

**Zeitschrift:** Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie  
**Herausgeber:** Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel ; Geographisches Institut der Universität Basel  
**Band:** 38 (1997)  
**Heft:** 2

**Artikel:** Die ideale Regio-Stadt Basel : eine Ideenskizze grenzüberschreitender Planungsziele  
**Autor:** Leser, Hartmut  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1088256>

#### **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 ideale Regio-Stadt Basel

### Eine Ideenskizze grenzüberschreitender Planungsziele

Hartmut Leser

#### *Zusammenfassung*

*Basel als Grenzstadt und als Knotenpunkt europäischer Verkehrslinien weist städte- und raumplanerische Entwicklungspotentiale auf, die nur grenzüberschreitend in Wert gesetzt werden können. Mühevolle Kontaktnahmen über die Grenzen hinweg führten zu separativen Zusammenarbeiten (z.B. Zweckverbänden), während die Raumstrukturrentwicklung sich weitervollzog. Die Verdichtung der Entwicklungsachsen und der Kernstadt sind ebenso wie die Zersiedelung der Landschaft programmiert. Es bedarf der Vision einer "idealen" Regio-Stadt, auf welche die Planungspraxis der drei Anliegerregionen in der Basler Grenzecke Bezug nehmen müsste. Eine solche Vision wird hier zur Diskussion gestellt.*

## 1 Warum eine Diskussion um eine "Regio-Stadt"?

Alle Grenzstädte weisen Stadtentwicklungsprobleme auf – wirtschaftliche, ökologische, planerische, infrastrukturtechnische. Lehrveranstaltungen des Geographischen Instituts befassen sich seit Jahren mit aktuellen Stadt- und Regionalproblemen des Raumes Basel. In einer dieser Veranstaltungen wurde über die "ideale Regio-Stadt" gesprochen. Dort geäusserte Gedanken werden an dieser Stelle zu dem Rohkonzept einer Regio-Stadt weiterentwickelt. Es geht an dieser Stelle nicht um die "Städtebauliche Studie" (Herzog, de Meuron & Zaugg 1992), auch nicht um Bestandsaufnahmen, die in den letzten Jahren vorgelegt wurden (z.B. Wronsky 1994; Zophoniasson-Baierl 1994) oder um "Die graue Mitte" (Leser 1994). Alle

---

Adresse des Autors: Professor Dr.rer.nat. Hartmut Leser, Abteilung Physiogeographie und Landschaftsökologie, Departement Geographie, Universität Basel, Klingelbergstr. 16, CH-4056 Basel

diese (und viele andere) Arbeiten stellen in irgendeiner Form einen Beitrag zur Idee einer idealen Regio-Stadt dar, indem Wünsche und Vorstellungen geäussert werden, was denn sein könnte, wenn ...

Einzig die "Städtebauliche Studie" versucht einen grösseren Wurf. Sie betreibt dazu leider "Fortschreibungsplanung" (Leser 1993), peilt aber gleichwohl neue Stadtstrukturen an der Dreiländerecke um Basel an. Den Verfassern geht es jedoch vor allem um das Überbauen von Freiflächen. Auch wenn solche Entwicklungen entlang natürlicher Strukturen (z.B. von Reliefformen, Tälern, Flüssen) gedacht werden, sind damit noch lange nicht alle Grundsätze geographisch-räumlicher Strukturbildung auf der Grundlage der Ideen von Raumordnung und Raumplanung erfüllt. Die "Studie" wird an dieser Stelle trotzdem hervorgehoben, weil sie sich über die territorialpolitischen und bestehenden baustrukturellen Limitierungen hinwegsetzt und – so gesehen – tatsächlich Neues anstrebt. Von einer "idealen Regio-Stadt" ist die "Studie" jedoch noch weit entfernt. Der Frage, ob es eine solche ideale Regio-Stadt überhaupt geben kann, gehen die folgenden Kapitel nach. Ein erster Versuch in dieser Richtung, grösserräumiger angelegt, wurde bereits vor vier Jahren (Leser 1993) unternommen. Nachdem bedauerlicherweise die Diskussion um die "Städtebauliche Studie" zur Ruhe gekommen ist, sollte daran erinnert werden, dass gerade an einer vor allem von Limitierungen gekennzeichneten Grenzecke grosszügige Ideenskizzen notwendig sind, um die Verkrustungen der nationalen Raumordnungsideen zu überdenken.

## 2 Das raumplanerische Problem an der Grenzecke von Basel

Die Basler Region wurde im "Strukturatlas" (Annaheim *et al.* 1967) erstmals umfassend dokumentiert. Gezeigt werden drei nationale Territorien unterschiedlichster Struktur, deren jüngster Zustand von Zophoniasson-Baierl (1994) und Wronsky (1994) in einem Problemaufriss diskutiert wurde. Diese drei Teilgebiete bestimmen den Raum Basel. Solange dort die Grenzen mehr oder weniger offen waren und die Siedlungen vor allem aus ihren alten Kernen bestanden – das war vor reichlich 100 Jahren der Fall, d.h. vor Beginn von Industrialisierung und Verstädterung auch im Basler Raum, – stellte sich kein raumplanerisches Problem. Mit dem Siedlungswachstum nach 1870, später auch dem Wachstum der Verkehrsinfrastrukturen (nach 1950), wurde jener Stadt-Land-Gegensatz weitestgehend aufgehoben, der jahrhundertelang das Landschaftsbild und die Wirtschaft bestimmt hatte.

Mit Siedlungs- und Verkehrsflächenwachstum begann eine eigengesetzliche Entwicklung gebauter Raumstrukturen: Sie wuchsen und wucherten – auch wenn die Grenzen inzwischen dichter als bis vor dem Ersten Weltkrieg waren. Grenzüberschreitende Wirtschaftstätigkeiten bedingten grenzüberschreitenden Verkehr und funktionierten auch die Siedlungsstrukturen im dazwischenliegenden ländlichen Raum um. Diese an sich bekannten Entwicklungen, die Boesch (1996) auch für das gesamte Schweizer Mittelland konstatierte, bekommen an Grenzen dadurch Brisanz, weil innerhalb der nationalstaatlich bestimmten Regioteile unterschiedliche Vorstellungen über Wirtschafts- und Bevölkerungsverteilung sowie Ressourcen,

Natur-, Landschafts- und Umweltschutz herrschten und immer noch herrschen. Das bedeutet zugleich: Es bestehen unterschiedliche Auffassungen über Raumordnung und Raumplanung, auch wenn sich gewisse theoretische Grundzüge – auch über die Grenzen hinweg – ähneln. Stadtlandschaft und sonstiger Raum werden jedoch “vor Ort” “gemacht” bzw. sie wirken sich “vor Ort” auf Bewohner, Arbeitskräfte und Lebensqualität aus. Die Bewohner der Regio empfinden diese vielleicht für Planer gerade noch erkennbaren Strukturen anders – als heterogen, wenig harmonisch, oder auch als gar nicht existierend.

Faktum ist jedenfalls, dass an der Basler Grenzecke unterschiedliche Siedlungs- und Verkehrsinfrastrukturen, also unterschiedliche Lebens- und Wirtschaftsräume, aneinanderstossen, die Ausdruck separativer Raumplanungsansätze sind. Es soll damit nicht gesagt werden, dass nun in grenzüberschreitender planerischer und raumordnerischer, aber auch technischer und administrativer Zusammenarbeit während der letzten 25 Jahre nichts geschehen sei. Von einem raumordnerischen Gesamtkonzept ist man jedoch ganz weit entfernt – nicht zuletzt deswegen, weil dafür seitens der Planungsadministrationen noch keine Konzepte vorgelegt wurden. Sicherlich war die Zeit dafür lange nicht reif. Andererseits entwickeln sich die bestehenden Strukturen immer rasanter fort, so dass es höchste Zeit wäre, auch an den Entscheidungsstellen für Raumplanung sich einmal Gedanken über den Zustand der künftigen Regio Basiliensis zu machen.

## 2.1 Landschaft als Entwicklungsvorgang

Die Humangeographie spricht von “Kulturlandschaftswandel” und meint damit die physiognomischen und funktionalen Veränderungen in der Landschaft durch zunehmende Inanspruchnahme räumlicher, ökologischer und landschaftsstruktureller Ressourcen. Äußerlich findet dies seinen Ausdruck im geänderten Landschaftsbild. Vergleicht man die Landschaftsbilder der Achse Basel-Rheinfelden oder Basel-Lörrach-Schopfheim oder anderer Täler von vor 20 Jahren mit dem heutigen Bild, wird klar:

- Die Siedlungsflächen wurden durch zunehmende Überbauungen ausgedehnt.
- Die Verkehrsbaute haben grosse Freiflächen eingenommen.
- Die Agrarlandschaft wurde “ausgeräumt”, d.h. vegetative und geomorphologische Elemente wurden beseitigt.
- Kleinräumige Flurstrukturen hob man zugunsten gröserer Flächen auf.

Insgesamt bedeutet dies eine Verringerung der visuellen und der ökologischen Vielfalt der Landschaft.

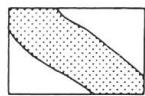
Dieser Kulturlandschaftswandel vollzog sich im gesamten Basler Umland, unabhängig von administrativen Vorgaben und politischen Grenzen. Obwohl seit Jahren und Jahrzehnten Raumplanung betrieben wird, kommt nicht der Eindruck auf, Planung habe stattgefunden und zugleich auch gewirkt. Es entstand eine heterogene Zufallslandschaft mit einer Fülle von ökologischen, verkehrstechnischen, kommunikativen und ökonomischen Problemen. Von psychosozialen Problemen, die im Gefolge der erstgenannten auftreten, sei geschwiegen.

Konkret hat sich die Basler Landschaft zu einem mischgenutzten Verdichtungsraum gewandelt, der vor allem durch Belastungen ausgezeichnet ist und im Gegensatz zu Landschaften steht, die eher peripher liegen und denen dichte Besiedlung fehlt. Dazu gehören fast alle Mittelgebirge im engeren Basler Umland. Der mischgenutzte Verdichtungsraum entstand dadurch, dass die Planungsträger und die zuständigen politischen Entscheider überall das gleiche Verhalten zeigten: Die multifunktionalen Freiflächen (Land- und Forstwirtschafts- sowie Erholungsnutzung, verbunden mit Ressourcenschutz – z.B. Wasser, Luft, Böden, Flora und Fauna) betrachtete man als Raumreserve für andere Beanspruchungen – vorzugsweise Überbauungen durch Wohn- und Gewerbegebiete und durch Verkehrsinfrastrukturen. Dies bedeutete zugleich auch neue Emittenden in der Landschaft. Der Flickenteppich der mischgenutzten Stadtränder und des näheren Stadtumlandes bildet heute die vorherrschende Landschaftsstruktur und bestimmt zugleich das Landschaftsbild der Basler Region. Dieser Flickenteppich breitet sich, fast „naturgesetzlich“, auch weiterhin aus, wie die Gebietsausweisungen für „neue“ Nutzungen in den Teilgebieten des trinationalen Grenzraumes um Basel belegen. Dieser Vorgang, vor Ort realisiert durch Abriss alter Bauwerke, Neubauten, durch neue Wege und Straßen, durch Leitungsbau etc., scheint ein unaufhaltsamer Prozess zu sein. Denkt man sich ihn weiter, wird diese Landschaftsstruktur das Wiese-, das Hochrhein-, das Ergolz, das Birs- und Birsigtal aufwärts reichen und alle kleinstädtischen Zentren erfassen. Die gleiche Entwicklung, eher als Breitband, wird sich entlang des Sundgau-Randes, also in Richtung Mulhouse, und entlang des Rheintal-Grabenrandes, in Richtung Müllheim, vollziehen. Basels „Vororte“ werden dann – vielleicht im Jahrzehnt 2020-2030 – die Ortskerne z.B. der Dörfer des Markgräfler Hügellandes sein.

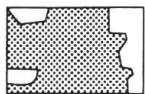
## 2.2 Raumordnerische Vorstellungen

Raumordnung geht in der Regel vom Modell der Entwicklungsachsen aus. Dieses Konzept ist zwar unter Fachleuten immer umstritten gewesen, es entspricht jedoch nach wie vor der räumlichen Realität. Allenfalls sind die Achsen einmal schmäler, ein andermal breiter – aber an diesen verdichteten Bändern der Siedlung, der Infrastruktur und der Intensivnutzung, hat sich eigentlich nichts geändert. Die Raumplanung hat, trotz vieler neuer theoretischer Erkenntnisse, kein Konzept und kein Handwerkszeug dafür entwickeln können, wie diese unaufhaltsame Verdichtung der Achsen, und ihr Wachstum in Länge und Breite sowie die Zersiedlung der Zwischenräume, aufgehalten werden kann (Abb. 1).

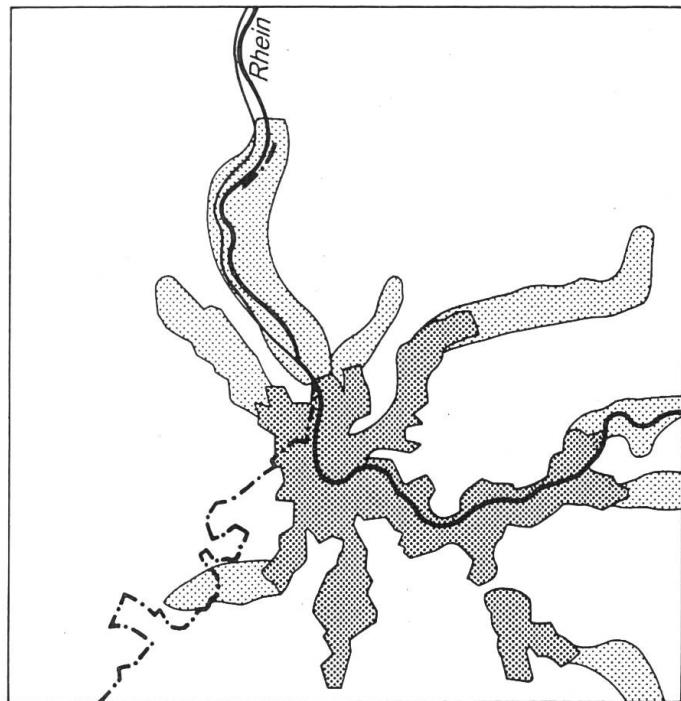
Der Raumordnungsbericht des Schweizerischen Bundesrates von 1996 postuliert ein „vernetztes System von Städten und ländlichen Räumen“, in denen eine auf „Nachhaltigkeit“ gerichtete „räumliche Entwicklung“ stattfinden und die Siedlungsentwicklung vor allem „nach Innen“ gerichtet sein soll. Bei der Ordnung von städtischen Räumen wird, ohne dass man ausdrücklich auf funktionierendes planerisches Handwerkszeug verweisen kann, für die Agglomerationen eine Begrenzung von deren Ausdehnung gefordert, ebenso deren räumliche Strukturierung. Die zwischengeschalteten nichtstädtischen Gebiete sollen vom „Siedlungsdruck befreit“ werden und als Rückgrat der Agglomerationsfunktionen soll der „öffentliche Verkehr“ dienen. Überzeugende Gründe dafür legte *Boesch* (1996) dar.



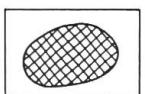
Wachstums-tendenzen



Agglomeration  
Basel



Staatsgrenzen



Knotenorte der  
künftigen Ringstadt

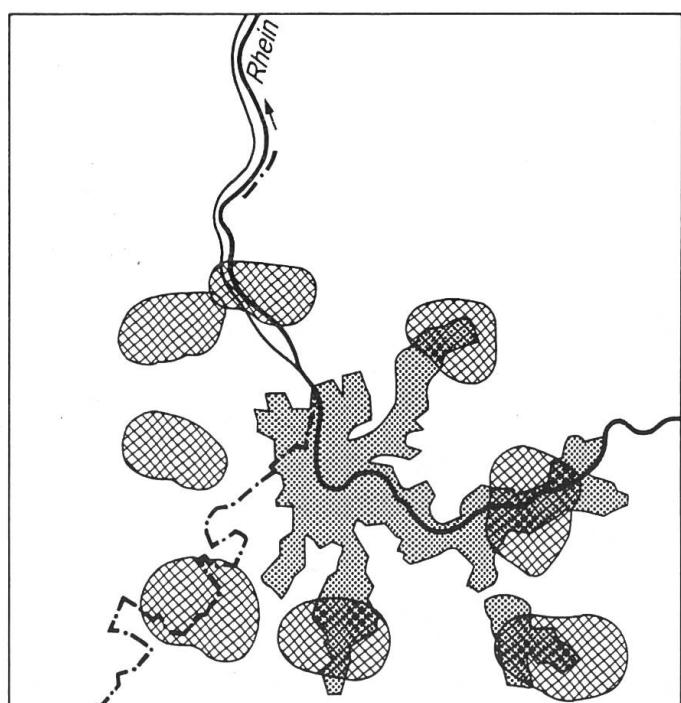


Abb. 1 Gegenwärtige Achsenentwicklung und neues Konzept der Agglomerationsentwicklung im Basler Raum.

Oben: Die Tendenzen der bisher erfolgten und sich weiterhin abspielenden Entwicklung von Achsen, die in der Raumordnung bzw. Raumplanung als "Entwicklungsachsen" aufgenommen werden.

Unten: Denkbare neue Siedlungsschwerpunkte, sogenannte "Knotenorte", an oder ausserhalb der heutigen Peripherie der gegenwärtigen Basler Agglomeration.

Da die Agglomeration Basel ein trinationales Gebilde ist, dessen Entwicklung “einfach so” forschreitet, kann man den Raumordnungsbericht hier “so” nicht umsetzen. Dabei wird ein Paradoxon deutlich: Die bundesrätlichen Raumordnungsziele entsprechen im Grundsatz den deutschen und weitestgehend auch den französischen bzw. umgekehrt. Und doch vollzieht sich eine Entwicklung, die von raumordnerischen Leitbildvorstellungen kaum noch etwas zu erkennen gibt und die – wie bereits gesagt – quasi naturgesetzlich forschreitet. Die Hauptursachen sind, auch in anderen Agglomerationen als der Basler, immer wieder die gleichen:

- Territorialgrenzen werden durch ökonomische Phänomene “überwunden”.
- Raumplanung “greift” nur bedingt, weil mehrere Entscheidungsebenen existieren (und funktionieren) und die Leitbildvorstellungen von oben nach unten verwässert werden.
- Raumordnerische Leitbilder sind zu allgemein formuliert und zu wenig räumlich “verortet”.
- Der grosse Wurf, über die heutigen Stadt- und Agglomerationsstrukturen hinauszudenken, wurde noch nicht getan, sondern vor allem Fortschreibungsplanung – Siedlungsgebiet an Siedlungsgebiet, Siedlungen an Infrastrukturen, Infrastrukturen an “natürliche” Leitlinien (Täler, Gewässer, Bergränder, Terrassenkanten etc.) – betrieben.

### *Zwischenfazit*

Die Entwicklung der Stadt Basel macht nicht an den Stadt- bzw. Kantonsgrenzen halt, sondern schreitet im ausländischen und ausserkantonalen Territorium fort. Wenn also eine umfassende, auf die Raumrealität und die realen räumlichen Entwicklungen abgestellte Stadt- und Agglomerationsplanung betrieben werden soll, dann dürfte dies nur für eine “Regio-Stadt Basel” geschehen und diese hätte grenzüberschreitend, sozusagen weit im Vorfeld des heutigen (basel)städtischen Gebiets, zu erfolgen. Dabei wäre einmal eine weitere Regio, die auch die weitreichendsten Wirkungen der heutigen Agglomeration umfasst, zu planen. Dann wäre eine engere Stadtregion Basel zu planen, das also, was an dieser Stelle als “Regio-Stadt Basel“ bezeichnet wird.

## 2.3 Hilft eine “Vision” weiter?

Der Verfasser ist nicht so vermessan, als Patentrezept für die Lösung aller Planungsprobleme von Städten und Agglomerationen die “Vision” zu empfehlen, also eine rohe, nicht sehr detaillierte Idee, die sich mit längerfristigen Entwicklungen beschäftigt und im Fall der Stadt- und Agglomerationsplanung eine Art Zielvorgabe – im Sinne einer räumlichen Leitbildskizze – liefert. Aber: Eine solche Vision belebt die Diskussion und hat auch sonst noch eine Reihe von Vorteilen aufzuweisen:

- Sie ist frei von administrativen, juristischen, politischen und ideologischen Vorgaben.
- Sie braucht nicht auf Details einzugehen, sondern soll nur Grundstrukturen verdeutlichen.
- Sie kann rasch modifiziert werden, weil sie administrativ und planerisch nicht gebunden ist.

- Die Vision sollte jedoch grosszügig sein und möglichst “neue” (“andere”, “neuartige”) Ideen enthalten, also den bisherigen Denkrahmen durchbrechen. –

Im Fall einer “Regio-Stadt Basel-Vision” bedeutet dies:

- Die Idee muss grenzüberschreitend sein und darf sich nicht an den Territorialgrenzen, welcher Art auch immer, orientieren.
- Die Idee darf sich nicht an die nationalen und regionalen Planungsvorgaben halten.
- Die Idee sollte möglichst auch die Vorstellungen der planerischen Theorie überspringen oder sie – wenigstens partiell – durchbrechen (was einigermassen schwerfallen dürfte, weil Entwicklungsachsen nun einmal im Wesen der Raumstrukturmuster und -netze liegen).
- Die Idee ignoriert derzeitig bestehende Verkehrs- und Siedlungsstrukturen sowie sonstige raumrelevante Fakten, wie Bevölkerungsverteilung und Landnutzungsmuster.

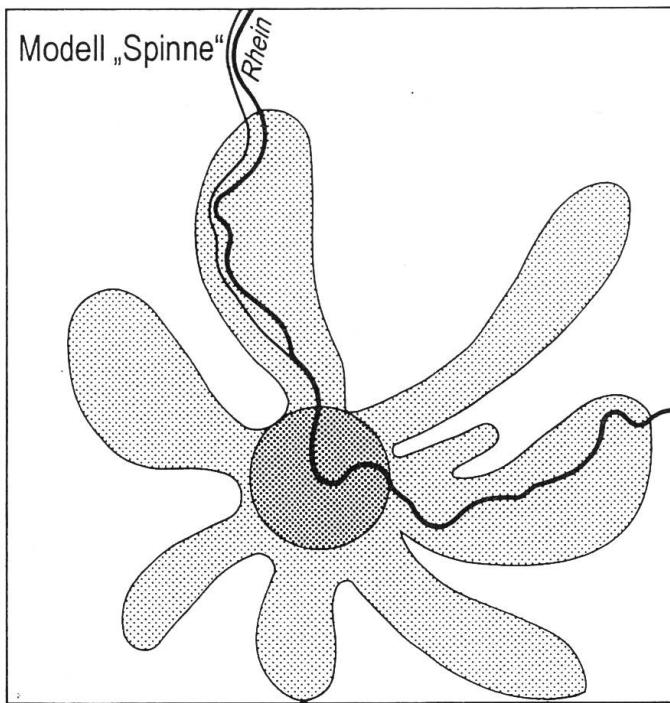
Die Vision ist und bleibt von all dem frei und sie ist und bleibt ungebunden. Während sie in der Architektur, manchmal sogar in der Naturwissenschaft, eine grosse Rolle spielt, vermisst man sie in der Stadt- und Regionalplanung. (Zu beachten ist, dass man Stadtplanung nicht mit Architektur verwechseln darf: Architektonische Werke setzen zwar eine Stadt zusammen, aber das muss noch keine Stadtplanung sein.) Gerade Stadt- und Regionalplanung wären jedoch Felder, auf denen man vermehrt mit “Visionen”, also mit unkonventionellen Ideen künftiger Zustände und Entwicklungen, “spielen” sollte.

### 3 Das Beispiel “Regio-Stadt Basel”

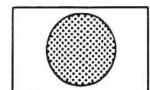
Basel und seine Landschaft, die Regio Basiliensis, drängen sich geradezu auf, die Vision einer künftigen Regio-Stadt zu entwerfen. Die Gründe dafür wurden in den Kapiteln 1 und 2 genannt: Die Limitierungen sind das Problem, auch Aussensteuerungen, z.B. durch den Europaverkehr, in den Basel durch seine Lage am Südschluss des Oberrheingrabens im wahrsten Wortsinne “eingebunden” ist. All dies bleibt nur als Hintergedanke der Vision bestehen. Sie selbst soll frei von Zwängen sein.

#### 3.1 Das Beispiel Regio und Basel

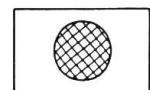
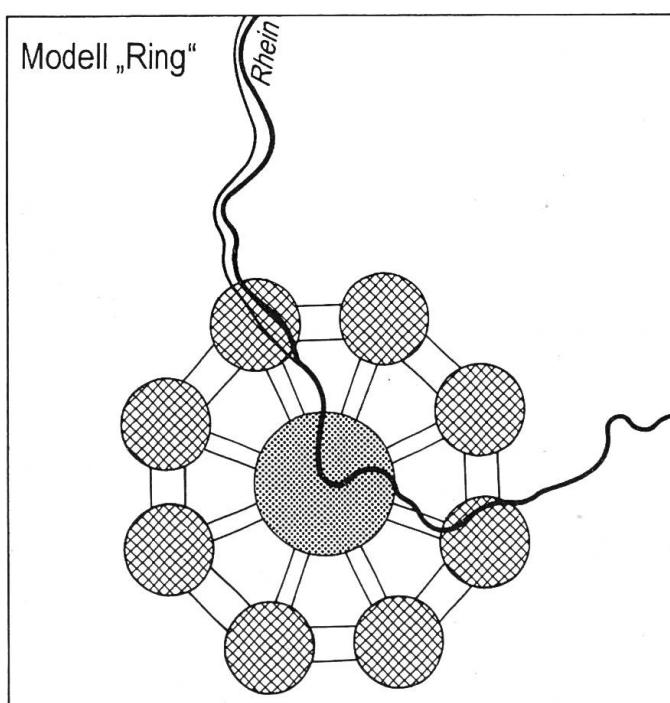
Die Struktur der Regio-Stadt kann nur eine Ringstruktur sein, um dem Gegensatz “dichter Kern” (= Basel und Vororte) / “Entwicklungsänder mit Freiflächenfingern” Rechnung zu tragen (Abb. 2). Eine spinnenförmige “Sternstadt” (Wronsky 1994) würde Bestehendes lediglich fortschreiben: *Vor allem löst sie nicht die Kernstadtprobleme.* – Prämissen der Vision ist, dass die Kernstadt z.Z. einen überdichten Knoten von Verkehrsinfrastrukturen darstellt, der die ökologische, emitto-rische und ökonomische Qualität der Regio bestimmt. Also hat der Verkehr gedankliche Leitfunktion. Vor dieser Tatsache kann man nicht die Augen verschliessen,



Heutige Wachstumsfinger



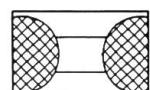
Kernstadt



Künftige Knotenorte



Bestehende Achsen zur Kernstadt



Künftige Querachsen zwischen den Knotenorten

Abb. 2 Modellvorstellung von Entwicklungsmöglichkeiten einer Agglomeration, hier Beispiel Basel.

Oben: Das Modell „Spinne“ (oder auch „Stern“) entwickelt sich quasi eigengesetzlich und wird durch die „Fortschreibungsplanung“ sanktioniert, stabilisiert und erweitert.

Unten: Das Modell „Ring“ sieht eine „Neue Peripherie“ vor, die als Gegengewicht und zugleich zur Entlastung der Kernstadt geplant entwickelt werden muss. Im Fall Basel hätte dies grenzüberschreitend – mit einem auf die Regio bezogenem Planungskonzept – zu geschehen.

weil der übergeordnete Europa-Bahn- und Autoverkehr durch die Achse des Oberrheingrabens auf Basel gelenkt wird. Die Wirtschaft des Raumes steht in enger Beziehung zu diesem Verkehr.

Führt man den Gedanken der Ringstadt weiter, gelangt man zur Idee der “Neuen Regio-Ringstadt Basel” (Abb. 3). Ihre Struktur ist eng mit der Verkehrsentwicklung verbunden. – Um den Verkehr zu kanalisieren und von der Kernstadt fernzuhalten, ohne diese davon “abzuhängen”, muss eine grossräumig konzipierte Verkehrsinfrastruktur die “neue” Ringstadt bestimmen. Dies sind:

- *Neu:* Äusserer S-Bahnring.
- *Neu:* Aussen liegender Autobahnring (Ein erstes Fragment besteht bereits: A 5 Weil-Lörrach – A 98/ Rheinfelden – A 3/Schweiz. Dieses Fragment liegt eigentlich zu dicht an der Kernstadt.).
- *Neu:* Innerer S- und U-Bahnring, auch als Magnetschwebebahn denkbar.
- *Bisher:* Die bestehenden, ausschliesslich sternförmigen Strassen- und Bahnlinien (einschliesslich der sich gerade schrittweise realisierenden Regio-S-Bahn) haben Verbindungen zu diesen Ringen, die den Quer- und Lateralverkehr – *ohne Kernstadt- bzw. Zentrumskontakt* – ermöglichen.

Die in Abbildung 3 skizzierte Struktur bewirkt:

- Verkehr wird nicht nur neu verteilt, sondern durch Aufwertung der Peripherie auch vermieden. Das bedeutet:
  - Entlastung des Zentrums: Nur noch Ziel- und Quellverkehr.
  - Erschliessung und damit Stärkung der Peripherie. Das bedeutet: Kleinstädte und Grossdörfer werden aufgewertet, weil sie nun verkehrs- und wohngünstige Standortpotentiale darstellen (Industrie, Gewerbe, Wohnung).
- Abbau des sternförmigen Pendlerverkehrs mit Ziel Kernstadt, weil Wohn- und Arbeitsplätze in den aufgewerteten Peripheriegebieten angeboten werden.
- Erhaltung der ökologisch wertvollen Freiflächenpotentiale (Land-, Forst- und schwach mischgenutzte Agglomerationsrandgebiete). Das bedeutet:
  - Erhaltung und Konsolidierung der Naherholungsgebiete.
  - Erhaltung der ökologischen Regenerationspotentiale (Boden, Wasser, Luft, Temperatur, Bios).
  - Erhaltung von Land- und Forstwirtschaftsflächen, die zugleich zur Konsolidierung der Landschafts- und Biodiversität betragen, wenn man sie wieder vielfältig ausstattet und kleinräumig strukturiert.
- Erhaltung des von Vielfalt geprägten Landschaftsbildes der Regio, weil flächen-deckende Neuinanspruchnahmen der bestehenden Freiflächen nicht erfolgen und die weitere Verdichtung der Kernstadt und ihrer heutigen (“inneren”) Ränder vermieden wird. Das bedeutet:
  - Bewahrung des physischen und psychischen Rekreationspotentials der Landschaft.
  - Erhaltung der psychisch erfahrbaren Lebensqualität (aus Landschaftsbild und damit verbundenen Heimatgefühlen).

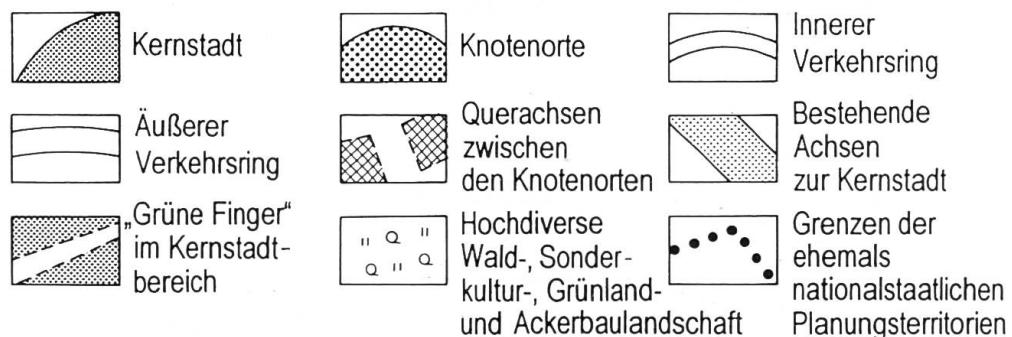
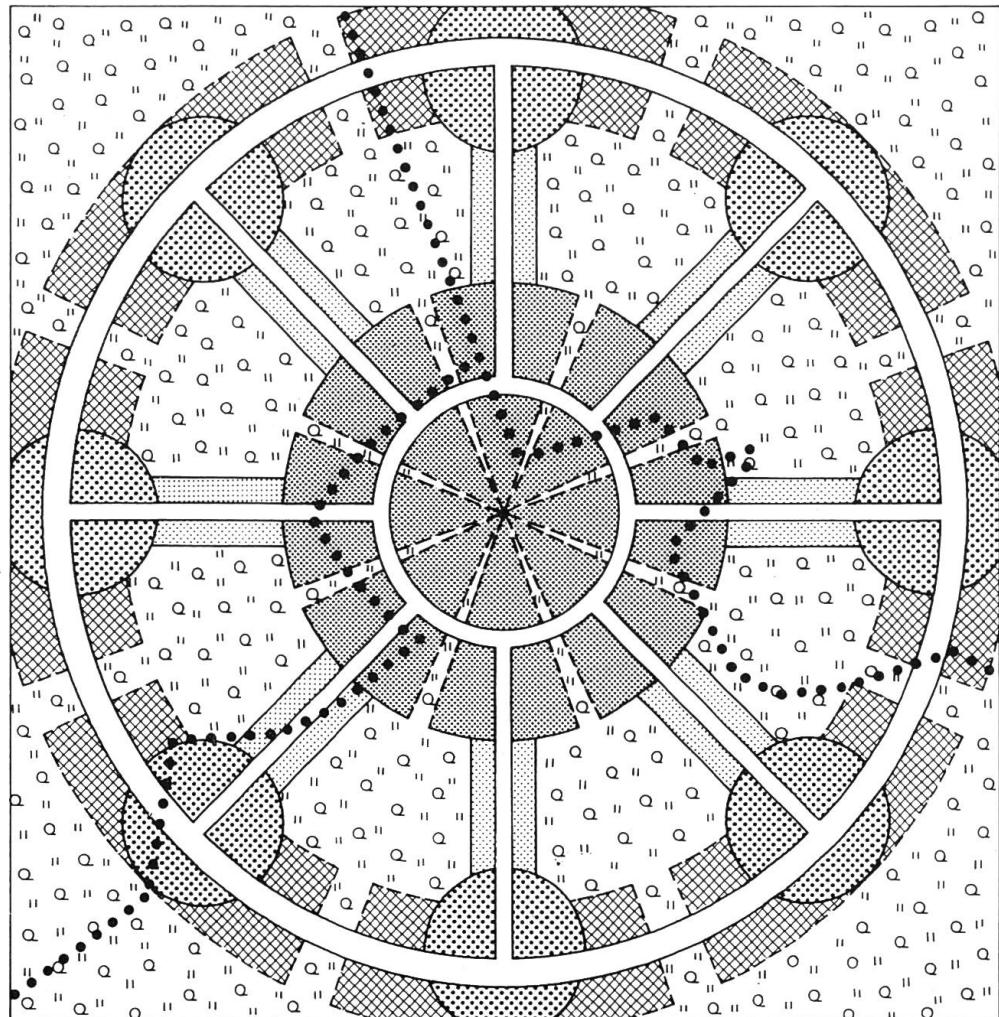


Abb. 3 Modell "Die Neue Regio-Ringstadt Basel".

Das Modell wurde grenzüberschreitend konzipiert – nur so hat ein regional- und städteplanerisches Weiterdenken für Basel und seine Grenzregion Sinn. Der Kernstadt werden – trinational – Knotenorte zugeordnet, welche als Gesamtheit die "starke Peripherie" repräsentieren. Wirkliche Kernstadtentlastung kann nur durch eine grossräumige Lösung des Verkehrs- und Infrastrukturproblems erfolgen. Andere Lösungen gibt es nicht!

## Zwischenfazit

Die Hauptkonsequenzen dieser Vision entsprechen übrigens den Überlegungen zur „*Kongruenz von Problemraum und Handlungsraum*“ und zur „*urbanen Kohärenz*“, die Boesch (1996, 75) anstelle:

- Die grösserräumige Struktur der Regio-Stadt entschärft die bestehenden Verkehrs-, Wirtschafts- und Lebensqualitätsprobleme durch Aufheben der Kleinräumigkeit und damit des Denkens nur bis an die Territorialgrenzen.
- Die Kernstadt bewahrt den Status quo, weil sich alle neuen Entwicklungen an der Peripherie abspielen. Die Kernstadt kann somit die bestehende Lebensqualität und Lebensraumqualität konsolidieren oder steigern und damit neue Attraktivität gewinnen.
- Der Gegensatz Stadt/Umland bzw. Peripherie wird nicht nur infrastrukturell, sondern auch mental aufgehoben, ohne dass hochrangige Zentrumsfunktionen (Kultur, Wissenschaft, Forschung, Kunst) der Kernstadt verloren gehen. Es wird zu einer arbeitsteiligen Funktionstrennung Kernstadt/Knotenorte der Peripherie kommen, die als Gesamtheit funktioniert.
- Die Wirtschaftskraft der Peripherieknoten wird gestärkt, weil sie zu Knoten des öffentlichen Verkehrs werden.
- Die Lebens- und Lebensraumqualität der gesamten Region verbessern sich, weil die Wohn-Arbeitsplatz-Distanzen abgebaut werden.

## 3.2 Das Problem “Vision” und “Realität”

Unbestritten bleibt wohl: Wenn man den heutigen Überbauungszustand der Regio Basiliensis total festschreiben würde – und zwar für Basel und die *gesamte* Region – und man könnte Umweltschutzmassnahmen im grossen Umfang durchsetzen, dann würde sich ein hohes Mass an Lebens- und Lebensraumqualität erhalten lassen. Es würde sich vom Zustand der Grossagglomerationen Rhein-Ruhr, Rhein-Main oder Rhein-Neckar positiv unterscheiden. Eine solche Vorstellung wäre blauäugig – und noch nicht einmal eine Vision. Ebenso unbestritten bleibt wohl, dass die Agglomeration – wie bereits beschrieben – grenzüberschreitend weiterwächst und der Südgraben-zentrierte Europaverkehr auch künftig zunehmen wird. Das eine ist ein Raumentwicklungsphänomen, das sich mit fast “natur”gesetzlicher Kraft durchsetzt, das andere ein übergeordneter Prozess, der von der Basler Region nicht gesteuert werden kann.

Der Weg aller Agglomerationen ist weltweit der gleiche: Planung und Politik planen und entscheiden der gebauten Realität und der spielenden ökonomischen und ökologischen Prozesse hinterher. Will man jedoch in der Regio Basiliensis diesen Weg *nicht* beschreiten, sondern aktiv planend Vorsorge für den Erhalt der Raum- und Lebensqualität betreiben, dann bleibt nur eine mutige Lösung, sozusagen “die grosse Lösung”, nämlich das Planen der Regio-Stadt Basel: *Eine “Kleine Lösung” gibt es nicht.*

Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage nach “Vision und Realität”. Ist die skizzierte Vision eigentlich eine denkbare Realität? Oder: Kann es eine Regio-Stadt Basel überhaupt geben? Die Frage ist kurz zu beantworten: Ja, sie muss es geben, denn sie kommt von allein, vor allem aber ungeplant. Daher scheint es der bessere

Weg zu sein, aus der Vision Leitbilder und einen regionalen Raumordnungsplan zu entwickeln und dann an die Konkretisierung der Planung und an deren Ausführung zu gehen. Dies würde die Vernunft gebieten.

Voraussetzung allerdings wären *grenzüberschreitende, trinational getragene, aber homogene* politische Entscheidungen. Dass es genau damit Schwierigkeiten geben dürfte, muss erwartet werden. Aber vielleicht bildet "Basel", also die Regio Basiliensis, die ganz grosse Ausnahme unter den europäischen Grenzregionen, in denen gute Zusammenarbeiten und z.T. koordinierte Planungen spielen, nicht jedoch eine *einheitliche, von Nationalinteressen freie Stadt- und Regionalplanung*. Basel und Regio wären dann, mit ihrer "Regio-Stadt Basel", ein Novum – mindestens europaweit.

## Literatur

Annaheim H. et al. 1967. *Strukturatlas Nordwestschweiz, Oberelsass, Südschwarzwald. Herausgegeben im Auftrage der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft von der Gesellschaft zur Förderung der Arbeitsgruppe Regio Basiliensis*. Basel-Stuttgart.

Boesch M. 1996. *Gartenstadt Schweiz – Grossdorf oder Metropole?* Geographica Helvetica 51/2.

Herzog J., P. de Meuron & R. Zaugg 1991. *Basel, ein trinationales Konglomerat. Eine städtebauliche Studie in Auftrag gegeben vom Gewerbeverband Basel-Stadt*. Basel.

Leser H. 1993. Die Regio-Ringstadt aus ökologischer Sicht. Überlegungen zu einer städtebaulichen Idee. *Regio Basiliensis* 34/2, 115-126.

Leser H. 1994. Die graue Mitte: Basel in der grünen Regio. *Regio Basiliensis* 35/2, 109-114.

Wronsky D. 1994. Die Dreiländer-Agglomeration Basel – mehr als die Summe ihrer Teile? Ansätze zu Perspektiven von Siedlung und Verkehr. *Regio Basiliensis* 35/1, 43-52.

Zophoniasson-Baierl U. 1994. Das geordnete Chaos – "Grenzfall" Basel. *Regio Basiliensis* 35/2, 115-120.