

**Zeitschrift:** Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie  
**Herausgeber:** Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel ; Geographisches Institut der Universität Basel  
**Band:** 34 (1993)  
**Heft:** 2

**Artikel:** Die Regio-Ringstadt aus ökologischer Sicht : Überlegungen zu einer städtebaulichen Idee  
**Autor:** Leser, Hartmut  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1088589>

### **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:** 14.01.2026

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

# Die Regio-Ringstadt aus ökologischer Sicht

## Überlegungen zu einer städtebaulichen Idee

Hartmut Leser

### *Zusammenfassung*

*Es erfolgt Stellungnahme zu der Studie "Basel, ein trinationales städtisches Konglomerat". Die Studie geht von der Vision einer Ringstadt aus, die sich als Planungs- und Gestaltungsziel vermeintlich oder tatsächlich aufzudrängen scheint. Der Verfasser erkennt diese Ringstadtstruktur ebenfalls, betrachtet sie aber aus anderer Perspektive. Während die Idee der Architekten das betreibt, was man Fortschreibungsplanung nennt ("Auffüllen" von Freiflächen mit Bauwerken), soll mit dem Artikel daran erinnert werden, dass es gewachsene Raumstrukturen gibt, die verändert werden können, wobei jedoch das ökologische Raumfunktionsgefüge mitzubersichtigen ist. Darüber enthält die Projektskizze kein Wort. So gesehen ist die Ideenskizze der Architekten in der geäußerten Form unzeitgemäss.*

## 1 Einleitung

“Wir denken, dass es nicht eine Idee oder eine Theorie von Stadt gibt, welche richtiger ist als die andere. Es gibt vielmehr ein Nebeneinander von Städten in einer Stadt mit verschiedenen, ihnen zugrundeliegenden Ideen. Dieses Nebeneinander von verschiedenen Ideen erlaubt ein Nebeneinander von unterschiedlichem Erleben, von unterschiedlicher Wahrnehmung. Aus unserer Wahrnehmung, unserem Verständnis dieser Stadt schlagen wir einfachste Dinge vor, wie z.B. die Stadt entlang dem Fluss, die Stadt entlang den Geleisen oder die Stadt im Tal (und nicht auf dem Hügel). Einfachste, beinah archaische, leicht verständliche, einprägsame, selbstverständliche, vielleicht sogar realisierbare Stadtformen.” (Herzog, de Meuron & Zaugg 1991, 53)

---

Adresse des Autors: Professor Dr. Hartmut Leser, Abteilung Physiogeographie und Landschaftsökologie, Forschungsgruppe Stadtökologie, Geographisches Institut der Universität Basel, Klingelbergstr. 16, CH-4056 Basel.

Diese Schlusssätze aus der “städtebaulichen Studie”, die im Auftrag des Gewerbeverbandes Basel-Stadt gefertigt wurde, dienen (natürlich nebst dem übrigen Text und den graphischen Dokumentationen) als Grundlage und Ausgangspunkt nachstehender Überlegungen. Dabei wird von den *bestehenden Stadtstrukturen* Basels und seiner Nachbarorte ausgegangen und ein Blick auf die Planungsideen allgemein geworfen. Basel ist kein Sonderfall, bedarf aber – wegen der nationalstaatlichen und landschafts-ökologischen Grenzlage – eines besonders sorgsamsten Umganges mit seinem Raumpotential. Und genau das scheint die Studie nicht zu berücksichtigen. Es werden in der Studie städtebauliche Vorstellungen entwickelt, die an der ökologischen Raumwirklichkeit vorbeigehen.

## 2 Ringstadt versus Stadtspinne?

Ausgangspunkt der Überlegungen ist die historische gewachsene, oft an Landschaftsgrenzen gelegene mitteleuropäische Stadt (Abb. 1). Aus beiden Vorgaben resultiert die *Stadtgestalt* – sowohl die physiognomische als auch die funktionale, wobei die städtischen Funktionen oft versteckt – also nicht immer visuell wahrnehmbar – sind. Um den mittelalterlichen Kern ordnen sich verschiedene “Neustädte”, meist unterschiedlichen Alters. Sie haben in der Regel spezielle funktionale Prägungen, die sich auch in der Stadtphysiognomie ausdrücken.

Durch Zusammenwachsen von Orts- und Siedlungsstrukturen bilden sich spinnenartige Strukturen heraus. Sie wurden und werden in der Raumplanung mit dem positiven Begriff *Entwicklungachsen* belegt. Die moderne Stadtplanung und der Stadtausbau nach dem Zweiten Weltkrieg, speziell ab den fünfziger Jahren, stärkten diese Entwicklungachsen oder schufen sie erst. Auf ihnen wurden Verkehrs- und Versorgungsinfra-

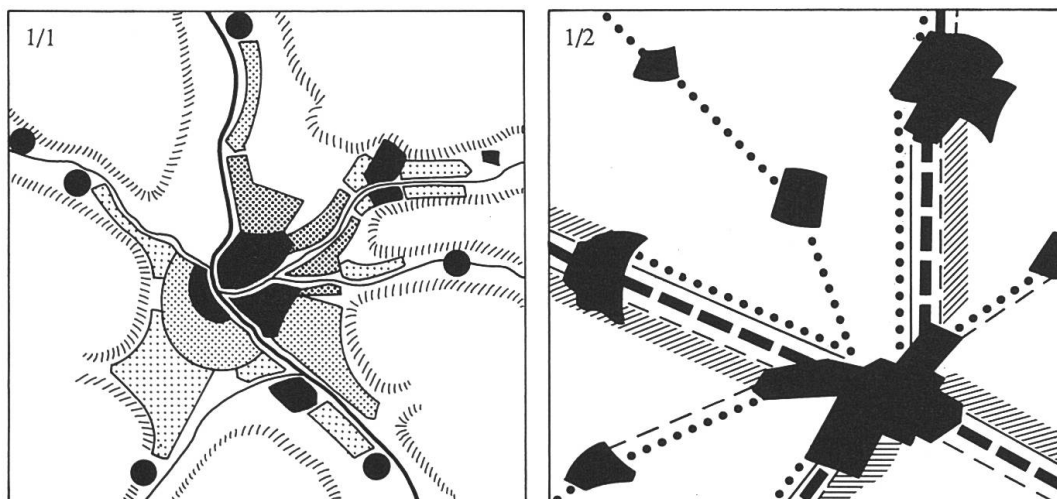


Abb. 1 Modell der “historischen” Stadtspinne in Mitteleuropa  
 Viele Mittelgebirgsstädte weisen aus landschaftlich-topographischen Gründen eine Spinnengestalt auf (1/1), die im Laufe der oft Jahrhunderte währenden Stadtentwicklung mitwuchs. Die Raumplanung nahm diese Raumentwicklungstendenzen im Konzept der “Entwicklungachsen” (1/2) wieder auf.  
 (Orig. H. Leser)

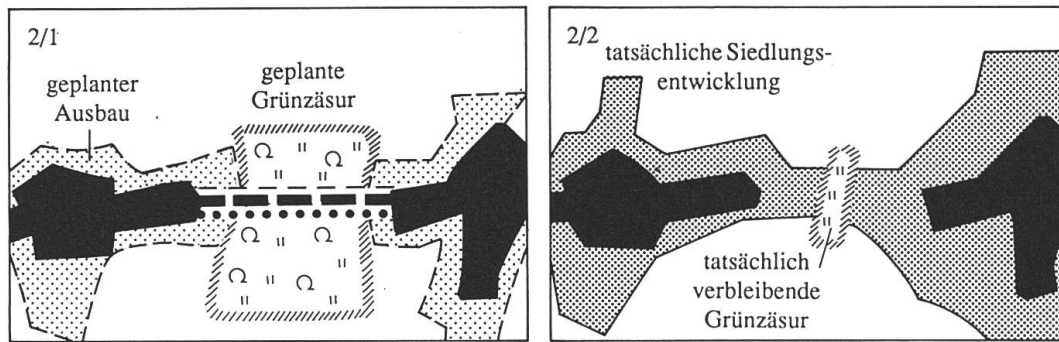


Abb. 2 Grünzäsuren – ökologischer Ausgleichsraum oder grünes “Feigenblatt”?  
 Die visuelle, raumpychologische und funktionale Strukturierung der Entwicklungsachsen sollte durch Grünzäsuren deutlich gemacht werden (2/1). In der Planungspraxis schrumpften diese – unter ökonomischem Druck – zu ökologisch unwirksamen Kleinflächen, die nur noch eine optische Trennung (2/2) darstellten. (Orig. H. Leser)

strukturen gebündelt. Es kam dann zu einem Zusammenwachsen mit Orten, vor allem Dörfern, die auf den ursprünglich nur durch Wege und Strassen bezeichneten Achsen lagen.

Daraus resultierte der Zwang der Stadt- und Regionalplanung, zum einen Funktionsentmischungen vorzunehmen und zum anderen, eine Art Grünzäsuren zu planen (Abb. 2). Diese *Grünzäsuren* waren land- und forstwirtschaftliche Nutzflächen, die man vor weiteren Überbauungen freihalten wollte. Dies geschah in erster Linie aus ästhetisch-psychologischen Gründen. Man wollte den Orten auf den Entwicklungsachsen eine Art visueller Identität lassen, obwohl dies funktional nicht immer möglich war. Später kam dann der Gedanke auf, diese Zwischenräume auch aus ökologischen Gründen freizuhalten – zunächst wegen des Klima- und Wasserschutzes, später auch, um Flora und Fauna im Siedlungsrandbereich ausreichend Lebensraum zu lassen.

In der stadtgeographischen und stadtplanerischen Literatur wurde die Problematik der Entwicklungsachsen ausreichend diskutiert. Immer wieder griff man dabei auf Gedanken aus dem klassisch-raumordnerischen Gedankengut zurück, z.B. das Modell der *Thünen'schen Ringe* (von Thünen 1826) oder auch die *Christaller'sche Theorie* der zentralen Orte (Christaller 1933). In der raumfunktionalen Wirklichkeit überlagern sich beide Prinzipien, abgesehen davon, dass eines (Thünen) ein wirtschaftsfunktional-verkehrsgeographisches und das andere (Christaller) ein raumstrukturell-funktionales ist.

Die *Stadtspinne* kann nun mit zwei Prinzipien (Abb. 3) erklärt werden: Einmal einem naturräumlichen und zum anderen mit dem System der zentralen Orte. Das naturräumliche Prinzip ist in allen Mittelgebirgslandschaften Mitteleuropas realisiert: Von einem Haupttal gehen Nebentäler aus. Im Haupttal befindet sich die Stadt, in den Nebentälern – mit der Stadt durch Verkehrswege verbunden – Kleinstädte bis Dörfer. Das scheinbar theoretische Muster der Hierarchie der zentralen Orte lässt sich mühelos darauf anwenden. Naturräumliches und historisch-funktionales Prinzip sind dabei weitgehend kongruent.

Seit den vierziger Jahren bediente sich die Raumplanung systematisch der Luftbilder, später der Satellitenszenen. Auch auf diesen erkennt man vermeintliche oder tatsächliche Ringstrukturen. Ein Klassiker unter den Beispielen findet sich im völlig unreliefierten Tiefland: Die *“Randstad Holland”*. Es handelt sich um eine kreisförmige Grossstruktur (Abb. 4), die vor allem aus der Luft erkennbar war. Die ökonomisch-ver-

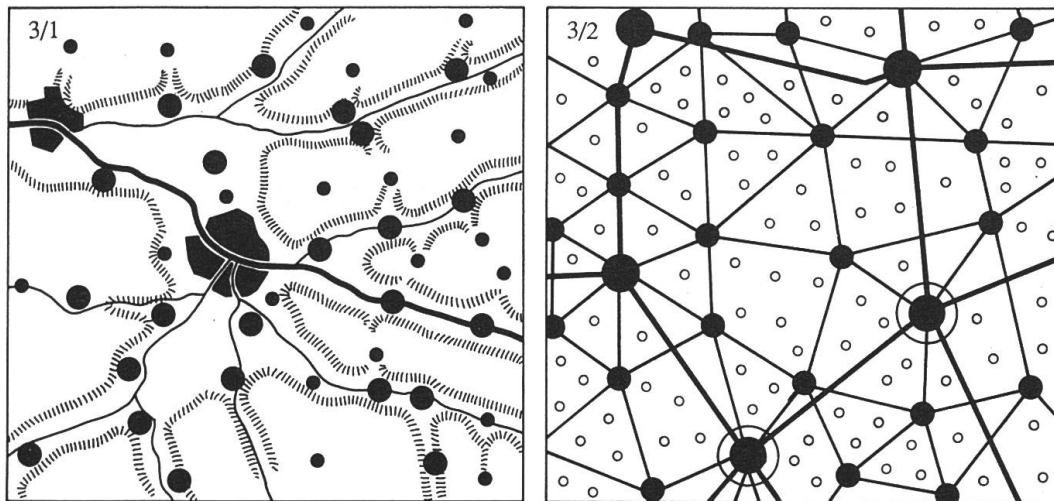


Abb. 3 Siedlungsspinne und System der zentralen Orte – “natürliche” Raummuster?  
 Viele zentraleuropäischen Siedlungsmuster sind naturräumlich bedingt. Es bildeten sich “quasi-natürliche” Entwicklungsachsen (3/1). W.Christaller erkannte zudem ein “Bedeutungsmuster” der Orte mit unterschiedlichen Ausstattungen und Angeboten. Die Hierarchie der zentralen Orte bildet im Raum ebenfalls ein “quasi-natürliches” Netz (3/2); es steht nicht im Widerspruch zum landschaftlich bedingten. (Orig. H. Leser)

kehrsgeschichtliche Entwicklung am Boden nahm auf diese Ringstruktur nur bedingt Bezug. Bei der Randstad Holland griff jedoch die Planung diese Struktur auf: Man ordnete ihr die Siedlungs- und Verkehrsstrukturen zu, baute Siedlungs- und Gewerbegebiete vor allem auf dem Band des “Ringes” aus, und versuchte eine grüne – dort agrarwirtschaftlich-rekreativ genutzte – Mitte zu erhalten.

Solche kreisförmigen Strukturen lassen sich auch anderenorts und in anderen Regionen Europas erkennen. Sie nehmen dann zwar die Christaller’schen Netzstrukturen der zentralen Orte auf, stärken aber nicht die Wege, Infrastruktur- und Siedlungsbereiche zwischen peripheren Kleinzentren und Ober- oder Hauptzentrum, sondern stellen zwischen den nun ringsförmig angeordneten Zentren starke Verbindungen her: Es entsteht ein kreisförmiger Siedlungsgürtel.

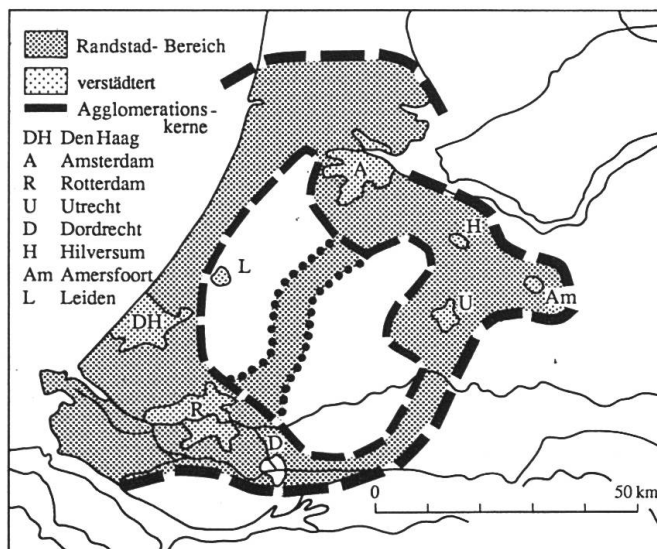


Abb. 4 Die grossräumige Ringstadt – Beispiel “Randstad Holland”

Grossräumige Siedlungsstrukturen sind oft nur aus der Luft wahrnehmbar. Trotzdem dienen solche Muster für Raumordnung und Raumplanung als “Ideengeber”: Man nimmt bestehende Raumstrukturen auf und unterstützt oder unterdrückt sie durch Planung, um raumordnerische Ziele zu erreichen.

(Orig. H. Leser)

“Starke Verbindungen” bedeutet nun jene Entwicklung auch hier einzuleiten, die sich eigentlich – geplant oder ungeplant (siehe unten) – auf den Entwicklungsachsen der Spinne abspielen: Verdichtung, Industrieansiedlung, Bündelung technischer und verkehrlicher Infrastrukturen, Verdrängung der Land- und Forstwirtschaft, damit *Beseitigung der ökologischen Ausgleichsflächen*. – Die Raumrealität zeigt nun, dass es der Raumplanung nicht möglich war (das hat oft gesetzgeberische, eigentumsrechtliche und traditionell-verhaltensmässige Gründe), die Entwicklung auf die Achsen begrenzt zu halten.

Das *Agglomerationswachstum*, also eine flächenhafte Entwicklung der Siedlungen (mit allen möglichen, nur *nicht* vorherrschenden landwirtschaft-forstlichen und ökologischen Nutzungen), scheint eine unabänderliche Gesetzmässigkeit zu sein – jedenfalls unter den bestehenden gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Bedingungen. Ein solches Agglomerationswachstum spielte sich dann eigentlich auf beiden Typen von Siedlungsbändern ab: auf den Entwicklungsachsen (Bestandteile der Spinne) genauso wie auf den peripher eingerichteten Bändern (also dem Randstad-Typ, hier in diesem Beitrag als *Ringstadt* bezeichnet).

Ganz offensichtlich handelt es sich um eine “Basisgesetzmässigkeit” der Stadtentwicklung unserer zentral-, west- und osteuropäischen Kulturlandschaften, gegen die bislang nirgends “gegengeplant” werden konnte. Das Ergebnis ist bekannt. Es wurde von dem verstorbenen Karlsruher Stadtplaner Selg als “*Zufallslandschaft*” bezeichnet: Eine ungeplant erscheinende, eben konglomeratische Siedlungs-, Wirtschafts- und Verkehrslandschaft, die allenfalls aus der Luft (Karten, Luftbild, Satellitenszene) “geordnet” erscheint. Am Boden wird sie als Durcheinander empfunden, zumal sie auch massive Funktionsschwächen aufweist. Der Bewohner dieser Zufallslandschaft empfindet sie im Sinne von *Mitscherlich* (1971) als “*unwirtlich*”. Da die Raumplanung aus rechtlichen und traditionellen Gründen nur wenig eingreifen kann, sind diese Strukturen – es sei nochmals betont – vor allem aus der Luft zu erkennen.

Daher muss man folgende stadtplanerische Hypothese aufstellen:

\* Der Lebensraum des Menschen, auch in Gestalt der Agglomeration, muss vom Bewohner, der zugleich auch verkehrender und wirtschaftender, sich bildender und erholender (“lebender”) Mensch ist, stadtfunktional und psychologisch angenommen werden können.

Ein solches Annehmen ist aber den meisten Bewohnern unserer europäischen Agglomerationen nicht möglich, egal, ob Planer die Agglomerationen nun als spinnen- oder ringförmige Strukturen erkennen, bezeichnen und damit umgehen.



### 3 Basel – Ringstadt oder Spinne?

Die eben skizzierte Situation gilt teilweise auch für Basel. Aus topographischen, historischen, landschaftsstrukturellen und planerischen Gründen hat sich mit und *um Basel eine Art Stadtspinne* herausgebildet. Sie zieht weit in die Nebentäler des Rheins hinein. Selbst im Oberrheinischen Tiefland, wo es das Rhein“tal” nur als geomorphologische Grösstform gibt (mit mehr als 20 km auseinanderliegenden Grabenrändern als “Tal”ränder), hat sich diese Spinnenstruktur herausgebildet bzw. erhalten. Es sei betont: Diese Entwicklung vollzog sich – das weiss man auch von anderen Grenzregionen – völlig unabhängig davon, dass die Grenzen von drei Nationalstaaten sich in unmittelbarer Nachbarschaft des Agglomerationskerns (also der eigentlichen Stadt Basel) treffen.

Sowohl naturräumlich als auch von der historischen Siedlungsstruktur her, die mit ihrem Muster der Christaller’schen Theorie der zentralen Orte folgt, ist Basel bzw. die engere Regio Basiliensis eine *Siedlungsspinne*. Sie weist auf ihren “Spinnenbeinen” alle *Schwächen der Entwicklungsachsen* auf – man betrachte nur das Agglomerationsband zwischen Basel und Rheinfelden oder zwischen Basel-Lörrach und Schopfheim. Man könnte meinen, hier hätte in den vergangenen zwanzig Jahren keine Raumplanung und Raumordnung stattgefunden. – Nebenbei: Die geplante Entwicklungsachse allein reicht nicht aus – sie muss nicht nur “funktionieren”, das bezieht sich auf das wirtschaftlich-verkehrliche Funktionieren, sondern sie muss auch als Raum lebenswert bleiben und damit vom Bewohner angenommen werden können. Das gilt übrigens nicht nur für die beiden genannten Achsen, sondern für alle “Spinnenbeine” der Basler Agglomeration.

### 4 Probleme der “städtebaulichen Studie”

Was will die “städtebauliche Studie”? Sehr vereinfacht gesagt möchte sie eine *grenzüberschreitende Ringstadt* schaffen, der – entlang der Rheinufer und der Bahnanlagen – bandförmige Strukturen “eingehängt” werden. – Und wie möchte man das erreichen? Dazu die Autoren:

“Verdichtungen, Ergänzungen und Aufstockungen und in diesem Zusammenhang auch Ausbau und Umgestaltung des öffentlichen Strassenraums sind gewichtiger zu bewerten und zu behandeln als Neuüberbauungen und weitere räumliche Ausdehnung in der Landschaft. Auf diese Weise wird sich ein übergeordnetes Siedlungsbild abzeichnen, welches in jedem Seitental eine eigene spezifische, zeichenhafte Ausprägung annimmt. Das sich abzeichnende Siedlungsbild wird nicht eine frei erfundene Form annehmen, sondern es wird gleichsam aus der heutigen, vorgegebenen Siedlungsstruktur hervorgehen und als künstliche geschaffenes Gebilde, als Artefakt, wahrnehmbar sein.” (*Herzog, de Meuron & Zaugg* 1991, 52).

Viel mehr wird, auch in den graphischen Dokumentationen, leider nicht ausgesagt. Eine solche “Begründung” für ein Jahrzehntewerk städtebaulicher Umstrukturierung einer

Agglomeration ist aber heute – und mindestens seit man von “ökologischen Ausgleichsflächen” (Luder 1980) redet (d.h. seit reichlich 20 Jahren) – eigentlich ein Unding. Böswillige Geister könnten behaupten: Ausser – auch in der Höhe – gigantischen, flächenhaften Überbauungen und Umnutzungen vermeintlich extensiv genutzter Flächen ist in der “städtebaulichen Studie” nichts vorgesehen, was in Richtung der als homogen und harmonisch empfundenen, wirtlichen Stadt geht, mit der sich die Bewohner identifizieren möchten.

Kritisch ist zu vermerken, dass man – und zwar nicht erst seit heute – nicht grenzüberschreitende Grossüberbauungen postulieren kann, ohne auch nur einen Hauch von Stadtplanung bzw. Agglomerationsplanung spüren zu lassen. Das obige Zitat belegt *Baumassendenken*, allenfalls noch das “übergeordnete” Denken des an die Umgebung denkenden Architekten. Aber gerade dort hätte mindestens ein Satz darüber hingehört, was denn die ökologischen Folgen dieser “übergeordneten” Siedlungs “bilder” sind.

Baumasseproduktion ist nicht nur ein ökonomisches Phänomen, sondern sie hat bekanntlich stadtklimatische, wasserhaushaltliche und biotische *Folgen*, auch solche für den “Erlebnis- und Lebensraum Stadt”. Der Verweis darauf, dass sich ein “übergeordnetes Siedlungsbild” (aus der Luft?) ergibt, und dass “das neue Siedlungsbild” mit “der Landschaft” “verschmelzen” wird (a.a.O. 52) bedeutet doch, dass der heute schon bestehende ökologisch begrenzte Stadtzustand auf das Umland übertragen wird und dass dessen Naturraumpotential auf Agglomerationsverhältnisse herabgestuft werden soll.

Natürlich können sich die Verfasser darauf berufen, nur eine Art Skizze geliefert zu haben. Eine solche Argumentation würde aber den nun nicht gerade neuen ökonomischen Mechanismus unterschätzen, dass alle Eigner jener Parzellen, die eine den graphischen Dokumentationen der Studie entsprechende Überbauung “zugewiesen” bekamen, alles daran setzen werden, dass das realisiert wird, was man da vorschlug. Solche zunächst nur papiernen “Aufwertungen” werden dann – auch gegen die stadtökologische Vernunft – durchgesetzt (und zwar mit allen Mitteln, wie einschlägige Verfahren belegen). So bekommt die Skizze eine fatale *Eigendynamik*, die planerisch – und damit raumstrukturell und ökologisch – nicht mehr gesteuert werden kann. Dann hat man zwar die immer wieder beschworenen grossen Strukturen (z.B. die Ringstadt), dies aber *wider alle ökologische Prinzipien*, die es heute bei der Entwicklung, Gestaltung, aber eben auch Überbauung des städtischen Raumes (und der Siedlungsrandbereiche) zu beachten gilt.

Es sei noch einmal festgestellt, dass man im Jahre 1991 ein solches Grossprojekt – und sei es nur als Skizze – nicht präsentieren kann, ohne auch nur mit einer Silbe auf die damit verbundenen verkehrlichen, ökologischen und psychologischen Probleme einzugehen.

Man vermisst:

– *Angaben zu den grossräumigen Verkehrsstrukturen, die zwangsläufig kommen, wenn flächenhafte Grossüberbauungen geplant sind:*

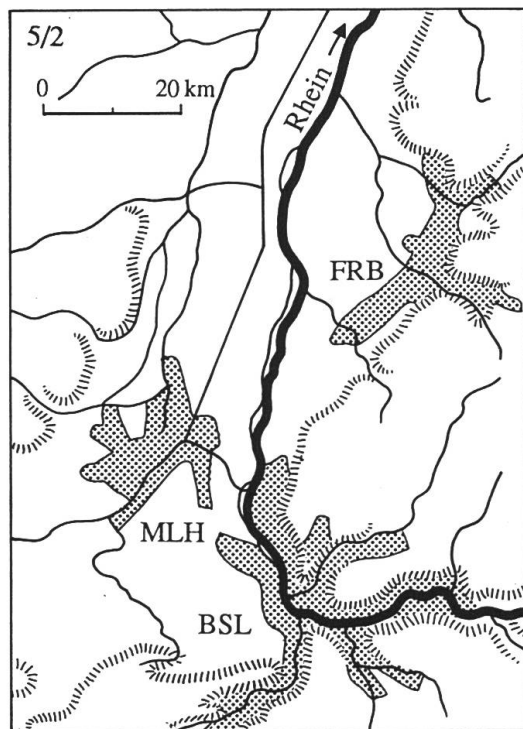
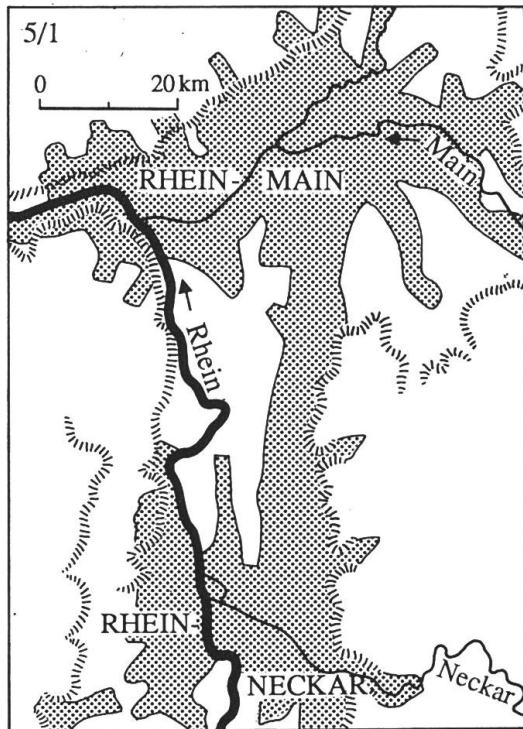
\* Das Stadtband – der klassische Fall von Fortschreibungsplanung – im Westen, Norden und Südosten von Basel erfordert ein überregionales Verkehrsinfrastrukturkonzept (vielleicht sogar überhaupt als ersten Gedanken einer solchen Ringstadtplanung).



- *Hinweise zu den Grünzäsuren, die zu planen wären:*
  - \* Das breite Band der Ringstadtkonzeption sieht offensichtlich keine Untergliederungen durch Freiflächen vor, deren Grösse schon jetzt gewichtet werden müsste, um diesen heute noch bestehenden Freiflächen eine auch nur halbwegs intakte ökologische Funktion zu belassen. Es wird übersehen, dass auch die ausgeräumteste Ackerbau Landschaft und der Fluss im Tal landschaftsökologische Multifunktionen aufweisen, die von den Autoren der Studie anscheinend als Novum mit Erstaunen zur Kenntnis genommen werden (a.a.O. 51, unteres Seitendrittel).
  
- *Erklärungen für den sehr vielfältigen und umfassenden Freiflächenverlust:*
  - \* Offensichtlich wird der stadtoökologische Wert auch von Bahngleisflächen, Uferrandbereichen und lockeren Siedlungs- und Stadtrandüberbauungen fundamental unterschätzt. "Freifläche" heisst nicht nur in der Stadt, sondern auch in unserem Stadtumland "Multifunktionsfläche mit ganz unterschiedlicher Primärnutzung". Veränderungen an diesem Status quo bringen Konsequenzen für
    - \*\* *Boden- und Grundwasserhaushalt* (Versiegelungen verunmöglichen die Grundwasserneubildung, Teilversiegelungen und Umnutzungen setzen die Bodenfeuchtestufen in den trockenen Bereich herauf);
    - \*\* *Gelände- und Stadtklima* (Überbauungen, Versiegelungen, Veränderungen des Grundwasserhaushaltes und Beseitigung der biotischen Landschaftselemente bedingen eine weitere Verstärkung des Stadtklimas in Richtung eines Reiz-Bioklimas durch Herabsetzen der Belüftung, Veränderung der Verdunstung und Überwärmung der Stadtatmosphäre.);
    - \*\* *Flora und Fauna* (Sie finden in den ausgeräumten Agrarlandschaften um die Stadt immerhin noch einen minimalen Lebensraum, der durch die flächenhafte Ausdehnung städtischer Baustrukturen, Verdichtungen der Bausubstanz und Bodenversiegelungen jedoch völlig aufgehoben wird.);
    - \*\* *Rekreationswert und Erholungsmöglichkeiten* (Tageserholung in der Stadt findet nicht nur in limitierten Parkgebieten und sonstigen innerstädtischen Grünflächenbereichen statt (die ja in Basel nicht gerade üppig vertreten sind!), sondern auch am Stadtrand und im städtischen Nahbereich (*Leser & Schmidt* 1981), wobei die Möglichkeiten dafür durch die vorgelegte Skizze weiter nach draussen gedrängt werden – mit der Folge weiteren Verkehrs, aber auch dem Ausschluss von Alten, Kranken und Kindern von vielen Möglichkeiten städtischer und stadtrandlicher Naherholung.);
    - \*\* *Land- und Forstwirtschaft* (Die Verzahnung des Stadtrandes mit den Land- und Forstwirtschaftsgebieten wird aufgehoben oder – wie eben gesagt – weiter nach draussen verlegt. Die auch für Städter psychisch wichtige Tatsache des Bauernhofes in/an der Stadt und das Wissen um die stadtnahe agrare und waldwirtschaftliche Nutzungsmöglichkeit geht mit der weiteren Überbauung der heutigen Stadtrandbereiche durch die Bandstruktur der Ringstadt verloren).
  
- *Erläuterungen der psychosozialen Probleme:*
  - \* Zu bedenken ist vor allem der Identitätsverlustes bei den kleinen und grossen Orten auf den Bändern der Ringstadt, deren Bewohner man nicht damit trösten kann, dass die Orte Bestandteile einer wuchtigen Agglomeration sind, die ja dann mit der alten Kulturlandschaft der Regio Basiliensis, die wir um Basel auch heute noch erkennen können, nichts mehr gemein hat. Das führt zu einem individuellen Gefühl des "Entborgenseins" der Bewohner der Orte und der engeren Regio Basiliensis.

## 5 Basel – einmal mehr *kein* Sonderfall

Was in Kapitel 4 für die ökologischen Hintergründe und Folgen der “städtebaulichen Studie” kurz angerissen wird, ist nichts anderes als die Darstellung der *ökologischen Probleme städtischer Agglomerationen*. Gleichwohl ergibt sich, aus der Sicht des Siedlungs- und Raumfunktionsmusters des gesamten Oberrheingrabens, für den Südgraben eine strukturelle Besonderheit, als deren Bestandteile auch Basel und die Regio Basiliensis (Abb. 5) mit auftreten:



Der Nordgraben eine strukturelle Besonderheit, als deren Bestandteile auch Basel und die Regio Basiliensis (Abb. 5) mit auftreten:

- Der *Nordgraben* wird durch zwei Grossagglomerationen (Rhein-Main und Rhein-Neckar) bestimmt.
- Der *Mittlere Oberrheingraben* zeichnet sich durch weniger gewichtige, räumlich noch teilisolierte mittelgrosse Agglomerationen aus (z.B. das Siedlungsband auf der Höhe von Karlsruhe zwischen pfälzischem und badischem Rheingrabenrand oder die Agglomeration Strasbourg-Kehl).
- Der *Südgraben* weist mehrere “kleine” Grossstädte (Freiburg i.Br., Basel, Mulhouse) auf, die – jede für sich – eine Kleinagglomeration bildet, die mit den anderen nur locker oder gar nicht siedlungsstrukturell verbunden ist. (Das ist weder ökologisch, noch raumstrukturell oder gar bewohnerpsychologisch gesehen ein Fehler.)

Abb. 5 Der Oberrheingraben ist ein Siedlungsnetz, aber keine Grossagglomeration! Zwei Beispiele für Agglomerationen zeigen, dass der Oberrheingraben raumstrukturell differenziert ist. Im Nordgraben existieren die Grossagglomerationen Rhein-Main und Rhein-Neckar (Abb. 5/1), die zwischen 1965 und 1985 zusammengewachsen sind. Im Südgraben (5/2) gibt es nur die räumlich getrennten Stadttagglomerationen Basel (BSL), Mulhouse (MLH) und Freiburg im Breisgau (FRB). Ihren landschaftsökologischen Status gilt es zu wahren. (Orig. H. Leser)

Diese *spezielle Raumstruktur des Südgrabens* weist zahlreiche, hier nicht aufzuzählende siedlungs- und wirtschaftsstrukturelle *Vorteile* auf, die zugleich auch den landschaftsökologischen Wert dieses Raumes ausmachen. Nur als Andeutung: Grossräumige, sehr gute Funktionsmischung aller Nutzungen bei zugleich hervorragender verkehrsinfrastruktureller Erschliessung, vielfältiger Wirtschaft und Städte und Dörfer mit einer guten landschaftlich-funktionalen Einbindung und zugleich Orts- und Bewohner-Identität, die zu Teilen – aber nicht nur – eine Regio-Identität ist.

Mit der in der “städtebaulichen Studie” vorgesehenen Entwicklung einer “Ringstadt Basel” werden die genannten raumfunktionalen und landschaftsökologischen Vorteile aufgehoben. Es wird der Weg zu einer Raumstruktur vorgezeichnet und geebnet, die man in den Verkehrs- und Siedlungsmeeren zwischen Wiesbaden, Mainz, Frankfurt, Darmstadt, Hanau, Offenbach, Mannheim, Heidelberg, Ludwigshafen etc. – also in den Grossagglomerationen Rhein-Main und Rhein-Neckar – schon seit 30 Jahren besichtigen kann.

Das jedoch kann für die Regio Basiliensis und ihre Entwicklung während der kommenden drei bis fünf Jahrzehnte keine Perspektive sein. Dabei wird einmal ganz davon abgesehen, dass mit der Agglomerations-, Ring- und Bandstadtentwicklung nun auch von Basel und seiner Region ein weiterer Beitrag zur Veränderung der globalen Klima- und Biosphärenverhältnisse geleistet wird.

## 6 Ringstadt – eine Perspektive für Basel?

Angesichts der genannten siedlungsgeographischen, stadtökologischen und sonstigen raumfunktionalen Argumente kann die Antwort auf diese Frage (– fast echt baslerisch –) nur “Jein” sein. Die Verfassermeinung wird in einige Sätze gekleidet, bewusst ohne vertiefende Erläuterung, um die Positionen ganz klar zu machen:

1. Die “städtebauliche Studie” ist in der vorliegenden Form *unakzeptabel* und völlig *unzeitgemäss*:
  - Sie betreibt *Fortschreibungsplanung*, fügt also nur freiflächenfressende Bau-masse an die bestehenden Überbauungen an.
  - Sie geht von *falschen Voraussetzungen* aus, d.h. sie begreift nicht die landschafts- und stadtökologische Multifunktionalität teilüberbauter, extensiv genutzter oder nichtüberbauter Flächen.
  - Sie zielt auf eine *Agglomerationsentwicklung*, die aus wasserhaushaltlichen, mesoklimatischen, stadtfunktionalen und landschaftsökologischen Gründen – sowohl aus Oberrheingraben-Sicht als auch aus globaler Perspektive – nicht mehr zum Raumplanungsdenken von heute passt.
  - Sie *nimmt auf das Leben im Lebensraum* und auf die Geborgenheitsempfindungen der Regio-, Stadt- und Dorfbewohner *keine Rücksicht*.

2. Basel und sein Umland kann, darf und (– ja sogar auch das! –) muss weiterentwickelt werden. *Weiterentwicklung* bedeutet in der heutigen Zeit nicht nur Bauen! Eine Weiterentwicklung muss landschafts- und stadtökologisch, aber auch humanökologisch, *begründet und gerechtfertigt* sein. Sie kann daher nur unter Beachtung diverser *Prämissen* erfolgen:
- *Integrative Planungen*, die das gesamte trinationale Umland miteinbeziehen.
  - Weiterentwicklung von Basel – auch in Richtung einer Ringstadtstruktur – bedeutet nicht nur “Bauen”. Das heisst, diese Weiterentwicklung hat in bestimmten Denk-, Planungs- und Ausführungsstapen zu erfolgen:
    - (i) *Landschafts- und stadtökologische Ziele* formulieren, die aus lokaler, regionaler und überregionaler Sicht lebensraumgerecht sein müssen.
    - (ii) *Formulierung der zentralörtlichen Funktionen* der bestehenden und künftiger Zentren in der Regio.
    - (iii) Entwicklung eines grenzüberschreitenden und *raumstrukturübergreifenden Verkehrskonzeptes*, das auf (i) und (ii) eingestellt ist.
    - (iv) *Grobplanung* – im Sinne der “städtebaulichen Studie” – *von baulichen Strukturen* (erst jetzt!) unter Bezug auf (i) bis (iii), die aber nicht nur der übergeordneten Ringstadt-Idee, sondern auch dem Leben und Erleben der Bewohner “vor Ort” – d.h. in der Strasse, im Quartier, in den Nachbarquartieren und im ganzen Ort – Rechnung zu tragen hat.
  - *Planung “von unten”* (im Erlebensraum) *für “oben”* (also die aus der Luft erkennbare Ringstadtstruktur): Der Bewohner lebt zwar in der Ringsstadt, spürt aber lediglich die Agglomerationszustände. Planung hat also beim Individuum und in seinem engeren Lebensraum anzusetzen.

## 7 Fazit: Ringstadt Basel – Chance und Hoffnung

Die Ringstadt Basel hat als Idee etwas Bestechendes an sich, weil sie Raumstrukturelemente aufnimmt, die historisch gewachsen sind, und weil sie Neues schaffen möchte. Wenn konzeptionell Neues und zugleich auch Zeitgemässes entstehen soll – über einen Zeitraum von einigen Jahrzehnten hinweg – dann kann die “städtebauliche Studie” *nicht* nur “von oben” ansetzen. Vielmehr muss sie vom Bewohner und seinem Erlebniseumfeld ausgehen, darauf die *stadtökologischen Rahmenbedingungen* planerisch und gestalterisch abstellen, und erst dann – massvoll (wenn so etwas in Basel überhaupt möglich ist!) – bauen. Dabei soll *keine “Flächensanierung”*, also “Abrissplanung” mit Neubauten, praktiziert werden, sondern

- die bestehenden Raum-, Siedlungs- und Baustrukturen sind aufzunehmen, inhaltlich und – bedingt auch baulich – zu verändern und
- durch darauf abgestellte/zugeordnete Neubauten zu ergänzen.

Der *Stadtlandschaftsraum Basel* (– es liesse sich auch jeder andere Ortsnamen aus der Regio einsetzen! –) muss im *Kleinen erkennbar* und damit – für die Bewohner – annehmbar bleiben. Es geht nicht an, mit der “Ringstadt Basel” lediglich die Fehler beim Auf- und Ausbau anderer Agglomerationen am Oberrhein zu wiederholen. Die “Ringstadt Basel” würde dann ihre “Originalität” nur daraus beziehen, dass die Fehler zwanzig, dreissig Jahre später noch einmal gemacht würden.

Originalität würde in unserem Fall bedeuten, *aus dem starren Baudenken* der heutigen Architektengeneration *herauszutreten*, sich *stadt- und landschaftsökologische Denkweisen* anzueignen und diese in Gebäuden, aber auch in komplexen Stadtstrukturen, ökologisch funktionell und akzeptabel manifest zu machen.

So gesehen ist die Idee einer Ringstadt Basel durchaus eine Chance für die Regio – nicht zuletzt im Hinblick auf den Europagedanken. Die “städtebauliche Studie” bietet jedoch in der vorliegenden Form die allerschlechteste Voraussetzung dafür, diese Chance in einem zeitgerechten Denken wahrzunehmen, weil sie sich in konventioneller Fortschreibungsplanung ergeht. Schade.

## Literatur

- Christaller W. 1933. *Die Zentralen Orte in Süddeutschland. Eine ökonomisch-geographische Untersuchung über die Gesetzmäßigkeiten der Verbreitung und Entwicklung der Siedlungen mit städtischen Funktionen*. Jena. Neudruck Darmstadt 1968.
- Herzog J., de Meuron P., Zaugg R. 1991. *Basel, ein trinationales städtisches Konglomerat. Eine städtebauliche Studie in Auftrag gegeben vom Gewerbeverband Basel-Stadt*. Basel.
- Leser H., Schmidt R.-G. 1981. *Die Naherholungsgebiete im schweizerischen Umland der Stadt Basel. Bestandsaufnahme der Typen und Möglichkeiten für die Planung*. Materialien zur Physiogeographie 2, Basel.
- Luder P. 1980. *Das ökologische Ausgleichspotential der Landschaft. Untersuchungen zum Problem der empirischen Kennzeichnung von ökologischen Raumeinheiten. Beispiel Region Basel und Rhein-Neckar*. Physiogeographica, Basler Beiträge zur Physiogeographie 2, Basel.
- Mitscherlich A. 1965. *Die Unwirtlichkeit unserer Städte. Anstiftung zum Unfrieden*. edition suhrkamp 123, 10.Auflage Frankfurt am Main 1971.
- Thünen J.H. von 1826. *Der isolierte Staat in Beziehung auf Landwirtschaft und Nationalökonomie*. 3.Auflage Berlin 1875. 4.Auflage Stuttgart 1976.