

Zeitschrift: Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie
Herausgeber: Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel ; Geographisches Institut der Universität Basel
Band: 44 (2003)
Heft: 2

Artikel: Metropolitanregion Basel aus geographischer Sicht : zur bestehenden und künftigen Raumentwicklung am Süden des Oberrheingraben
Autor: Leser, Hartmut
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1088404>

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>

Metropolitanregion Basel aus geographischer Sicht

Zur bestehenden und künftigen Raumentwicklung am Südende des Oberrheingrabens

Hartmut Leser

Zusammenfassung

Die Regio Basiliensis ist ein historisches Gebilde. Damit verbindet sich die Vorstellung eines städtischen Zentrums und seines räumlich begrenzten Wirtschaftsraumes. Allerdings hat sich vor allem in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts die Situation grundlegend gewandelt. Der Wirtschaftsraum wuchs über seine "alten" Grenzen, aber auch über die bestehenden politischen, hinaus und die Kernstadtentwicklung stagnierte. Weder die durch Grenzen gehemmte Administrationsaktivitäten noch die Planung konnten auf diese Dynamik "geographisch" reagieren. – Die bereits vor fast zehn Jahren geäußerte Hypothese des permanenten Flächenwachstums der Agglomeration hat sich bestätigt, aber auch die Notwendigkeit einer Ringstadt-Entwicklung, die das Kernstück einer "Metropolitanregion Basel" sein muss. Die Metropolitanregion gliedert sich in eine engere und eine weitere. Letztere umfasst die beiden anderen Regionsschwerpunkte Mulhouse und Freiburg im Breisgau. Innovations- und Regulierungsinstrument dafür hat die Verkehrs- und Freiflächenplanung zu sein, an der es jedoch immer noch mangelt.

1 Einleitung

Basel als Kern der historischen "Regio Basiliensis" hat schon immer den Blick nach Norden gerichtet. Daraus resultierte auch seine vermeintliche oder tatsächliche Sonderrolle in der Schweiz, erfolgten doch viele der raumstrukturellen Entwicklungen im Schweizerischen Mittelland ohne "Basel" – und umgekehrt. Diese funktionale Abnabelung hat gerade wegen der modernen Verkehrsbedürfnisse und -entwicklungen eher zu- als abgenommen. Auch wenn es wie Determinismus scheint:

Adresse des Autors: Professor Dr. rer. nat. Dr. h.c. Hartmut Leser, Geographisches Institut, Universität Basel, Abteilung Physiogeographie und Landschaftsökologie, Klingelbergstr. 27, CH-4056 Basel

Grund dafür ist das Streben nach leistungsfähigen Personen- und Güterverkehrswegen, die – wegen der *Barrierewirkung des Jura* – aus Kostengründen erst spät und den Erfordernissen hinterherhinkend realisiert wurden und werden.

Diese Problematik wird durch die reale Bahn- und Strassenentwicklung der letzten Jahrzehnte belegt, ebenso durch die Diskussionen um künftige Brücken-, S-Bahn-, Eisenbahn- und Strassen- bzw. Tunnelprojekte im näheren und weiteren Umland von Basel. Fragt man nach deren Realisierung, so ist hierbei in Jahrzehnten zu rechnen, während demgegenüber die Siedlungsentwicklung (Wohnen, Gewerbe, Industrie) seit rund 25 Jahren rasant voranschreitet – eingestellt auf das *reale* Angebot an Verkehrs- und Freiflächen. Dadurch werden neue Situationen geschaffen, auf welche die Planung und Ausführung von Verkehrsinfrastrukturbauten allenfalls reagiert. Von Raumplanung – auch übergeordneter – ist da wenig zu spüren. Diese an sich nicht neue Situation erfordert Nachdenken über ganz grossräumige Entwicklungsmöglichkeiten und -notwendigkeiten. Dies um so mehr, als durch lokale Impulse (z. B. Entwicklung des Dreispitzareals, DB-Umschlag- und Kombibahnhof Basel-Weil, Einkaufsmarktballung Pratteln, Umnutzungsideen für die Basler Häfen etc.) wiederum lokal Vorgaben gemacht werden, denen der Verkehr ebenso wie die lokalen Bedürfnisse der Bewohner – hinterherhinkend – folgen müssen.

All dies erfordert eine *überregionale Raumordnung*, die weit über die Nordwestschweiz (je nach Definition die Kantone Basel-Stadt mit Basel-Landschaft, evtl. auch Teile der Kantone Jura, Solothurn und Aargau) hinausgehen muss (*Annaheim et al.* 1967). Das entscheidende Hemmnis sind die Grenzen – internationale, nationale und regionale – und damit die Machtreichweite der Administrationen und deren nachgeordneter Planungsbehörden. Dass eine überregionale Planung erforderlich wäre, braucht nicht eigens betont zu werden. Die schier unübersehbare Vielfalt von Planungsinteressenten (z. B. *Herzog, de Meuron & Zaugg* 1991) und ihrer Vereine und Organisationen, teilweise behördlich verankert, lässt kaum übergeordnete Strukturideen erkennen. Um diese auf verschiedenen Ebenen der Öffentlichkeit diskutierten Gedanken geht es in diesem Beitrag.

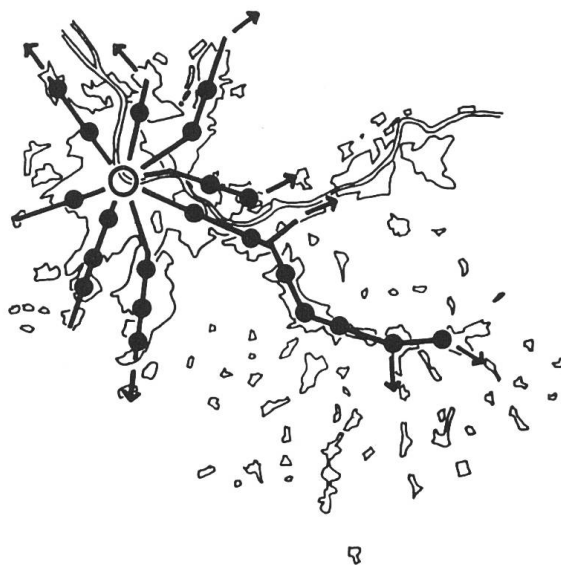


Abb. 1 Siedlungsentwicklung im Raum Basel – Sternstadt als Fortschreibungsplanung. (Aus: *D. Wronsky* 1994)

Die Kernstadt Basel ist von Wachstumsfortsätzen umgeben, die fingerförmig in die Täler hineingreifen. Regionalplaner *Wronsky* (1994) sah in der "Sternstadt" die weitere Entwicklung des Kerns der Basler Region. Dieser Gedanke ignoriert die Fläche und bedeutet Förderung der "Entwicklungachsen", aber keine neue Idee und keine "Raumplanung" – im Sinne von "Planung/Gestaltung des Raumes". Die Sternstadt ist ein Beispiel für "Fortschreibungsplanung": Es werden lediglich bestehende Tendenzen bestätigt.

2 Entwicklungstendenzen 1950 – 2000

Zwei Perspektiven der Raumentwicklung im Südlichen Oberrheingraben werden nebeneinander gestellt: Einmal die “Raumentwicklung allgemein” (Kap. 2.1), die sich – bewusst vereinfachend – auf die Flächenentwicklung (also Überbauungen im weiteren Sinne mit dazwischen befindlichen “Freiflächen”, also alle nichtüberbauten Flächen mit Wald, Grünland, Äckern, Gewässern etc.) beschränkt. Dafür ist seit mindestens 40 bis 50 Jahren eine rapide Abnahme der Freiflächen zugunsten überbauten Gebietes zu konstatieren (*Sandtner* 2003). – Die zweite Perspektive (Kap. 2.2) – auch dies vereinfachend – konzentriert sich auf die Funktionen, die z. T. mit diesen Flächen identisch sind und die teilweise direkte Raumwirkung entfalten können. Das wären Verkehr sowie Industrie und Gewerbe im weitesten Sinne.

2.1 Raumentwicklung allgemein

Durch naturräumliche Strukturen, also das Tal-, Hügelland- und Bergrelief der Basler Region, und die darauf eingestellten alten Siedlungskerne, ergab sich ein Raummuster, das der klassischen *Theorie der Hierarchie zentraler Orte* folgte (*Christaller* 1933). Dieses Muster bestand bis um 1950/1960. Das änderte sich fundamental mit dem Wirtschaftsaufschwung nach dem Zweiten Weltkrieg und dem Aufkommen des Autos als Massenverkehrsmittel: Siedlungen wuchsen in das ländliche Umland hinein, Dörfer wuchsen zu Kleinstädten, neue Einkaufszentren entstanden auf der grünen Wiese, Autobahnen wurden gebaut und neue, europaweite Verkehrsspannungen – die auch und gerade “Basel” betrafen – bauten sich auf (z. B. Autoindividualverkehr Richtung Alpen und Mittelmeergebiet, Nord-Süd-Güterfernverkehr per LKW). Dabei hielten sich das Siedlungswachstum und der Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen zunächst an die naturräumlichen Vorgaben, d. h. sie konzentrierten sich auf “Linien”, z. B. Täler und bereits vorhandene lineare Verkehrsbänder. Das führte zu spinnen- bzw. sternförmigen Siedlungsentwicklungen, für die Basel ein klassisches Beispiel darstellt (*Leser & Schneider-Sliwa* 1999; *Wronsky* 1994). Auch die Raumplanung, oft als “Fortschreibungsplanung” betrieben, trug dazu bei, ebenso das raumplanerische Konzept der so genannten “Entwicklungsachsen”. Das führte zu einer Belastung der vorhandenen Infrastrukturen, speziell beim Verkehr, und zu einer Konzentration von Lärm und Luftverschmutzung auf diese Achsen, speziell auch in den Ortskernen. Erst spät wurde dagegen etwas durch die Entwicklungen von “Tangenten” unternommen, ohne die Probleme grundlegend zu lösen. Das Konzept der “Ringstadt” stand allenfalls auf dem Papier (*Leser* 1993, 1997). Ein Ende dieser Entwicklung ist nicht abzusehen, da übergeordnete Konzepte fehlen. Was bedeutet “übergeordnet”? Geht man von der Kernstadt Basel aus – und damit von der Regio Basiliensis – heisst das:

- Erkennen des Jura als immer noch bestehendes *Raumhindernis*, das sich funktional auf die Infrastrukturentwicklung zwischen dem Südlichen Oberrheingraben (mit Basel) ausgewirkt hat und sich immer noch auswirkt, und zwar mit einer Abtrennung vom Entwicklungsraum “Schweizerisches Mittelland”.

- Erkennen, dass Basel an *europäischen*, vor allem Nord-Süd gerichteten *Verkehrslinien* liegt, deren Verlauf vom Oberrheingraben und den Alpentransversalen (Schiene, Strasse) bestimmt ist und auch bleiben wird.
- Erkennen, dass die *Entwicklungstendenz Sternstadt* (Wronsky 1994) die Umweltbelastungs-, Verkehrs- und Freiflächenprobleme der Kernstadt Basel und ihrer Wachstumsäste in andere Kantone und über die Staatsgrenzen zu Deutschland und Frankreich hinweg nicht löst, sondern eher verschärft. Ein Alternativkonzept ist gefragt.
- Erkennen, dass der *Oberrheingraben* – allein durch die Nachbarschaft der beiden anderen Oberzentren Mulhouse und Freiburg im Breisgau – auch für die engere und weitere Regio Basiliensis mit der Kernstadt Basel planerisch leitend sein und bleiben muss.

Zwischenfazit: Allein aus dem Flächenwachstum der Regio Basiliensis (aber auch der “Sterne” Mulhouse und Freiburg i. Br.), ganz abgesehen vom strukturellen Inhalt der Flächen, leitet sich ab, dass es anderer Ideen bedarf, die Raumentwicklung im Südgraben bis mindestens zum Rand des Jura in den Griff zu bekommen. Dies kann nur durch eine gleichwertige, zugleich *integrative Entwicklung* der Siedlungs-, Frei- und Verkehrsflächen erreicht werden. Dabei ist zu beachten, dass die Entwicklung von “Basel” *allein* wenig Sinn macht, sondern die Wachstumstendenzen von Freiburg i. Br. und Mulhouse miteinzubeziehen sind. Sie sind nicht auf “Basel” ausgerichtet, sondern eigenständig. Wegen der bereits erfolgten räumlichen Berührung (durch das Aufeinanderzuwachsen der Siedlungsspitzen) und der funktionalen Korrespondenz (durch die wirtschaftsräumlichen und verkehrsgeographischen Verbindungen) dieser drei Sternstädte miteinander muss der Blick von Politik und Planung auf eine *übergeordnete Funktionseinheit* gerichtet werden, also auf eine *Metropolitanregion*.

2.2 Wirtschaft und Verkehr

Wirtschaft und Verkehr entfalten im klassischen Sinne “Raumwirkungen” durch Zunahme der Verkehrsflächen und damit auch der Industrie- und Gewerbestandorte. Allerdings gehören zu modernen Wirtschaftsstandorten auch die indirekten Raumwirkungen, die sich z. B. durch Datenströme ergeben. Ohne dies hier auseinanderzusetzen, soll kurz auf die klassische Regio Basiliensis mit der Kernstadt Basel als Wirtschaftsstandort eingegangen werden (u. a. *Füeg* Hrsg. 2002). Unbestritten ist, auch europäisch oder national gesehen, die Bedeutung der chemisch-pharmazeutischen Industrie, die für die Nordwestschweiz, aber auch für angrenzende Teile der Regio (Südbaden, Südsass) als Schlüsselbranche mit hohen Wachstumsraten angesehen werden darf – trotz (oder wegen?) erfolgter Umstrukturierungen. Der *International Benchmark Report 2001* belegt diese Leistungsfähigkeit.

Der nicht nur europaweit wachsende *Dienstleistungssektor* erweist sich als Problem für die Basler Region, weil permanent Umstrukturierungen erfolgen, die mit weitreichenden realen Standortveränderungen verbunden sind. Hier werden seit einigen Jahren Bedeutungsverluste verzeichnet, die durch das Wachstum alter Konkurrenten (z. B. Bankenplätze Zürich, Genf, Lugano), aber auch durch das Aufkommen neuer in den Metropolen der Oststaaten. Ob hier künftig Wachstum mög-

lich ist, erscheint angesichts der permanenten Konzentrationsprozesse auf dem Finanzsektor fraglich: eher dürfte es zu weiteren Bedeutungsverlusten kommen. – Positiver kann sicherlich der *Verkehrssektor* gesehen werden, dessen Entwicklung nicht nur von den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, sondern auch von den konkreten Standortmöglichkeiten abhängt.

Während der Finanzsektor eher einen virtuellen Raum darstellt, der nicht mehr mit dem geographischen Raum identisch ist und seine “Standorte” – wegen der Telekommunikation – “irgendwo” haben kann, bleibt der konkrete Personen- und Güterverkehr an die *verorteten* Verkehrsinfrastrukturen gebunden. Hier haben Basel und die Regio von der Grenzlage, der räumlichen Verkehrsbündelung durch den Oberrheingraben und dem generellen Wachstum des europäischen Nord-Süd-Güteraustausches profitiert. Durch den Mehrverkehr ergaben sich nicht nur verkehrstechnische und damit kapazitäts(um)lenkende Engpässe, sondern zugleich weitreichende Umweltbelastungen, die auch die Lebensqualität der Regio-Bewohner veränderten. – Wollen die Regio und Basel weiterhin am Handel und am Güterumschlag profitieren, bedarf es *neuer Standort- und Planungsentscheide*, die sich nicht nur auf die historische Regio Basiliensis oder gar nur auf die Nordwestschweiz allein beziehen können. Hierfür wirken jedoch die eingangs erwähnten Grenzen und die bestehenden politischen und planerischen Entscheidungsstrukturen eindeutig als Hemmnis.

Zwischenfazit: Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung vollziehen sich – trotz Telekommunikation – zu nicht unwesentlichen Teilen im Raum. Will die Basler Region an dieser Entwicklung teilhaben, muss sie bestehende Hemmnisse überwinden – vor allem die administrativen und planerischen Grenzen. Die bestehenden quasi privaten und halbamtlichen “Regio”-Einrichtungen haben es in den vergangenen 25 Jahren – aus mehr oder weniger plausiblen Gründen – nicht vermocht, einen grundlegenden Wandel zu bewirken. Nicht zuletzt fehlte es an grenzüberschreitenden *integrativen* Konzepten. Das gute Beispiel der sich nur langsam entwickelnden, aber noch lange nicht vollendeten Regio S-Bahn allein reicht dafür nicht aus. Die Entwicklungen scheitern z. T. auch daran, dass *Wirtschaftsstrukturen*, die eigentlich *Raumstrukturen* sind, nicht als räumliche Phänomene begriffen werden. Und Wirtschaftsraumstrukturen mit ihren Verkehrsinfrastruktureinrichtungen können nicht wirkungsvoll geplant werden, wenn nicht zugleich Wohnsiedlungs- und Freiflächenprobleme (Falter 1984; Leser 1994; Rossé & Lötscher 1990; Sandtner 2003) erkannt und bei der Planung mitangepackt werden, denn sie steuern sich gegenseitig. Infrastrukturausbau allein, ohne zugleich die Wohnsiedlungs-, Erholungs- und Freiflächenqualität anzuheben bzw. zu bewahren, führt genau *nicht* zum *gesamträumlichen Mehrwert*, den die Standortqualität von Basel und seinem Umland – und damit deren Anziehungskraft – ausmachen soll. Es sind also die *räumliche Enge der Planung* und der *sektorielle Charakter der Konzepte*, welche die Raumentwicklung und damit die Wohlstandssicherung am Südlichen Oberrheingraben hemmen.

3 Die "Regio" auf dem Wege zur Metropolitanregion

Die Wachstumstendenzen am Süden des Oberrheingrabens gehen in die Fläche – nicht nur um Basel, Mulhouse oder Freiburg i. Br., sondern auch auf bzw. um die dazwischen liegenden und nur z. T. planerisch definierten *Entwicklungachsen* (Barner 1975) sowie um fast alle Dörfer, Klein- und Mittelstädte oder um Autobahnanschlüsse (wie z. B. selbst das kleine "Autobahndreieck Weil am Rhein" es seit reichlich zehn Jahren belegt). Das, was Stadtplanung und Raumordnung seit einigen Jahren *Zwischenstadt* nennen, ist im Vieleck Mulhouse, Freiburg i. Br., Lörrach-Weil, Rheinfelden, Liestal, Basel schon längst Wirklichkeit. Von den genannten Orten aus, die sich als *Spinnen* entwickelt haben, gehen weitere "Äste" in Richtung der Gebirge (Jura, Schwarzwald, Vogesen). Ausserdem wurden schon Teile der Hügelländer (Markgräfler Hügelland, Sundgau, Jura-Vorhügel und -berge) vom Siedlungswachstum erfasst. Planerisch – und auch politisch – wird aber immer nur in den "Spinnen" und den daran ansetzenden "Entwicklungachsen" gedacht, nicht jedoch in der Fläche, der "Zwischenstadt". So betrachtet ergibt sich im Südgraben und an seinen Rändern eine eher flächenhafte Siedlungsstruktur, die wachsende Tendenzen aufweist. Deswegen kann man von einer *Metropolitanstruktur* sprechen, zu der – neben den Siedlungsflächen – auch die daran gebundenen Industrie- und Gewerbestrukturen sowie die Verkehrsflächen und -infrastrukturen gehören.

Das Problem der Metropolitanregion darf also nicht auf *Flächennutzung* bzw. *Flächenbeanspruchung* reduziert werden, sondern es hat politischen, planerischen und wirtschaftlichen Gehalt. Dessen schon angedeutete Wahrnehmungs- und Darstellungsdefizite werden hier *nicht* diskutiert, denn deren Beseitigung setzt zunächst einmal eine Art "politisch-planerische Vereinigung" voraus. An ihr wird zwar seit Jahrzehnten herumgearbeitet, ohne jedoch wirklich neue, funktionsfähige, die *gesamte Region* erfassende Strukturen zu schaffen. Daher wird sich hier auf den Aspekt "Kern der Metropolitanregion" und "Oberrheingraben" konzentriert.

3.1 Die Regio Basiliensis mit Basel – Kernstück der Metropolitanregion?

Jede Karte und jedes Satellitenbild lehrt es: Es gibt im Südgraben zwei Bereiche der Metropolitanregion: eine engere, um den alten Kern Basel mit einem inzwischen erreichten Höchstmass an Verdichtung und eine weitere Region, in welche die beiden Zentren Mulhouse und Freiburg i. Br. mit einzubeziehen wären:

(1) Kernstück der Metropolitanregion

Hierbei handelt es sich um die alte Regio Basiliensis, also den "Kulturraum" und zugleich historischen Wirtschaftsraum, der auf die Stadt Basel bezogen ist. Dieser *Raum Basel* stellt, von Bevölkerungskonzentration, Industrie- und Gewerbevielfalt sowie Verkehrsanbindung (überregionaler Autobahn-, Strassen- und Bahnknoten von europäischem Rang; Endpunkt der Rheinschiffahrt mit mehreren Häfen) her gesehen, den bedeutendsten Platz im Südgraben dar. Er profitiert von einer urgeographischen *naturräumlichen Lagegunst*, die grundsätzlich bestehen bleibt. – Allerdings kann es auch zu politisch, wirtschaftlich und technisch bedingten Verla-

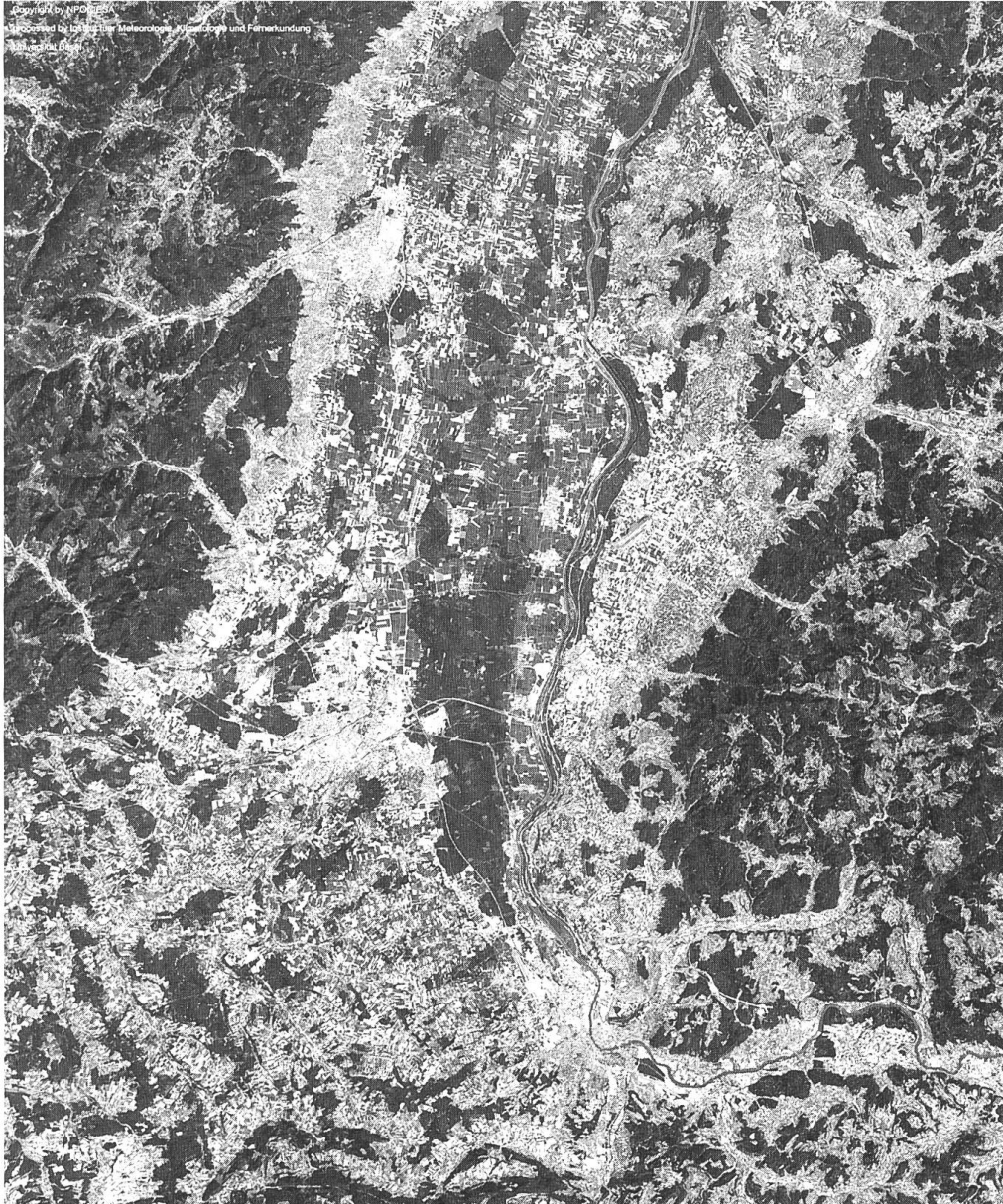


Abb. 2 Der Südteil des Oberrheingrabens im Satellitenbild.

Der Ausschnitt zeigt die beiden Grabenrandgebirge Vogesen (Westen) und Schwarzwald (Osten). Am Südrand des Bildes ist der Schweizer Jura gerade noch angeschnitten. Die Landnutzung ist grossräumig an den grösseren naturräumlichen Einheiten orientiert: Randhügel und Oberrheinebene geben sich durch die Feld-Wald-Siedlungsmuster zu erkennen. Das Südgrabenende wird von der Metropolitanregion Basel beherrscht, deren Wachstumsspitzen vor allem im deutsch-schweizerischen Bereich verlaufen. Der Raum Mulhouse ist daran nur schwach angeschlossen.

(Quelle: E. Parlow, Institut für Meteorologie, Klimatologie und Fernerkundung, Universität Basel)

gerungen – beispielsweise des Europaverkehrs – kommen, z. B. durch andere Alpenübergänge oder neue Schnellbahnstrecken (die sich nicht mehr an die klassischen Tallagen halten). Es kommt dann (aber eigentlich auch schon jetzt!) darauf an, *die Standortqualität so hoch zu halten*, dass für Wirtschaft, Wissenschaft und Kultur der Standort “Raum Basel” als Platz attraktiv bleibt. Das funktioniert jedoch nur, wenn überregionale Konzepte dies *räumlich* möglich machen. Dazu reicht das allseitig zugelassene, quasi planlose Wachstum der Zwischenstadt jedoch nicht aus, sondern es bedarf einer auf das Dreieck der drei Kerne der Metropolitanregion bezogenen Planung – mit einer eindeutigen und vorsätzlichen Verteilung der Gewichte und Funktionen zwischen bzw. unter den drei Kernen.

(2) Die “Weitere Metropolitanregion Basel – Mulhouse – Freiburg i. Br.”

Zur Zeit unterliegen diese drei Oberzentren immer noch verschiedenen nationalstaatlichen Planungen (und deren regionalen Differenzierungen). Auf Kartendarstellungen lassen sich klare räumliche Unterschiede ausmachen, die zugleich *Unterschiede der Standortqualität* bedeuten. Es ergibt sich die Rangfolge (1) Basel, (2) Mulhouse, (3) Freiburg i. Br. Während die beiden letzteren keine Hemmnisse durch zu nahe nationalstaatliche Grenzen haben, fehlen ihnen – gegenüber Basel – die überregionale Verkehrsgunst und die damit verbundenen Vorteile. – Auch bei der künftigen Entwicklung dieser “Weiteren Metropolitanregion” können die genannten Unterschiede – im Sinne einer Funktions- und Aufgabenteilung – durchaus erhalten bleiben, auch als wohlverstandene Konkurrenz der Standorte. Diese Funktions- und Aufgabenteilung muss sich *auf alle Bereiche* der Daseinsgrundfunktionen des Menschen in diesem Raum erstrecken: Wohnen, Arbeiten, Verkehren, Bilden, Erholen. Für die Planung bedeutet dies – wie schon gesagt – einen *integrativen raumfunktionalen und raumstrukturellen Ansatz* zu wählen. Kernstücke dessen haben zu sein:

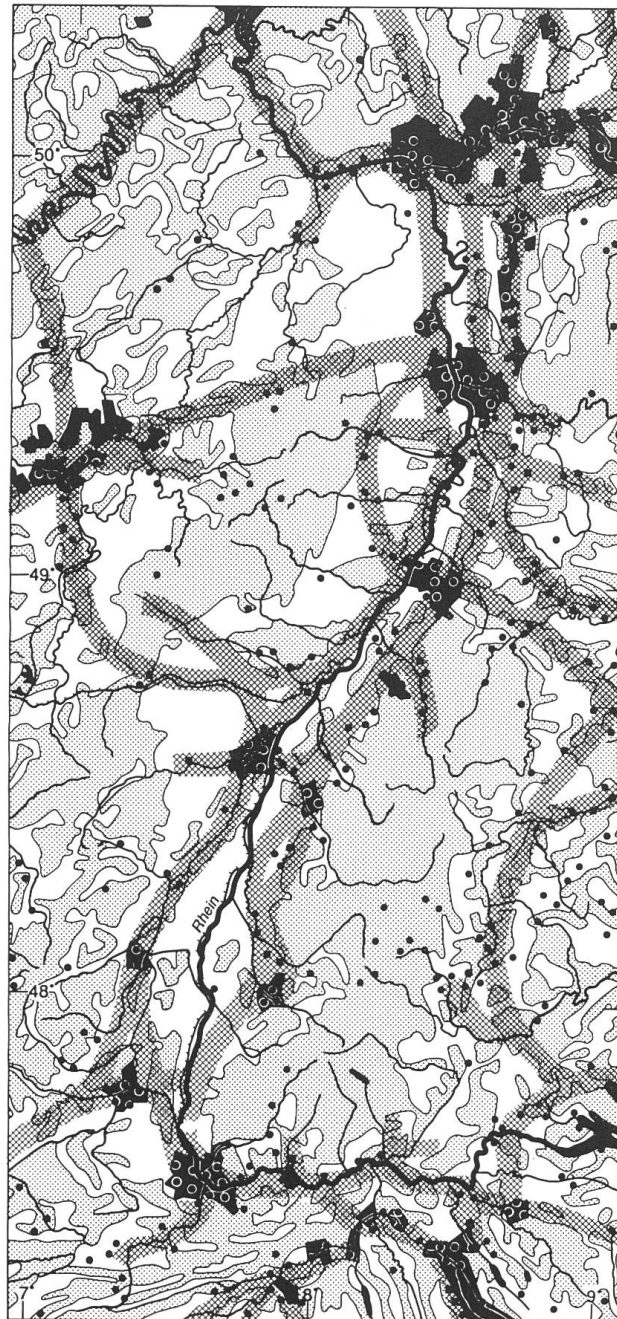
- Wirtschaft und Verkehr
- Bevölkerung und Wohnen.

Dabei ist dem Status quo der Flächennutzung die gleiche Aufmerksamkeit zu widmen wie der Zukunft der Flächenplanung. Zwischen überbauten (Wohnsiedlung, Industrie, Gewerbe, Verkehr) und nichtüberbauten Flächen (so genannte “Freiflächen aller Art”, z. B. Wald-, Landwirtschafts- und Gewässerflächen, die *alle Multifunktionen* haben) darf dabei kein grundsätzlicher Qualitäts- und Bedeutungsunterschied konstruiert werden, denn dieser würde alle zukunftsgerichteten und zugleich grossräumigen Planungen zunichte machen und damit die *Lebensraumqualität der Gesamtregion* in Frage stellen.

3.2 Die Metropolitanregion Südgraben im Oberrheingraben

Der Oberrheingraben ist durch seine Beckengestalt ein Musterbeispiel einer geschlossenen grossen naturräumlichen Einheit, die selbst in ihrer Makrogrösse einheitliches ökologisches (z. B. klimatisches oder wasserhaushaltliches) Funktionieren zeigt (Leser 1996). Diese Raumgestalt bedingte auch jene ökologischen Merkmale, die für die frühen ländlichen und städtischen Siedlungen und die spätere Wirtschaft und schliesslich für den überregionalen Verkehr Gunstfaktoren darstellten.

Legende:
 1 = Wald
 2 = Städtische Siedlungsbereiche,
 z. T. Metropolitanregionen
 3 = Entwicklungsachsen,
 vor allem aktuelle "Verkehrsbänder"
 4 = Orte geringerer zentraler
 Bedeutung (in Auswahl)



0 50 km



Abb. 3 Der Oberrheingraben und seine "Entwicklungsachsen": Struktur eines Grossraumes. – Die Bandstruktur des Oberrheingrabens wird durch das Muster Wald – sonstige Flächen – Siedlungen – Verkehrsbänder deutlich. Ebenso fällt die "Nordlastigkeit" des Oberrheingrabens auf, mit den Bandverdichtungen zwischen dem Rhein-Main- und dem Rhein-Neckar-Grossraum. Beide weisen schon – jeweils für sich – grosse räumliche Verdichtung und Geschlossenheit auf. Demgegenüber erweist sich der Südgraben als "Leichtgewicht". Allerdings verfügt er dadurch über ein beträchtliches Naturraumpotenzial und zugleich ein grosses Potenzial an Möglichkeiten für künftige Raumentwicklungen. (Aus: H. Leser 1996)

Diesem Raum sind – immer noch – die Siedlungs-, Verkehrs- und Wirtschaftsschwerpunkte (und ihre Standorte) untergeordnet. Daraus ergeben sich auch spezifische *oberrheinische*, d. h. regionalgeographische *Planungsprobleme* (die hier – kommentarlos – nur aufgezählt werden):

- (1) Zahlreiche Grenzen verschiedener administrativer Wertigkeit (Gemeinde bis Staat).
- (2) Einheitliche Grabengestalt (Nord-Süd-Längserstreckung; spezifisches Querprofil).
- (3) Ziel- und Quellgebietscharakter für Verkehr und Wirtschaft, zugleich auch europäisches Durchgangsgebiet.
- (4) Nordlastigkeit bei Agglomerationen (bzw. Metropolitanregionen).
- (5) Ostlastigkeit bei Bevölkerung, Wirtschaft und Verkehr.
- (6) Hohe Labilität bzw. Gefährdungsbereitschaft des ökologischen Gleichgewichts (durch Grosslandschaftsklima und gutes Filtergerüst des oberflächennahen Untergrundes).

Wirft man einen Blick auf den *Gesamtgraben*, fallen inzwischen seit Jahrzehnten bestehende Unterschiede zwischen den Grossagglomerationen, die man besser als Metropolitanregionen bezeichnet, auf. Im Nordgraben bestehen die Metropolitanregionen

- Rhein-Main (Wiesbaden-Mainz-Frankfurt-Offenbach mit Südausläufer Darmstadt).
- Rhein-Neckar (Kern Mannheim-Ludwigshafen mit “Ästen” nicht nur an die beiden Grabenränder, sondern auch nach Norden und Süden).

Dieser *Nordgraben* ist ein Grossraum von europäischer und zugleich überragender zentraler Bedeutung – alle Funktionen einer Wirtschafts-, Verkehrs- und Bevölkerungsballung umfassend. – In der *Grabenmitte* entstehen seit reichlich 30 Jahren zwei kleinere Metropolitanräume – mit den Kernen Karlsruhe-Wörth und Strasbourg-Kehl. Sie liegen in ihrer Bedeutung, trotz beträchtlicher, national gesteuerter Regionalförderungen, weit hinter den Metropolitanregionen des Nordgrabens.

Die Metropolitanstruktur des *Südgrabens* wurde bereits beschrieben. In ihrer Bedeutung rangiert sie einerseits ebenfalls deutlich hinter den Grossagglomerationen des Nordgrabens, die miteinander ein dichtes Netz bilden. Andererseits haben die beiden kleineren Metropolitanregionen im Mittleren Oberrheingraben (Karlsruhe, Strasbourg) nicht annähernd das gleiche wirtschaftliche und infrastrukturelle Gewicht wie die Region des Südgrabens. An dieser Stelle wird sich versagt zu entscheiden, ob bereits heute das alte Kernstück der Südgraben-Metropolitanregion (die so genannte *Trinationale Agglomeration Basel [TAB]* vulgo historische “*Regio Basiliensis* mit Basel”) bedeutender als die Agglomerationen Strasbourg oder Karlsruhe ist. In jedem Fall kommt der Metropolitanregion Basel-Mulhouse-Freiburg i. Br. allein schon durch den Lagevorteil am Südgraben europäische Bedeutung zu. Ob hier im Südgraben die Konzentrationserscheinungen so weit wie im Rhein-Main- bzw. Rhein-Neckar-Raum gehen müssen, sei dahingestellt. Die Südgraben Metropolitanregion verfügt gegenüber dieser immer noch über ein beträchtliches *hochwertiges naturgeographisches Potenzial*, das einen nicht zu verkennen-

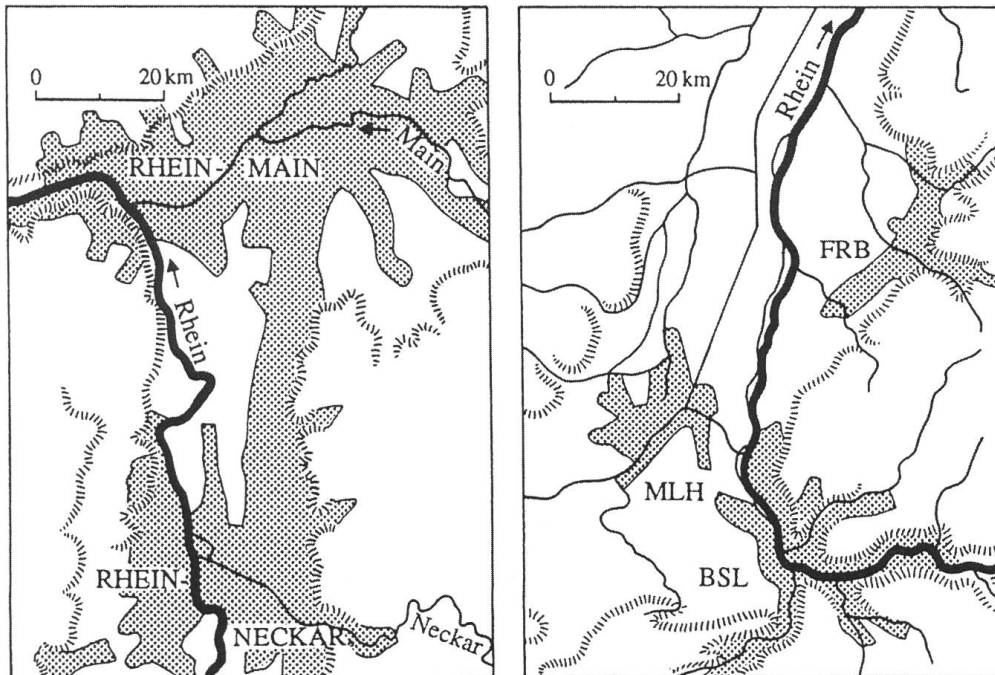


Abb. 4 Der Unterschied zwischen den grossen und kleinen Metropolitanregionen im Oberrheingraben

Links: Metropolitanregionen des Nordgrabens mit grosser räumlicher Geschlossenheit, die zugleich Naturferne und Belastung des Naturraumpotenzials (Klima, Wasser, Boden, Vegetation) bedeutet.

Rechts: Metropolitanregionen des Südgrabens als noch aufgelockerte Agglomerationen, die untereinander zwar guten funktionalen Kontakt haben, aber räumlich noch offen sind. Das bedeutet für die Raumplanung, dieses Potenzial nicht nur als Raumreserve schlechthin zu sehen, sondern als schonend zu nutzende und zugleich zu bewahrende Ressource zu betrachten.

(Entwurf: H. Leser)

den *Mehrwert* darstellt, den es durch grenzüberschreitende, überregionale und zugleich integrative Planung zu erhalten gälte. Er stellt eine *komplementäre Grösse* zum Wirtschafts- und Verkehrsraum dar, deren Bedeutung nicht hoch genug eingeschätzt werden kann.

Danksagung

Der Verfasser dankt seinem Kollegen Eberhard Parlow (Institut für Meteorologie, Klimatologie und Fernerkundung der Universität Basel) sehr herzlich für die Bearbeitung und Bereitstellung der Satellitenszene des Südgrabens.

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, Einzelblattsammlung.
- Barner J. 1975. *Einführung in die Raumforschung und Landesplanung*. Stuttgart: 1–200.
- BAK (Konjunkturforschungsstelle Basel AG) 2001. *International Benchmark Report 2. Branchen und Regionen im internationalen Vergleich*. Report 2001. Vol. II. Basel.
- Christaller W. 1933. *Die Zentralen Orte in Süddeutschland. Eine ökonomisch-geographische Untersuchung über die Gesetzmässigkeit der Verbreitung und Entwicklung der Siedlungen mit städtischen Funktionen*. Jena: 1–331.
- Falter F. 1984. *Die Grünflächen der Stadt Basel. Humangeographische Studie zur Dynamik urbaner Grünräume im 19. und 20. Jahrhundert, mit besonderer Berücksichtigung der Kleingärten*. Basler Beiträge zur Geographie 28: 1–227.
- Füeg R. (Hrsg.) 2002: *Wirtschaftsstudie Nordwestschweiz 2001/2002*. Schriften der Regio 7.24: 1–82.
- Herzog J., de Meuron P. & Zaugg R. 1991. *Basel, ein trinationales Konglomerat. Eine städtebauliche Studie in Auftrag gegeben vom Gewerbeverband Basel-Stadt*. Basel: 1–35.
- Leser H. 1993. Die Regio-Ringstadt aus ökologischer Sicht. Überlegungen zu einer städtebaulichen Idee. *Regio Basiliensis* 34/2: 117–126.
- Leser H. 1994. Die graue Mitte: Basel in der grünen Region. *Regio Basiliensis* 35/2: 109–114.
- Leser H. 1996. “Umwelt Oberrhein” – Argumente für die ökologische Funktionseinheit Oberrheingraben. *Südwestdeutsche Schriften* 21. Mannheim: 1–29.
- Leser H. 1997. Die ideale Regio-Ringstadt Basel. Eine Ideenskizze grenzüberschreitender Planungsziele. *Regio Basiliensis* 38/2: 85–96.
- Leser H. & Schneider-Sliwa R. 1999. Die “Spinne” und der Ring - Masterplanung für die Region. *Uni Nova, Wissenschaftsmagazin der Universität Basel* 84: 26–29.
- Rossé F. & Lötscher L. 1990. *Freiraumsituation Basel*. Basler Feldbuch, Berichte und Forschungen zur Humangeographie 8: 1–159.
- Sandtner M. 2003. *Städtische Agglomerationen als Erholungsraum – ein vernachlässigtes Potential. Fallbeispiel Trinationale Agglomeration Basel*. Dissertation, Basel, 1–181.
- 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.