

Zeitschrift: Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie
Herausgeber: Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel ; Geographisches Institut der Universität Basel
Band: 24 (1983)
Heft: 1

Rubrik: Neues aus der Regio = Actualités régionales

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 15.04.2026

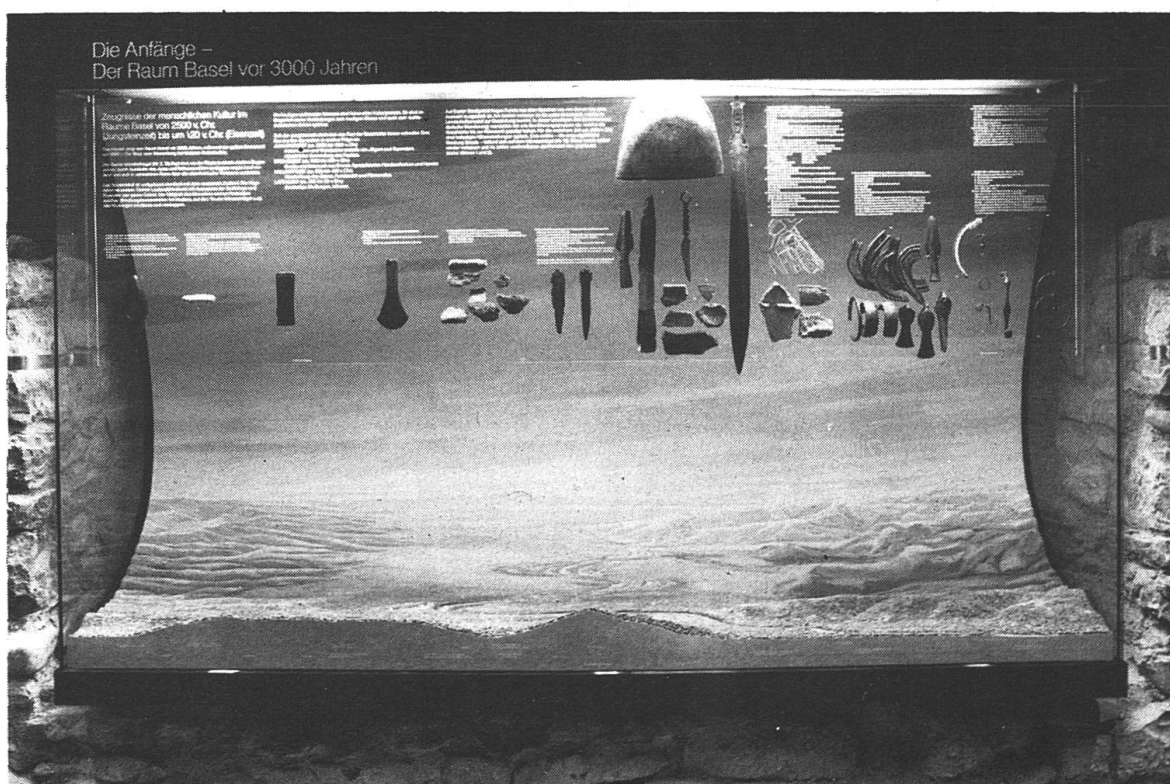
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

NEUES AUS DER REGIO · ACTUALITÉS RÉGIONALES

Basel vor 3000 Jahren

Seit der Neueröffnung des Basler historischen Museums in der renovierten Barfüsserkirche vermisste man den ältesten Teil der Stadtgeschichte. Jetzt sind auch die frühesten Siedlungsspuren aus dem Raum Basel von der Steinzeit bis um 120 v. Chr. im Untergeschoss dargestellt. Zentrum der instruktiven und modernen Präsentation ist die Vitrine (Abb.) mit dem Landschaftsmodell, das als Vogelschaubild vom Wartenberg aus Basels Umgebung vor 3000 Jahren zeigt. Dabei ist der neueste Forschungsstand nicht nur der Siedlungsgeschichte, sondern auch der Geologie und der Paläobotanik berücksichtigt worden. Besonders beeindruckt den Geographen die gewaltige Veränderung der Landschaft von damals bis zur Gegenwart. Gut zu erkennen ist im Modell der Übergang des Rheinlaufs vom geschlossenen Bett oberhalb zu den Mäandern unterhalb des Rheinknies, früher die unterste Möglichkeit, den Fluss mit einer Brücke zu überqueren.

René Seiffert



Copyright Historisches Museum Basel. Photo M. Babey

50 Jahre Kraftwerk Kembs

Am 9. Oktober 1982 ist das Kraftwerk Kembs genau 50 Jahre alt geworden. Die Nutzung des Rheines als Energielieferant ist allerdings älteren Datums. So wurde bereits 1898 als erstes Flusskraftwerk der Region dasjenige bei Rheinfelden in Betrieb genommen.

Im Zusammenhang mit der 1903 bis Basel weitergeführten Rheinschiffahrt schlug der Mülhauser Ingenieur René Koechlin den Bau eines Rheinseitenkanals von Basel bis Strasbourg vor. Dieser sollte der Rheinschiffahrt und der elektrischen Energieproduktion dienen.

Die Idee Koechlins wurde erst 1920 aufgenommen. Damals erhielt Frankreich durch den Versailler Friedensvertrag das alleinige Nutzungsrecht an der Wasserenergie zwischen Basel und Lauterburg zugesprochen.

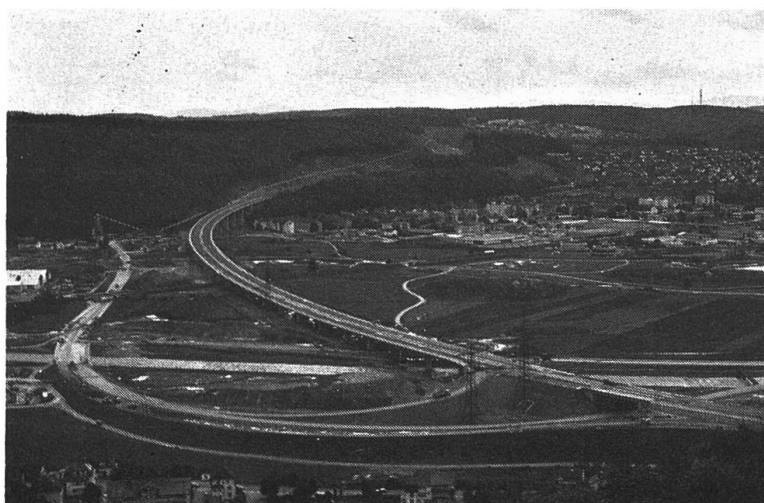
1925 wurde das Projekt genehmigt und 1928 mit dem Bau begonnen. Die Verantwortlichen haben errechnet, dass Kembs in den vergangenen 50 Jahren mit seinen 6 Turbinen mit senkrechter Achse 37 Milliarden kWh Wechselstrom produziert habe.

Inzwischen spürt das Werk seine 50 Jahre. Die Electricité de France möchte das Kraftwerk erneuern und neben der jetzigen Anlage eine reversible Turbinen-Pumpen-Anlage einbauen. Der hierfür notwendige Aufwand soll ca. 150 Millionen ffrs. betragen.

Heinz Polivka

Es tut sich etwas im Wiesental

Südlich von Haagen und Brombach schwingt sich neuerdings eine Autobahnbrücke quer über das Wiesental. Sie ist Teilstück der geplanten Bundesautobahn A 98 nach Singen und soll den Verkehr von der HAFRABA über die Lucke nördlich von Lörrach via Weidhof in die Gegend von Bad. Rheinfelden leiten.



Der Standpunkt der Aufnahme ist der Turm der Ruine Rötteln. In der linken Bildhälfte, von einem Autobahnzubringer durchschnitten, befindet sich der gebührenpflichtige Teil der Landesgartenschau Lörrach (Bahnhaltestelle Lörrach-Haagen). Auf der rechten Seite gegen Lörrach zu sind Park- und Sportanlagen erstellt worden, die ohne Eintritt betreten werden können.

Die Bauzeit der Brücke dauerte vom Dezember 1979 bis Dezember 1982. Sie besitzt eine Länge von 1,2 km und steht auf 58 bis zu 24 m hohen Pfeilern. Damit ist sie heute das längste Brückenbauwerk im Bundesland Baden-Württemberg. Die Gesamtkosten dafür sollen sich auf ca. 40 Millionen DM belaufen.

Übrigens führt diese neue Wiesentalbrücke mitten durch das Gelände der Landesgartenschau Lörrach 83. Diese badische "Grün 80" lädt unter dem Motto "Chumm go luege" ein, ab 15. April während 186 Tagen Lörrachs neu aus der Taufe gehobenes "grünes Herz" zu erleben.

Heinz Polivka

Neue Trends in der Bevölkerungsbewegung von Basel

Der Bevölkerungsrückgang in Basel ist nachgerade zu einem Alptraum der Politiker geworden. Seine Konsequenzen – Verlust eines Nationalratsmandates und Einnahmerückgang bei den Steuern sind deutlich spürbar. Wie hat sich dieser Rückgang in den letzten 10 Jahren grössenmässig und strukturell entwickelt?

Die jährliche Bevölkerungsabnahme im Kanton betrug zwischen 1970 und 1980 durchschnittlich ca. 3100, 1980 ca. 2500, 1981 ca. 1500 und im Jahre 1982 ca. 1300 Personen. Es scheint also, dass sich der Bevölkerungsrückgang einer "Talsohle" nähert. Welche Einzelfaktoren haben nun Einfluss auf diese Entwicklung genommen?

Ein Vergleich der Geburtenrate (Anzahl Geburten pro 1000 Einwohner) mit der Sterberate (Anzahl Sterbefälle pro 1000 Einwohner) sowie den Wanderungssaldi zeigt folgende Tendenz:

	Geburtenrate	minus Sterberate	=	natürl. Bevölkerungsbewegung
1970	11 ‰	10.7 ‰		+ 0.3 ‰
1978	7.9 ‰	11.7 ‰		- 3.8 ‰
1981	8.2 ‰	12.9 ‰		- 4.7 ‰
1982	9.3 ‰	12.9 ‰		- 3.6 ‰

Folgerung: Eine wieder steigende Geburtenrate vermag eine vorerst steigende, heute stagnierende Sterberate immer mehr aufzufangen.

Die Wanderungssaldi betragen:

1976	- 16.75 ‰
1978	- 8.4 ‰
1981	- 2.8 ‰
1982	- 3.2 ‰

Folgerung: Der Wanderungsverlust reduziert sich stark und scheint sich heute bei 3 ‰ zu stabilisieren.

Ein Vergleich der natürlichen Bevölkerungsbewegung mit den Wanderungssaldi zeigt ein sich stetig änderndes Verhältnis. Der Wanderungsverlust hat sich seit 1978 von über 2/3 des Gesamtverlustes auf weniger als die Hälfte zurückgebildet. Demgegenüber vergrösserte sich der Sterbeüberschuss von ca. einem Drittel auf über die Hälfte des Bevölkerungsverlustes.

Sind das nicht deutliche Zeichen, dass dem Kanton und der Stadt Basel nicht nur mit mehr Wohnqualität sondern auch mit grösserer Kinderfreundlichkeit in allen Bereichen wieder auf die Beine geholfen werden könnte?

Heinz Polivka

Gruppe Bahnhof

Hervorgegangen aus den Diskussionen in der Basler Gesamtverkehrskommission hat sich unter dem Namen "Gruppe Bahnhof" eine Planungs- und Interessengruppe gebildet mit dem Ziel, den Bahnhof Basel SBB als Verkehrsdrehscheibe aufzuwerten. Zu ihren Mitgliedern zählt sie bekannte Persönlichkeiten aus Politik und Wirtschaft beider Halbkantone, ist doch der Bahnhof Basel auch der Hauptbahnhof für den Kanton Baselland.

Welche Bedeutung der Bahnverkehr für Basel hat, zeigt die Tatsache, dass das Bahnareal 8% der Kantonsfläche einnimmt. Heute ist Basel die einzige nichtdeutsche Stadt im deutschen Intercity-Netz, und Basel SBB ist der bedeutendste Grenzbahnhof Europas. Es zeigen sich aber Probleme, von deren Lösung in der Zukunft der Erhalt der Stellung Basels im Bahnverkehr abhängt.

So sind die Hauptlinien, die das Oberrheingebiet mit dem Gotthard verbinden, an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt und der Konkurrenz des modernen Autobahnnetzes nicht mehr gewachsen. Der Ausbau der Oberrheinstrecke ist im Gange, der Abschnitt Mannheim-Offenburg bis 1990 betriebsbereit. In der Schweiz wäre der baldige Bau der NHT Basel-Olten-Bern dringend nötig, u.a. um für die nächstens zweispurige Lötschberglinie die notwendige Zufahrtskapazität zu schaffen. Dazu würde die NHT für Basel mehr Tagesrandverbindungen ermöglichen und die bisherige Linie für den Regionalverkehr entlasten. Hoffnungsvoll stimmt in diesem Zusammenhang der Erfolg des französischen TGV.

Zweitens zeigt eine kürzlich durchgeführte Untersuchung, dass der Basler im Vergleich zum Berner und zum Zürcher die Bahn weniger benützt, wobei sich ein Teufelskreis zeigt, indem die schlechtere Frequenz einen schlechteren Fahrplan mit sich bringt und der schlechtere Fahrplan wiederum die Attraktivität der Bahn mindert. Als Grund für diesen Zustand wird die schlechte Anbindung des Bahnhofs an die Agglomeration erkannt, und zwar durch den öffentlichen wie auch durch den privaten Verkehr. Beispiel: In Bern fahren alle Tramlinien zum Bahnhof, in Zürich fast alle, in Basel fast alle nicht.

Ferner ist die Entwicklung der Wertschöpfung in der Nordwestschweiz negativ, besonders im Vergleich zu Zürich, weil unser Wirtschaftsgebiet einseitig auf die Chemie ausgerichtet ist und seine günstige Verkehrslage beim heute hochwertigen Luftverkehr versagt. Auch

der Wasserverkehr stagniert, so dass der Ausbau der Hauptträger des Landverkehrs für das ehemals goldene Tor der Schweiz nicht vernachlässigt werden darf. Gute Fernverbindungen sind nicht nur für das im Ausbau befindliche Kongress- und Messezentrum von erster-rangiger Bedeutung.

Aus diesen Gründen strebt die Gruppe Bahnhof die Koordination der verschiedenen Planungen im Bahnhofgebiet an. Sie will kein Grossprojekt vorlegen, das heute sicher zum Scheitern verurteilt wäre, sondern ein Konzept erarbeiten und Kontakte schaffen, so dass die Träger der verschiedenen Werke (Bahn, Tram, Behörden, private Investoren) in kleinen, überschaubaren Etappen auf ein gemeinsames Ziel hinarbeiten können. Als dringlich zu bearbeitende Probleme wurden erkannt:

- Neues Aufnahmegebäude,
- Einführung der Vorortlinien (evtl. den Bahnhof unterquerend),
- Parkhaus hinter oder über dem Bahnhof (auch für Busse) mit Verbindung zur N2/3,
- fussgängerfreundliche Gestaltung der ganzen Anlage, evtl. mit Dienstleistungszentrum,
- Aufwertung der unternutzten Flächen beim Bahnhof (z.B. Cardinal-Areal) für Geschäftszwecke, um die zunehmende Durchdringung des Gundeldingerquartiers mit Geschäftsräumen zu verhindern und dessen Charakter als Wohnquartier zu erhalten.

Geographen wären als Mitglieder keineswegs fehl am Platz!

René Seiffert