

Zeitschrift: Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie
Herausgeber: Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel ; Geographisches Institut der Universität Basel
Band: 35 (1994)
Heft: 1

Artikel: Die Dreiländer-Agglomeration Basel - mehr als die Summe ihrer Teile? : Ansätze zu Perspektiven von Siedlung und Verkehr
Autor: Wronsky, Dieter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1088561>

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: 15.01.2026

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

Die Dreiländer-Agglomeration Basel – mehr als die Summe ihrer Teile?

Ansätze zu Perspektiven von Siedlung und Verkehr

Dieter Wronsky

Zusammenfassung

Wir leben in einer vergleichsweise gut funktionierenden Agglomeration mit vielen Qualitäten. Zu den aktuellen raumplanerischen Problemen und denen der Umweltbelastung und -bedrohung kommen jedoch die geringe Kenntnis der tatsächlichen Zusammenhänge in der Öffentlichkeit und Erschwernisse infolge der Landes- und Kantonsgrenzen hinzu. Daneben sind mutmassliche Folgen bei möglichen Veränderungen von Bevölkerung und Wirtschaft, insbesondere bei deren Zunahme bzw. Wachstum zu erwarten. Auch ungenügende Vorkehren der Agglomeration als Ganzes für eine raumordnerisch optimale Bewältigung zukünftiger Entwicklungen spielen eine Rolle. Dieser Problemlage werden programmatisch Perspektiven für die Strukturen von Siedlung und Verkehr gegenübergestellt und Hinweise zu deren Steuerung gegeben. Damit geht aus Expertensicht der Appell einher, die Anstrengungen für eine gesunde Dreiländer-Agglomeration als entscheidende Lebensgrundlage zu verstärken und die anstehenden Aufgaben vermehrt grenzüberschreitend zu lösen.

Adresse des Autors: Dieter Wronsky, Dipl. Ing. Arch. BSA/SIA, Vorsteher Amt für Orts- und Regionalplanung, Leiter Regionalplanungsstelle beider Basel, Amt für Orts- und Regionalplanung, Rheinstr. 29, CH-4410 Liestal

1 Unsere Probleme – wie gross sind sie ?

In der Rangfolge der grössten Probleme steht unser Thema nicht ganz oben. Weder beim einzelnen Bewohner noch in Wirtschaft und Politik. Sogar das Thema Umweltschutz ist nach einer Meinungsumfrage neuerdings abgerutscht und steht jetzt nur auf Platz vier. Aber: Verkehr und Stadtentwicklung haben fundamentale Bedeutung und Einfluss auf unser Leben, bis hin zu Bilanzen öffentlicher Finanzhaushalte. Diese Zusammenhänge werden weder genug gesehen und analysiert, noch wirksam genutzt (s. Abb. 1).

Andererseits: Im Vergleich mit vielen anderen Stadtregionen schneidet die Region Basel in bezug auf Siedlungsstruktur und Verkehrsgeschehen im Ganzen nicht schlecht ab – ja, es gibt ausländische Fachleute, die uns bei ihren Besuchen hier um einiges beneiden. Aber: Wir müssen weiterdenken und -arbeiten, damit die Verhältnisse nicht verschlechtert, womöglich sogar verbessert werden und für zukünftige Entwicklungen entsprechend vorgesorgt werden kann.

Unsere Probleme liegen nicht nur im technischen und finanziellen Bereich. Sehr verbreitet sind auch falsche Einschätzungen, die revidiert werden müssen, weil sie die politische Diskussion von Sachfragen irritieren. Zum Beispiel so:

- dass nicht nur das Teilgebiet, die Stadt Basel, die Gemeinde W, der Kanton X, der Kreis Y, der District Z, sondern auch die Agglomeration als Ganzes unser “Haus” ist;
- dass regionale Disparitäten nicht verschwinden, wenn ein Teilgebiet städtebaulich problematische Projekte zur Aufbesserung des Budgets forciert, anstatt den regionalen Lasten- und Finanzausgleich zu verbessern. In der Kernstadt Basel kann nicht problemlos alles stattfinden;
- dass auch ein Anteil von ca. 40 % Ein- und Zweizimmerwohnungen in der Kernstadt nicht schnell zu Gunsten grösserer Familien-Wohnungen verändert werden kann;
- dass nur etwa 1/5 aller Arbeitsplätze in der Kernstadt Basel solche der Grosschemie sind;
- dass der Pendlerverkehr nur einen Teil des Gesamtverkehrs ausmacht, obwohl er zu bestimmten Zeiten und an bestimmten Orten so dominant auftritt;
- dass der Pendlerverkehr nicht ausgelöscht wird, wenn in allen Zonen, Parzellen und Häusern gleichzeitig Wohnen und Arbeiten zugelassen würden;
- dass viele Beziehungen beim Personen- und Güterverkehr durch eine vorhandene Siedlungsstruktur vorgezeichnet sind, nur individuell von Haus zu Haus realisiert werden und durch kein System des öffentlichen Verkehrs vollständig abgedeckt werden können;
- dass das öffentliche Verkehrsmittel nicht nur aus finanziellen Gründen nicht so ausgebaut werden kann, dass die Strassen leer werden.

Fazit

Wir leben in einer vergleichsweise gut funktionierenden, aber nicht problemlosen Region. Es ist hingegen einerseits sehr viel mehr Information, andererseits mehr Auseinandersetzung und Augenmass notwendig, um die massgebenden Probleme mit ihren tatsächlichen Ursachen und Zusammenhängen zu erkennen und im richtigen Zeitpunkt politisch tragfähige und realistische Lösungen zu finden und durchzusetzen.



Abb. 1 Zusammenhänge Siedlung und Verkehr (sehr vereinfacht und aggregiert).

2 Unsere Agglomeration – wie gut ist die Summe ihrer Teile ?

Hier gilt als Agglomeration nicht die Definition der Schweizer Statistik. Als Dreiländer-Agglomeration sind hier umfasst: Die Kantone Basel-Stadt (BS) und Basel-Landschaft (BL) (neu mit dem Bezirk Laufen), die nordwestschweizerischen Teile der Kantone Aargau und Solothurn, südliche Teile des Landkreises Lörrach und des Département Haut-Rhin. Einige generelle Angaben zur Grössenordnung der Dreiländeragglomeration:

1. Distanz vom Marktplatz Basel bis an den Rand: 10 - 30 km
2. *Bevölkerung*

Einwohner	CH (NWCH gemäss Definition der Regio Wirtschaftsstudie)	530'000
	D	90'000
	F	<u>40'000</u>
Total Einwohner		660'000

(auch ohne entlegene Kleinsiedlungen noch 550 - 600'000 E)
3. *Grenzgänger/Berufspendler in die NWCH*

aus übriger	CH (Volkszählung 1990)	3'000
	D	20'000
	F	<u>30'000</u>
Total Pendler		53'000
4. *Grenzgänger/Berufspendler in die Stadt Basel*

aus übriger	CH (Volkszählung 1990)	63'000
	D	10'000
	F	<u>18'000</u>
Total Pendler		91'000

Mit Blick auf diese Zahlen lässt sich sagen, die Agglomeration Basel ist deutlich kleiner als diejenige Stuttgarts mit etwa 600 000 Einwohnern allein in der Stadt. Doch ist die Agglomeration Basel grösser als in der landläufigen Einschätzung.

Siedlungsstruktur

Die Siedlungsstruktur der Agglomeration hat die Form eines Sterns, mit grösseren und kleineren Grünzäsuren innerhalb der Sternzacken und natürlich zwischen den Zacken (s. Abb. 2). Diese Struktur ist durch die Orografie vorgegeben. Flüsse, Verkehrslinien und Siedlung folgen ihr. Die Massnahmen der Raumplanung haben diese Struktur übernommen und verfestigt.

Insgesamt ergibt sich räumlich und funktionell fast eine Dreiländerstadt, aufgeteilt auf die verschiedenen Hoheitsgebiete. Entsprechend bestehen neben dem Hauptzentrum Basel weitere kleinere Zentren mit zunehmender Eigenentwicklung und Bedeutung. Die nächsten städtischen Agglomerationen Freiburg und Mulhouse haben keine städtebauliche Verbindung mit der Agglomeration Basel, sondern sind durch grössere Freiräume mit schwächerer und disperser Besiedlung von ihr getrennt.



Infolge der Entwicklung von Bevölkerung und Wirtschaft sind viele ehemalige Dörfer in der Nähe der Stadt Basel mit ihr zu einer verstärkten Agglomeration zusammengewachsen. Zahlreiche und vielfältige Konflikte im Wettstreit um den unvermehrba- ren Boden in der räumlich ausser- ordentlich beengten Region zwis- chen Rhein und Jura-Bergen tre- ten auf. Die Entwicklung drängt auch in Wohn- und Gewerbege- biete entlegener Dörfer. Was in Basel keinen Platz findet, geht da- rüber hinaus in andere Teile der Dreiländer-Agglomeration.

Abb. 2 Die Dreiländer-Agglomeration heute (Ausschnitt).

Verteilung und Struktur der Einwohner und Arbeitsplätze entsprechen denen ähnlicher Agglomerationen. Ähnliche Prozesse zwischen Kernstadt und Umland mit ähnlichen Folgen laufen auch bei uns ab. Gemeint ist damit vor allem die zentrifugale Verdrängung “schwächerer” Funktionen durch “stärkere” – aus der Kernstadt hinaus, mehr zum Rand der Agglomeration. So werden beispielsweise verdrängt: Wohnungen durch Büros, Gewerbe und Lager durch Wohnungen und Büros, kleine Läden durch Banken, Versicherungen und Warenhäuser, usw.

Verkehrsstruktur

Die Anlagen des individuellen (IV) und des öffentlichen Verkehrs (OeV) folgen der Siedlungsstruktur und umgekehrt. Der weitaus grösste Teil der besiedelten Gebiete der Kantone BS und BL liegt heute innerhalb zumutbarer Fusswegdistanzen zu Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (Vgl. “Bahnhof Plus”, *Regionalplanungsstelle beider Basel* 1986, S. 36 und 37).

In der Dreiländer-Agglomeration weisen die infrastrukturellen Systeme von IV und OeV insgesamt allerdings noch Lücken und Mängel auf. Beide Systeme leisten jedoch ihre Beiträge zur Funktionsfähigkeit der Region. Eine Verschiebung der Anteile des Verkehrsaufkommens vom IV zum OeV bedürfte erheblichen Aufwandes bei Infrastruktur und Betrieb des OeV.

Steuerung

Die Steuerung räumlicher Entwicklung in grossstädtischen Agglomerationen ist überall eine gleichzeitig sehr anspruchsvolle und schwer lösbare Aufgabe. Grössere und kleinere Ansätze dazu gibt es innerhalb der nationalen Teile der Dreiländer-Agglomeration, nicht aber für alle drei Teile zusammen.

Fazit

Die Agglomeration weist eine für das Zusammenwirken von Siedlung und Verkehr vergleichsweise ideale Struktur auf. Der heute abschätzbaren, nur kleinen zukünftigen "Spielmasse" aus Zuwachs von Bevölkerung und Wirtschaft stehen trotz teilweise beengter räumlicher Verhältnisse und zurückhaltender Planung weitaus genügende "Spielräume" und Entwicklungsmöglichkeiten gegenüber.

Teile der Region sind mit zahlreichen Dispositionen "unterwegs", die günstigen Voraussetzungen zu erhalten und auszuschöpfen. Aber: Es gibt noch viel gemeinsam zu tun! Interessante Ansätze für grenzüberschreitende Kooperationen innerhalb eines Landes (z. B. für einen kommunalen Umlandverband Region Stuttgart, KURS) und international (z. B. in der Dreiländer-Region Maastricht–Hasselt–Aachen–Lüttich, MHAL) sind vorhanden.

3 Unsere Perspektiven – welche und was damit tun ?

Wir befinden uns in einer Phase wieder wachsenden Interesses auch an der zukünftigen Entwicklung der Dreiländer-Agglomeration. Jedoch:

- ❑ Können wir zuverlässig die zukünftige Entwicklung von Wirtschaft und damit auch Bevölkerung vorhersagen oder gar bestimmen ?
- ❑ Wollen und können wir längerfristig allgemeingültige Perspektiven für die Dreiländerregion anerkennen und unser Handeln diesen nachhaltig unterstellen? Sustainable Development als realistisches Ziel?

Obwohl sich diese Fragen nicht eindeutig mit Ja beantworten lassen, ist wohl unbestritten, dass wir mindestens generelle Vorstellungen über ein raumordnerisches Gerüst entwickeln müssen, das mit Einzelmassnahmen auszufüllen ist. Ein Gerüst, das für verschiedene Entwicklungen passt. Das heisst, dass es geeignet ist, für eine gleichbleibende, abnehmende oder zunehmende Bevölkerung in der Region als Ganzes oder sogar für unterschiedliche Entwicklungen in ihren Teilen. Perspektiven zu einem solchen Gerüst sollen hier mit wenigen Stichworten umrissen werden:

Siedlungsstruktur

Die Siedlungstätigkeit ist auf die bestehenden Achsen der "Sternstadt" zu konzentrieren (s. Abb. 3). Die bestehenden Siedlungsgebiete verfügen über bedeutende innere, räumliche Kapazitätsreserven. Weitere Vorstellungen müssten die Siedlungsstruktur bestimmen:

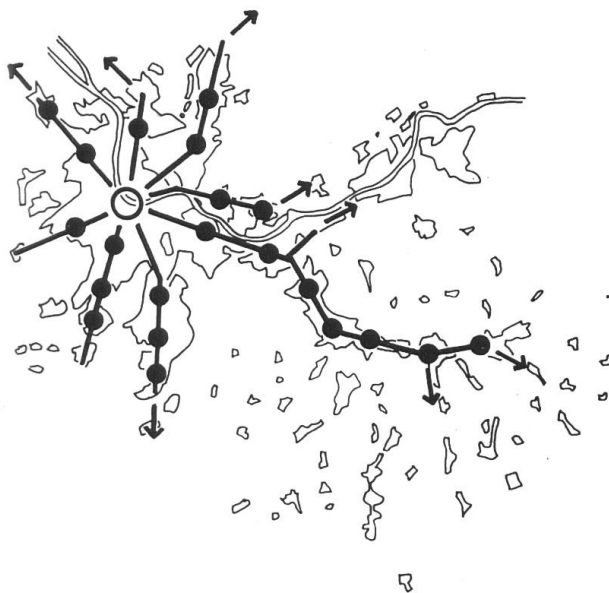
- Die Kernstadt soll von Funktionen angemessen entlastet werden, wenn diese zweckmässiger in Nebenzentren auf den Achsen Platz finden.
- Massvolle Nebenzentren, Einkaufszentren und weitere Siedlungsschwerpunkte, insbesondere von Arbeitsplätzen sollen den Achsen des öffentlichen Verkehrs zugeordnet werden. Dafür können u.a. sogenannte "alternierende Arbeitsplätze" und "Satellitenbüros" grösserer Firmen in Frage kommen.
- Freiräume ausserhalb heutiger Siedlungsgebiete sollen erhalten und geschont werden (s. Abb. 4).

- Auch ausserhalb der Kernstadt ist bei städtebaulichen Massnahmen der Gestaltung ein wesentlich grösseres Gewicht beizumessen als dies heute vielfach der Fall ist.

Verkehrsstruktur

Die oben skizzierten Perspektiven für eine sowohl ökologisch wie ökonomisch günstige Siedlungsstruktur sind auch Voraussetzung für die Verfolgung von Perspektiven für die Verkehrsstruktur:

- Alle Massnahmen, die eine Verringerung des motorisierten Strassenverkehrs zur Folge haben, insbesondere des mit Luft- und Lärmemissionen verbundenen Motorfahrzeugverkehrs sollen weiterhin gefördert werden.
Dazu gehören nicht nur die medienwirksamen Dauerbrenner der regionalen Verkehrsplanung wie TGV, ICE, Bahn 2000 und S-Bahn, sondern auch die teilweise unbeliebten Parkierungsvorschriften, die Anlage und Bewirtschaftung öffentlicher und privater Parkplätze wie beispielsweise die erfolgreiche Anwender-Parkkarte sowie Park and Ride, Bike and Ride, Kiss and Ride, Massnahmen der Verkehrsberuhigung "Tempo Minus", Velorouten, Zubringer zum OeV usw.
- Die reichen Paletten infrastruktureller und verkehrsbetrieblicher Massnahmen bei IV und OeV sind lokal und regional aufeinander abzustimmen. Negative Auswirkungen und Problemverlagerungen von einem Hoheitsgebiet in ein anderes müssen ausgeschlossen werden (z. B. Auswirkungen bei einer Autofreiheit in der Kernstadt mit weniger als 200'000 E auf die übrige Agglomeration mit über 400'000 E).
- Aus den vorstehenden Massnahmen entsteht ein sich verändernder Restbedarf an Strassenverkehr. Die Massnahmen für den Strassenverkehr sollen sich jeweils auf die Bewältigung dieses Restverkehrs ausrichten.



Die wichtigsten Leitideen für die weitere Entwicklung heissen: *Sternstadt*, d.h. Ausbau der bestehenden, sternförmigen Siedlungsstruktur in der Region zur Sternstadt, keine Erweiterung von Bauzonen, Siedlungsentwicklung nach innen. *Bahnstadt*: d.h. weitere Aufwertung der durch das regionale öffentliche Verkehrsmittel erschlossenen Siedlungsachsen. *Bauen als Umweltgestaltung*: d.h. vermehrte Berücksichtigung der zahlreichen und verschiedenartigen Anliegen aus den Bereichen Ortsbildgestaltung u. -schutz, Natur- u. Landschaftsschutz, Begrünung und Vernetzung natürlicher Lebensräume, Luftreinhaltung und Lärmschutz.

Abb. 3 Die Dreiländer-Agglomeration morgen: Siedlung und Verkehr (Ausschnitt).

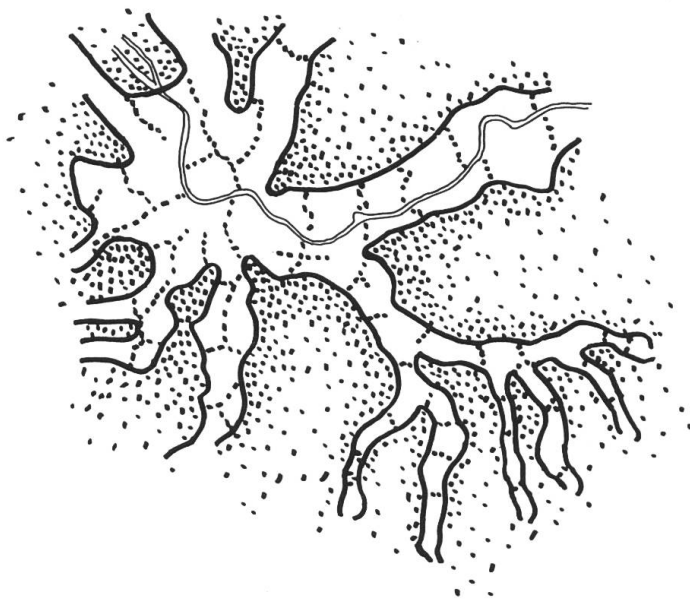
Zahlreiche, getroffene Massnahmen und Projekte in der Agglomeration für Siedlung und Verkehr liegen bereits im Sinne dieser Perspektiven. Sie dürfen hier als bekannt vorausgesetzt werden. Andere kommen nicht rasch genug voran, wenn die Optik bei Entscheiden nicht langfristig und grossräumig ist.

Steuerung

Schon die Vielzahl und Vielfalt der in der Rubrik "Neues aus der Regio" jeweils in den Folgen dieser Zeitschrift gesammelten Informationen über räumliche Tätigkeiten zeigen die Lebendigkeit der Dreiländer-Agglomeration, aber mitunter auch die Koordinationsbedürftigkeit oder den Steuerungsbedarf im Sinne von Perspektiven. Eine solche Steuerung ergäbe per Saldo erhebliche Kostenreduktionen, z.B. im Bereich der öffentlichen Infrastrukturen, ihrer Erstellung und ihres Betriebes. Diese Zusammenhänge sind heute noch viel zu wenig ausgeleuchtet und ausgeschöpft, weil man sich noch zu wenig professionell damit befasst.

Könnten auch die zahlreichen ökonomischen Massnahmen zum Aufbrechen der "Teufelskreise" der Stadtentwicklung weitergedacht und eingesetzt werden, so ist dies nur zu begrüssen (Vgl. Revitalisierung der Stadt, Frey 1993).

In der Dreiländer-Agglomeration besteht aber für die grenzüberschreitende Weiterentwicklung der Perspektiven bis hin zur abgestimmten Vorbereitung von Massnahmen noch keine hinreichende Organisation. Die Frage ist: Genügt auf Dauer die informelle Zusammenarbeit auf freiwilliger Basis für die Bewältigung der anstehenden Aufgaben der Dreiländer-Agglomeration? Diese Frage darf von Technikern gestellt werden. Beantwortet werden kann sie nur politisch. Die vorgesehene Neuorganisation und Neuorientierung der Regionalplanung beider Basel soll dafür wesentliche Grundlagen vorbereiten.



Zur "Sternstadt" gehört die Erhaltung der ebenfalls radial zur Stadt Basel verlaufenden Höhenrücken – den sogenannten "grünen Fingern". Erhalten bleiben sollen auch die – hier nicht dargestellten – wenigen verbliebenen grünen Querriegel in den Siedlungsbändern, wie zwischen Basel und Riehen, Muttens und Pratteln usw. Wo noch möglich, können diese Freiräume noch weiter als feine Adern mit anderen Grünflächen im Siedlungsgebiet vernetzt werden, beispielsweise als Bachläufe mit ihren Uferbereichen, als begleitendes Grün an Wegen und Strassen sowie als eigenständige Grünflächen.

Abb. 4 Die Dreiländer-Agglomeration morgen: Freiräume (Ausschnitt).

Die Frage ist aber auch: Kann grenzüberschreitend ein nachhaltiger, gemeinsamer politischer Wille manifest werden, auf Grund dessen die politischen Entscheidungsträger mit Konstanz und Kontinuität "steuern"? Dies hängt wohl weitgehend auch von einer entsprechend qualifizierten Information der Öffentlichkeit ab.

Alternativen zu den hier nur knapp beschriebenen Perspektiven der "Sternstadt" könnten zur Zerstörung der bestehenden Siedlungsstruktur führen und zur Zunahme und Ausbreitung des motorisierten Strassenverkehrs mit den bekannten Nachteilen.

Fazit

Siedlung und Verkehr können und müssen in der Raumrealität, im Grossen wie im Kleinen, besser zusammengefügt werden. Erst wenn das auch für die Dreiländer-Agglomeration, im Konsens aller beteiligten in- und ausländischen Hoheitsgebiete gelingt, ist sie besser als die Summe ihrer Teile. Besser für

- die Lebensbedingungen ihrer Bewohner,
- die privaten und öffentlichen Finanzhaushalte innerhalb der Agglomeration und
- das Bestehen im harten Konkurrenzkampf mit anderen Regionen.

Oder konkreter gesagt: Es nützt nicht viel,

- nur die Siedlungsgebiete zu begrenzen und zu verdichten oder
- nur Arbeitsplatzschwerpunkte zu fördern oder
- nur eine S-Bahn einzurichten oder
- nur Parkplätze in Teilen der Agglomeration zu reduzieren, um den motorisierten Pendlerverkehr auszusperren, usw.

Aber es könnte nützen,

- vieles sachlich und für die ganze Agglomeration zweckmässig koordiniert zu machen,
- also weiterzuarbeiten, aber noch intensiver, rationaler und schneller.

Wenn wir heute an Planung und bei der Realisierung regionaler Projekte zu viel sparen, müssen wir morgen um so mehr draufzahlen.

Literatur

Amt für Kantons- und Stadtplanung Basel-Stadt 1991. *Verkehrsbefragung Nordwestschweiz 1991*. Basel.

Baudepartement Kanton Basel-Stadt, Amt für Kantons- und Stadtplanung 1983. *Raumordnung Basel*. Basel.

Bucher A. 1987. *Die Zukunft der Verkehrsdrehscheibe Basel*. Basel.

Dürrenberger G., Jaeger C. 1993. *Dezentrale Arbeitsplätze – eine Investition in Basels Zukunft*. Basel.

Frey R.L. 1993. *Revitalisierung der Stadt. Teufelskreise der Stadtentwicklung und wie sie durchbrochen werden können*. Basel.

Haldemann T., Schenkel W., Klöti U. 1993. *Ungelöste Agglomerationsprobleme. Städtischer Alleingang, regionale Zusammenarbeit oder neue Bundespolitik?* Zürich.

- Infanger K., Seethaler R. 1989. *Verkehrsverhalten in der Schweiz*. Bern.
- Regierungsrat Kanton Basel-Stadt, Büro für Planungskoordination 1975 ff. *Basel 75 – Hauptziele eines Stadtkantons*. Anschluss- und Zusatzpublikationen. Basel.
- Regierungsrätliche Delegation für die Regionalplanung beider Basel, Regionalplanungsstelle, Madörin W., Plattner R., Wronsky D. 1977. *Regionalplan Landschaft beider Basel*. Liestal.
- Regierungsrätliche Delegation für die Regionalplanung beider Basel, Regionalplanungsstelle, Wronsky D. u.a. 1980. *Ziele der Raumordnung beider Basel*. Liestal.
- Regionalplanungsstelle beider Basel, Amt für Kantons- und Stadtplanung Basel-Stadt. 1985. *Die Entwicklung der Pendlerbewegungen in der Region Basel 1960–1980*. Basel/Liestal.
- Regionalplanungsstelle beider Basel, Wronsky D., Perrin N. 1987. *Bahnhof Plus, Konzepte und Ideen für attraktivere Bahnhöfe und Haltestellen – Von der Bandstadt zur Bahnstadt*. Liestal.
- Wronsky D. 1984. *Einzelhandels-Grossprojekte und ihre rechtliche Behandlung im Raumordnungssystem der Schweiz*. Hannover.
- Wronsky D. 1987. *Wohnsiedlungen in Basel-Land – Neubau oder Ausbau*. Liestal.
- Wronsky D. 1988. *Flächen für Arbeitsplätze im Raum Basel*. Basel.
- Wronsky D. 1988. *Nutzungsoptimierung, was ist das?* Liestal.
- Wronsky D. 1991. *Bauen vor der Stadt – Beispiel Kanton Basel-Land*. Basel, Boston, Berlin.
- Zeller C. 1992. *Mobilität für alle! Umriss einer Verkehrswende zu einem verkehrsfreien Basel*. Basel, Boston, Berlin.