

**Zeitschrift:** Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie

**Herausgeber:** Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel ; Geographisches Institut der Universität Basel

**Band:** 55 (2014)

**Heft:** 1

**Artikel:** Die Zwischenstadtproblematik und die Basler Agglomeration

**Autor:** Leser, Hartmut

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1088164>

#### 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 Zwischenstadtproblematik und die Basler Agglomeration

Hartmut Leser

## Zusammenfassung

*Die Agglomeration Basel ist länderübergreifend. Die Zwischenstadtprobleme stellen sich in den drei nationalen Teilen der Regio Basiliensis ähnlich dar. Der Artikel konzentriert sich vor allem auf die schweizerischen Teile der Regio. – Als “Zwischenstadt” gilt der wenig gegliederte und eine eigene Struktur bildende Nutzungsmix zwischen den Ortskernen. Er wächst in die sog. “freie” Landschaft hinein, d. h. in die agrarisch genutzte Kulturlandschaft. Der unbefangene Bewohner der Agglomeration gewinnt daher den Eindruck, dass nicht geplant wird. Natürlich wird geplant, doch die Planung greift nicht – jedenfalls nicht so, dass Strukturen entstehen, die der Bewohner als “wirtlich”, also als lebenswerten heimischen Raum empfindet. Eine der Ursachen ist die Gemeindeautonomie, nach der die Vorgaben der kantonalen Richtpläne ganz verschieden umgesetzt werden.*

## 1 Agglomeration als “ökologischer Problemraum”

Auch für die Basler Region gilt: Der Mensch nimmt den realen Landschaftskomplex als Lebensraum mit diversen ökologischen, ökonomischen, sozialen und kulturellen Problemen wahr. Er nimmt diese aber auch als Gefahr oder als Katastrophe wahr und erkennt demzufolge die Region als *ökologischen Problemraum* (Beising 2013; Leser 2005; Zepp 2007). Einerseits existiert der ökologische Problemraum real, z. B. mit den speziellen Bedingungen des Stadtklimas oder der Bodenerosion oder der Gewässerverschmutzung, andererseits stellt der ökologische Problemraum ein psychosoziales Konstrukt dar, also eine *mental map* der Sorgen und Nöte des Menschen, der in diesem Raum lebt. Der Begriff *ökologischer Problemraum* umfasst also sowohl den natürlichen Teil des Landschaftsökosystems als auch den sozialen und ökonomischen Teil, einschliesslich der vom Menschen verursachten Problembereiche. Der auf Ganzheitlichkeit abzielende Begriff “ökologischer Problemraum” verlangt, dass Planung auf einem holistischen Ansatz basiert. Die real existierende Zwischenstadt drückt diesen Problemraumcharakter aus – auch in der Basler Region.

---

Adresse des Autors: Professor (em.) Dr. rer. nat. habil. Dr. rer. nat. h.c. (TU Stuttgart) Hartmut Leser, Geographisches Institut der Universität Basel, Abteilung Physiogeographie und Umweltwandel, Klingelbergstrasse 27, CH-4056 Basel; E-Mail: hartmut.leser@unibas.ch

Im Raum Basel war das Entstehen der Zwischenstadt zu erleben: Da, wo Geographiestudierende zwischen 1974 und 1984 noch Bodengruben aushoben und flächendeckend kartierten, ist der Raum inzwischen lückenlos überbaut – Siedlung, Gewerbe, Industrie. Das ist z. B. im Birstal der Fall, wo das Amt für Raumplanung von Basel-Landschaft eine “Birsstadt” sieht – auch wenn die beteiligten Gemeinden ihre gebauten Strukturen funktional und administrativ nicht zu vereinigen vermögen, obwohl der extreme Nutzungsmix und die fortschreitende Zersiedlung nach ordnender Planung verlangen.

## 2 Agglomeration und Zwischenstadt – Definitionen und Probleme

Um die Kernstadt Basel entwickelte sich der Nutzungsmix der “verstädterten Landschaft” bzw. “verlandschafteten Stadt” (Begriffe u. a. Schubert [1999] und Sieverts [1997 bzw. 1999]). Dieser Bereich wird als “periurban” bzw. “perurban” bezeichnet. Wichtige Merkmale dieser Ausweitungen der Kernstädte sind:

- Sie liegen ausserhalb der kompakten, historisch gewachsenen Kernstadt.
- Es sind weiträumige, lockere Siedlungsnetze fast ohne funktionale Schwerpunkte.
- Es ist eine Mischung von inzwischen immer ausgedehnteren “Wohninseln” und Restinseln der offenen, agrarisch oder waldwirtschaftlich genutzten Landschaft – auch als “Freiland” bezeichnet.
- Flächendeckend kam es zur “sozialen Verinselung”, die nicht nur, aber vor allem bei der zunehmend alternden Wohnbevölkerung der periurbanen Gebiete auftritt.

Der Begriff Zwischenstadt ist nicht vom Vorgang der Suburbanisierung und damit vom suburbanen Raum zu trennen. Drei Definitionen (stark verändert nach DIERCKE Wörterbuch Geographie; Leser 2011) belegen dies:

*Suburbaner Raum*: Gebiet der Stadtrandgemeinden, die in den Prozess der → *Suburbanisierung* einbezogen sind. Er zeichnet sich durch starke Zunahme der Bevölkerungs- und Arbeitsstättenzahlen aus, die überwiegend auf die Stadtrandwanderung zurückgehen. Aus raumplanerischer Sicht ist dieser *suburbane Raum* vor allem durch das Auftreten von Stadt-Umland-Problemen gekennzeichnet, z. B. den Pendlerverkehr.

*Suburbanisierung*: Dekonzentrationsprozess in Agglomerationen bzw. Stadtregionen. Ursache ist die Stadtrandwanderung von Bevölkerung (“Bevölkerungssuburbanisierung”) und Wirtschaftsbetrieben (“Gewerbe- und Dienstleistungssuburbanisierung”). Dies führt zum flächenhaften Siedlungswachstum über die administrativen (Orts-)Grenzen hinaus. Es entsteht der → *suburbane Raum*. Dabei wächst – bei gleichzeitigen Entleerungstendenzen der innerstädtischen Bereiche – die Gesamtzahl der Einwohner und Arbeitsstätten häufig nicht oder nur gering. Suburbanisierung macht die Kernstadtumgebung erst zur Agglomeration, verursacht zusätzliche Verkehrsbelastungen (Pendlerverkehr) und raumplanerische Stadt-Umland-Probleme, vor allem wegen der Nutzungskonflikte an den Gemeindegrenzen.

*Zwischenstadt*: Begriff für den → *suburbane Raum* aus architektur- und stadtplanungskritischer Sicht. Er besagt in bewusst überspitzter Weise, dass zwischen Stadt und Land unter ästhetischen und soziologischen Aspekten eine ungeplante, ungeordnete und diffuse Siedlungsstruktur besteht, die zahlreiche funktionelle Schwächen aufweist, z. B. Anbindung an den öffentlichen Verkehr und Versorgung im weitesten Sinne (Einkauf, Gesundheit, Kultur, Bildung).

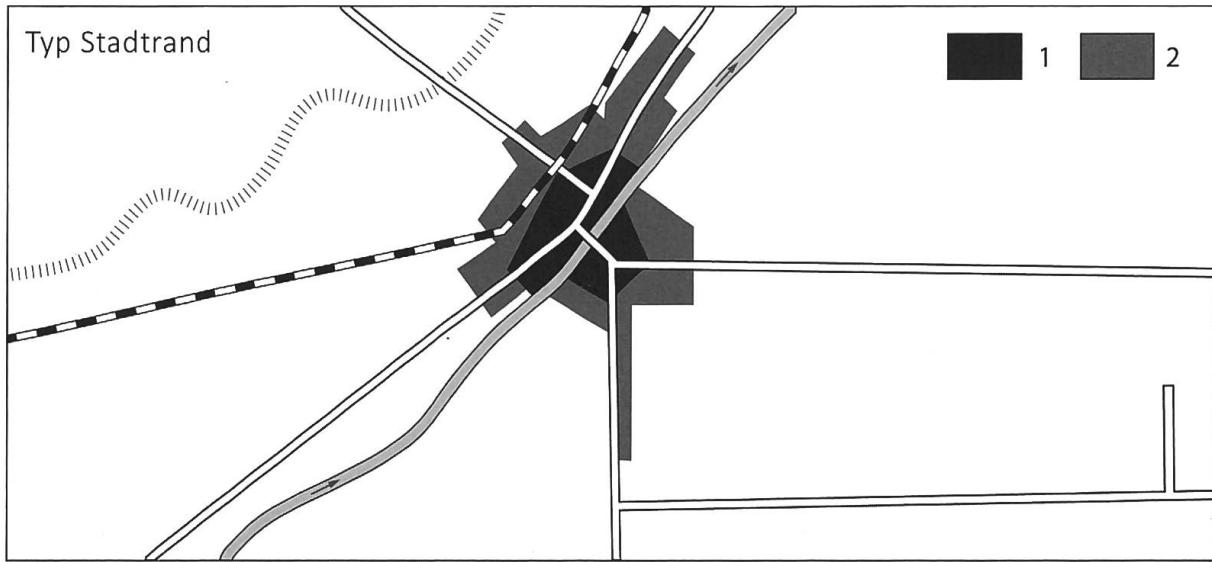
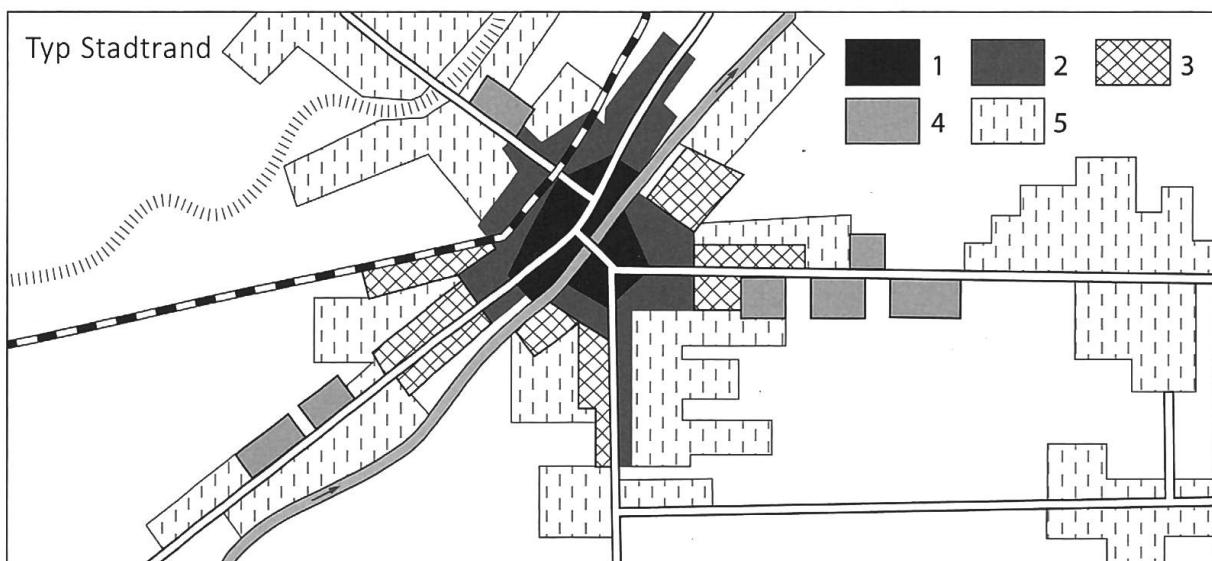


Abb. 1 Modelle der Zwischenstadtentwicklung durch Gebietsentwicklung und Zersiedlung.  
Es werden drei mögliche Typen dargestellt: Stadtrand, Verkehrsknoten und Dorfrand. Gegenübergestellt werden die ursprüngliche Situation (mehr oder weniger bis um 1950) und die heutige Situation (Entwicklung ab ca. 1950 bis zur Gegenwart). Alle Beispiele dokumentieren das massive Siedlungswachstum.

Abb. 1/1: Typ Stadtrand

Abb. 1/1-1 (oben): *Ursprüngliche Situation* (1 = Altstadt; 2 = Ortsentwicklung vor ca. 1950).

Abb. 1/1-2 (unten): *Situation "heute"* (1 = Altstadt; 2 = Ortsentwicklung vor ca. 1950; 3 = Ortsentwicklung ab ca. 1950; 4 = Superkomplexe ab ca. 1970; 5 = Zerhäuserung ab ca. 1960/1970).



Die Zwischenstadt unterliegt dem andauernden Prozess der "Zerhäuserung". Der von Lampugnani et al. (2007, 82) geprägte Begriff wird (hier verändert) so umschrieben: Es sind Variationen sich ähnelnder architektonischer Grundformen im Siedlungsgefüge. Durch gleichförmig aussehende Wohnhäuser wird die (freie) Landschaft in einem individualisierten Bebauungsprozess parzelliert und überformt. Die Zerhäuserung wird morphologisch durch das Fehlen wahrnehmbarer räumlicher Grenzen und typologisch durch das frei stehende Haus geprägt. Es steht sinnbildlich für die Verwirklichung individueller Wohnwünsche, die z. B. Daum & Schneeberger (2013) aus individual-soziologischer Sicht recht wohlwollend beurteilen. Zerhäuserung findet meist am Übergang vom bebauten Siedlungsraum zur unbebauten Landschaft statt und greift permanent in diese hinein – auch Gemeindegrenzen überschreitend.

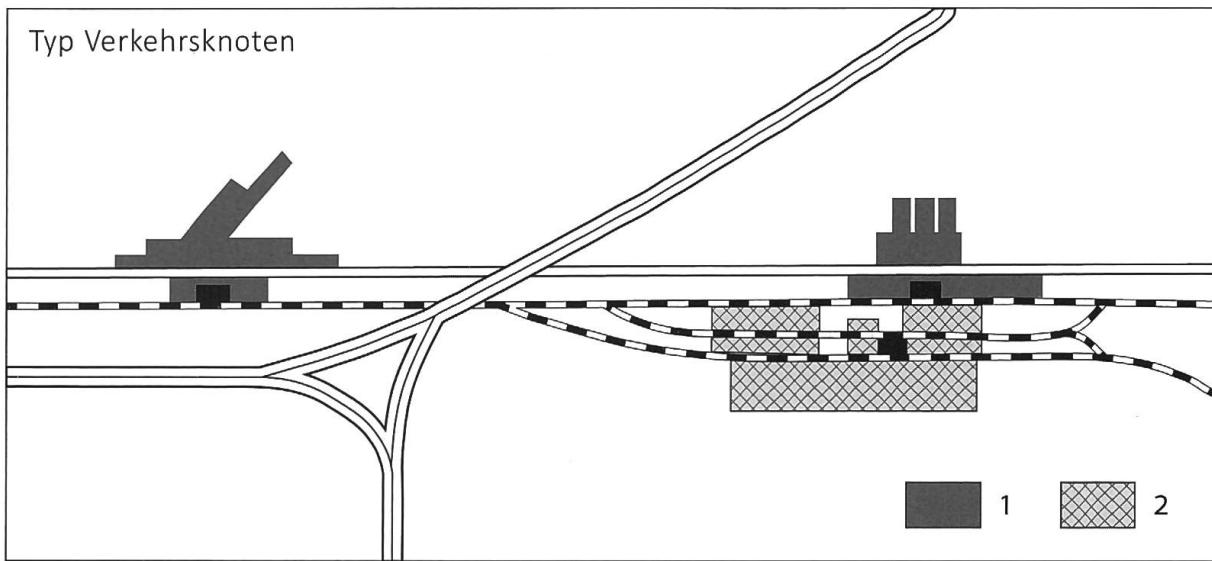
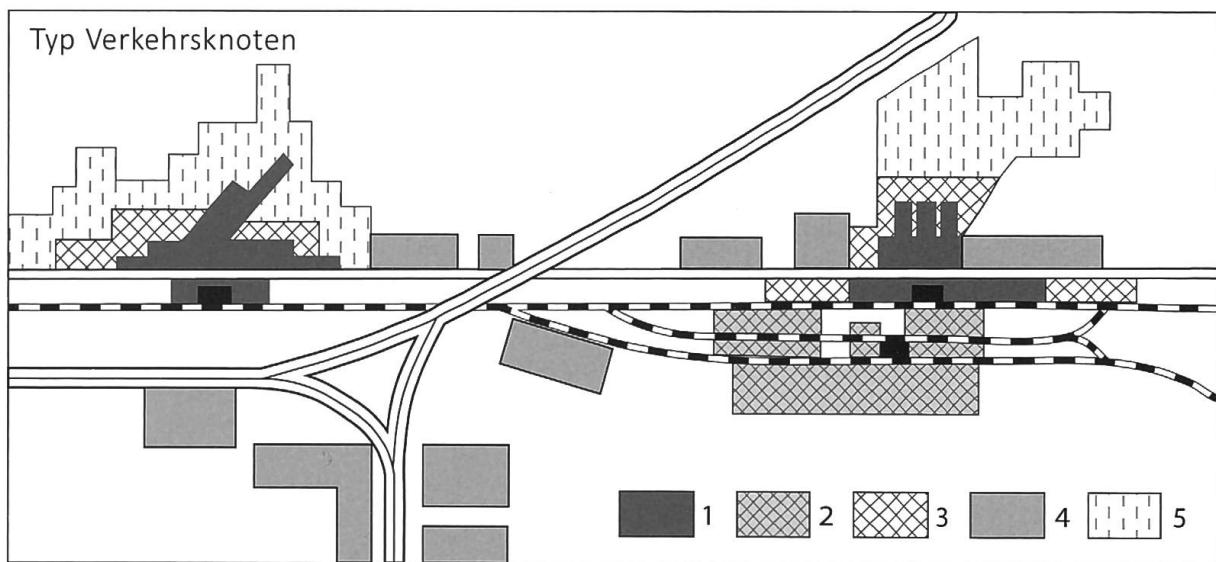


Abb. 1/2: Typ Verkehrsknoten

Abb. 1/2-1 (oben): *Ursprüngliche Situation* (1 = Ortsentwicklung vor ca. 1950; 2 = Altindustriestandort vor ca. 1950/1970).

Abb. 1/2-2 (unten): *Situation "heute"* (1 = Ortsentwicklung vor ca. 1950; 2 = Altindustriestandort vor ca. 1950/1970); 3 = Ortsentwicklung ab ca. 1950; 4 = Superkomplexe ab ca. 1970; 5 = Zerhäuserung ab ca. 1960/1970).



Ursache der nach 1950 einsetzenden und bis heute anhaltenden Zerhäuserung war nicht nur der rapide anwachsende motorisierte Individualverkehr, sondern auch der steigende Wohlstand, der zunehmende Drang, „draussen im Grünen“ wohnen zu müssen, die geringere Bindung an den Heimatort durch Beruf bzw. Arbeitstätigkeit, die Auflösung traditioneller Grossfamilienstrukturen etc. Damit verbundene Probleme sind der „Wohninselcharakter“, also Häuser ohne funktionalen Bezug zueinander, und der Verlust der engen Nachbarschaftlichkeit, wie sie in der Stadt zwangsläufig besteht. Damit verbunden ist die „soziale Verinselung“ – eine neuere Entwicklung im Rahmen des sog. „demographischen Wandels“: Durch die Überalterung der Bevölkerung der in den 1970er/1980er Jahren suburbanisierten Gebiete mit von vornherein infrastruktureller Unterversorgung stellen sich den Menschen neue soziale und ökonomisch Probleme (Einsamkeit, Versorgung, Mobilität etc.). Beispiele finden sich im Birs-, Birsig-, Wiese- und Hochrheintal.

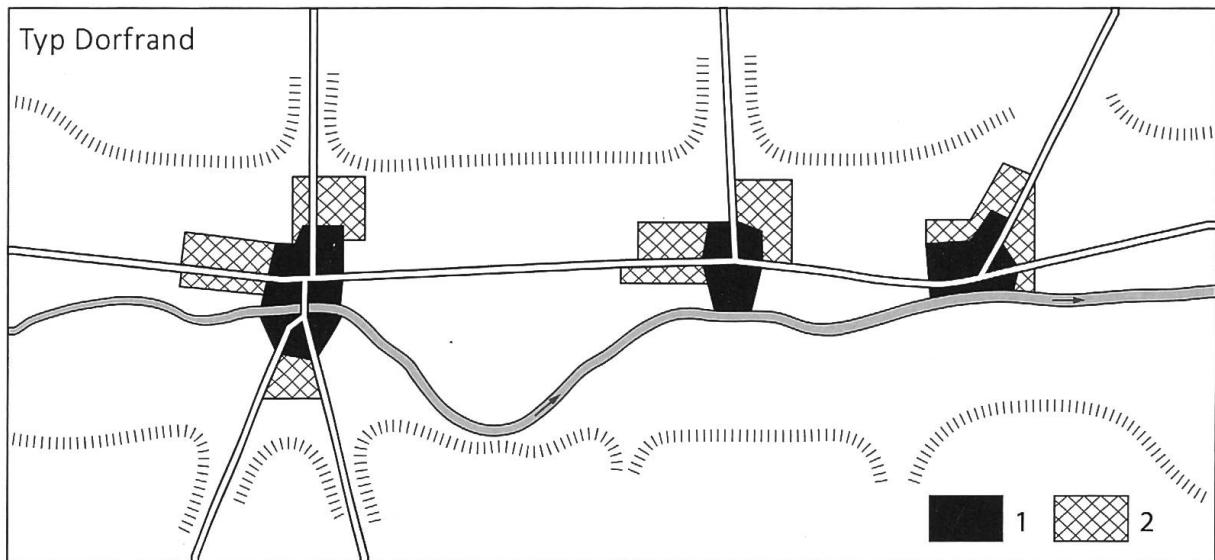
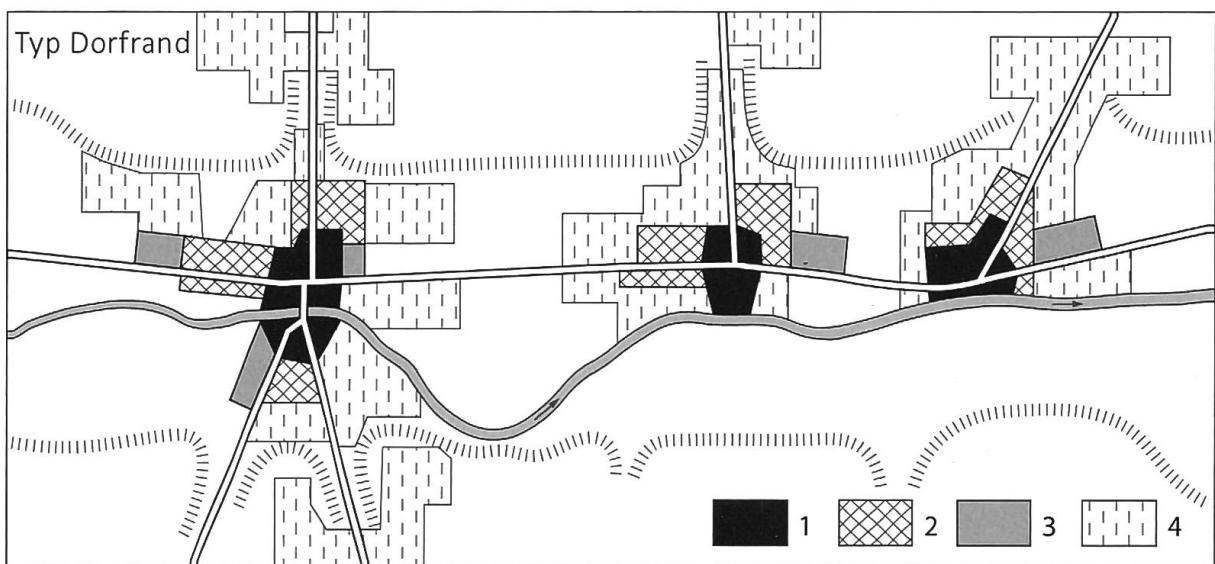


Abb. 1/3: Typ Dorfrand

Abb. 1/3-1 (oben): Ursprüngliche Situation (1 = Historischer Dorfkern; 2 = Ortsentwicklung ab ca. 1950).

Abb. 1/3-2 (unten): Situation "heute" (1 = Historischer Dorfkern; 2 = Ortsentwicklung ab ca. 1950; 3 = Neuere Gewerbestandorte ["Kleine Superkomplexe"] ab ca. 1970/1980; 4 = Zerhäuserung ab ca. 1960/1970).

Alle Abbildungen 1/1-1/3: Quelle: Orig. Leser 2013.



Ein zweites sehr augenfälliges Siedlungsstrukturmerkmal der Suburbanisierung und damit der Zwischenstadt sind die Grossbauobjekte auf der sog. "Grünen Wiese", die Lampugnani et al. (2007, 86) als "Superkomplexe" bezeichnen. Es sind in das Siedlungsgefüge implantierte Gebiete mit einer Ansammlung grosser, frei stehender Gebäude des Konsum-, Freizeit- und Dienstleistungsbereichs, die den Siedlungsraum durch "zeichenhafte Elemente" prägen. Die Gebäude sind Solitäre, die in der Regel funktional und ästhetisch bzw. architektonisch nicht miteinander korrespondieren und keinen gefassten Stadtraum ausbilden, weil sie nach innen funktionieren (vgl. Lampugnani et al. 2007, 86).

Die Superkomplexe sind "Auswanderer". Gründe dafür sind hohe Bodenpreise in der Stadt, dort fehlende Freiflächen (auch solche zur Umnutzung wie Industrie- und Verkehrsbrachen), abnehmende Stadtbevölkerung, Mobilitätsdrang der Bevölkerung und damit Verlagerung der Nachfragepotenziale aus der Stadt hinaus in die Zwischenstadt hinein. Die Erreichbarkeit der Superkomplexe korrespondiert mit ihrer Lage an Autobahnanschlüssen und Grossraumparkplätzen.

Nach *Lampugnani*s Vorstellungen besteht jedoch auch für die Superkomplexe ein Entwicklungspotenzial. Es lassen sich durch Vernetzung, Angebotserweiterung (Freizeit, Unterhaltung) und Anbindung an den öffentlichen Verkehr aus ihnen Subzentren entwickeln, die dem Wohnsiedlungs- und Häuslekonglomerat Zwischenstadt fehlen. Sie würden durch funktionale Schwerpunktbildung den suburbanen Raum aufwerten. Neuerdings wird bei den Superkomplexen auch von Wohnfunktionsnutzung und Implantieren von Standorten des produzierenden Gewerbes gesprochen.

### 3 “Raum Basel” und seine Wachstumsprobleme

Unter den Schlagwörtern “Die ‘Spinne’ und der Ring” (*Leser & Schneider-Sliwa* 1999) diskutierten verschiedene Autoren die Entwicklungsproblematik der Regio (u. a. *Leser* 1993, 1994, 1997 oder *Wronsky* 1994). Auch neuere Stellungnahmen des Kantons Basel-Landschaft (*Amt für Raumplanung* 2011) sehen die Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung auf den Achsen des schienengebundenen Verkehrs – also als traditionelle “Spinne”, ebenso die “Strategie 2030. Tri-nationale Agglomeration Basel” (*Leypoldt & Fässler* 2012). Damit verbundene Probleme sind:

- Bandartiges Wachstum der Siedlungen entlang der Täler als Leitlinien. Das führt zur Zwischenstadtbildung mit dispersen Bevölkerungsverteilungen zwischen den Ortskernen der Gemeinden des Basler Umlandes und den bereits bestehenden Verdichtungen entlang der Verkehrsachsen.
- Verkehrssituation
  - Auch die aktuelle Verkehrsplanung ist “Fortschreibungsplanung”: Sie hält sich an die bestehenden Achsenstrukturen, denen die Siedlungsentwicklung folgt.
  - Der Verkehr ist linear ausgerichtet, also an den belasteten Talachsen orientiert.
  - Zusätzlich generiert die Zwischenstadt Verkehr zwischen den Ortskernen, aber auch in der Fläche.
  - Die linienhaften Verkehrsinfrastrukturen (Strassen, Bahnen) werden zusätzlich belastet.
  - Weitere (geforderte) Strassen unterstützen diese Entwicklung und bewirken zunehmende Landschaftszerschneidung (*Beising* 2013; *Bleile* 2010; *Jaeger* 2002) mit nachfolgender “Verkleinräumlichung” als Schrittmacher von Umnutzungen der Restfrei-flächen.

Offenbar wird planerisch eine mögliche Ringstruktur nicht bedacht. Sie könnte die Dorfkerne und Subzentren der Zwischenstadt verbinden, den Umweg über die Kernstadt vermeiden und bei den Verhäuselungsgebieten in der Fläche für kurze Wege sorgen. Effekt könnte eine geringere Belastung der Talachsen sein. Die Regio-S-Bahn verfolgt in der jetzigen Konzipierung jedoch die “Spinne”, zusätzlich verstärkt durch das sog. “Herzstück”, das einen konsequenten und weiträumigen S-Bahn-Ring um Basel verhindert. Die erheblichen Auswirkungen auf die Stadtstruktur und die zu erwartenden Kosten für eine S-Bahn-Querung der Stadtmitte werden hier nicht diskutiert.

Die “Spinne” wird durch die laufenden Planungen nicht nur stabilisiert, sondern sie kann sich allseitig weiterentwickeln. Das heisst, die Zerhäuselung macht nicht an den nun schon breit und dicht besiedelten Talachsen seitlich halt, sondern sie frisst sich von den Tälern ausgehend die Hänge hinauf – siehe Birs- und Birsigtal und die Ränder des Hochrheintals: Es wird Zwischenstadt generiert. *Schwick et al.* (2010, 74) legen am Beispiel des “2002 sehr stark zersiedelten” Kantons Basel-Landschaft in ihrer schweizweiten Analyse der Entwicklung 1935–2002 und daraus resultie-

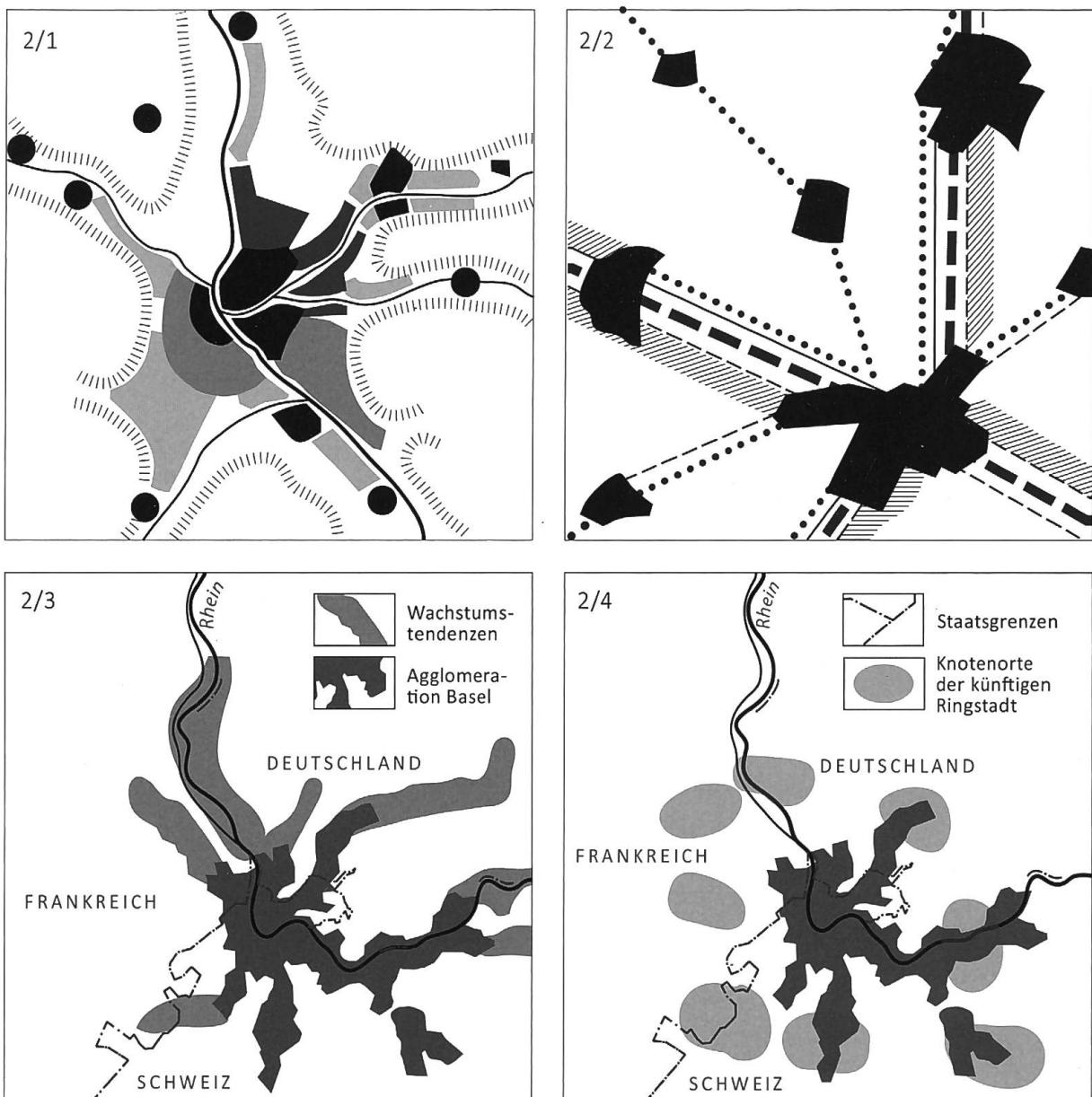


Abb. 2 Entwicklung der Ringstadt- und Spinnenstadt-Problematik

2/1: Modell der "historischen" Stadtspinnne in Mitteleuropa: Viele Mittelgebirgsstädte weisen aus landschaftlich-topographischen Gründen eine Spinnengestalt auf, die im Laufe der Stadtentwicklung mitwuchs und die Dörfer auf den Talachsen miterfasste.

2/2: Modell der Spinnenstadt: Die Raumplanung nahm diese Raumentwicklungstendenzen mit dem Konzept der sogenannten "Entwicklungsachsen" wieder auf und verstärkte damit das Agglomerationswachstum auf den Talachsen.

2/3: Raum Basel: Gegenwärtige Achsenentwicklung und das Konzept der Agglomerationsentwicklung mit der Bevorzugung der Talachsen. Entwicklungsschwerpunkt, auf den Raumordnung und -planung setzen, sind die Achsen.

2/4: Raum Basel: Denkbare neue Siedlungsschwerpunkte, sogenannte "Knotenorte", an oder ausserhalb der heutigen Peripherie der Basler Agglomeration. Die Raumplanung kann durch Verlagerung der Schwerpunktentwicklung der Verkehrsinfrastrukturen eine Ringstadt entstehen lassen. Sie würde die Kernstadt entlasten (Wohnen, Gewerbe, Verkehr).

*Quellen: Leser 1993 und 1997.*

renden Szenarien für das Jahr 2050 dar, dass ohne rasche Gegenmassnahmen (z. B. Baulückennutzung im Inneren oder am Rand der Gemeinden sowie geschicktere Anordnung neuer Siedlungsflächen) ein Maximalszenario der Zersiedelung “am wahrscheinlichsten” ist.

Die Raumplanungsämter der Basler Region möchten gegensteuern mit:

- Verdichtung innerhalb der bestehenden Siedlungen. Die vielen Voraussetzungen dafür sind praktisch kaum erfüllbar, weil der Wille auf den verschiedenen politischen Ebenen fehlt und Eigentumsrechte gewahrt werden müssen).
- Nutzungsplanung über Gemeindegrenzen hinweg, z. B. gemeinsame Gewerbezonen auf dem Areal nur einer Gemeinde.
- Definieren bandartiger Siedlungssachsen mit grünen Trennbereichen dazwischen, wie es das grösserräumige Modell “Birsstadt” vorsieht. Es wird jedoch keinen Einfluss auf die krebsartig wachsende Zwischenstadt-Siedlungsstruktur an den Rändern haben, weil dem die naturräumliche, politische, administrative und verkehrsinfrastrukturelle Kleinräumigkeit entgegensteht.

## 4 Fazit

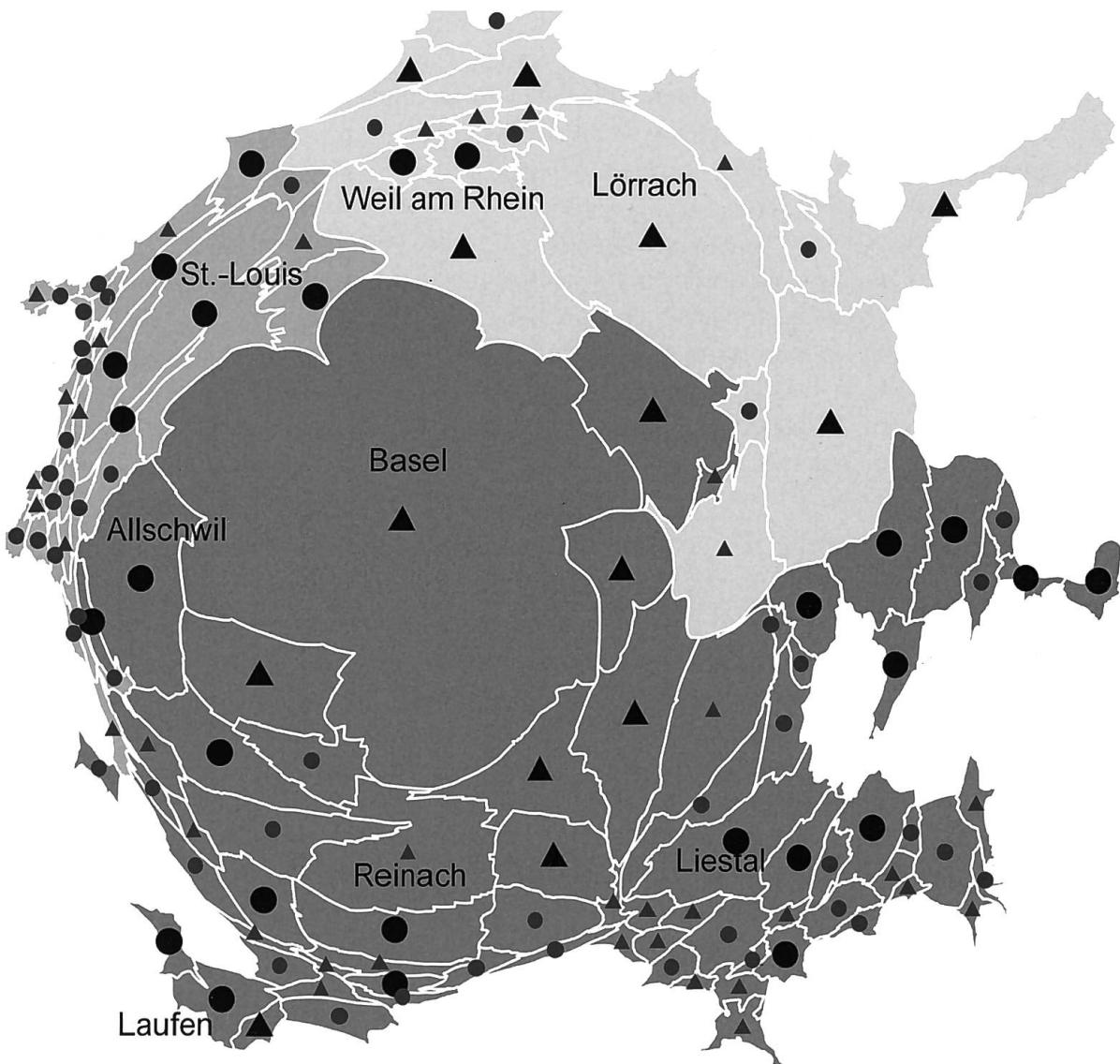
Frage: Erstens, weshalb wirkt die Planung nicht, und zweitens, ist das nur im schweizerischen Teil der Basler Agglomeration der Fall? Zunächst: In der Trinationalen Agglomeration Basel (TAB) unterscheiden sich die nationalen Raumstrukturen voneinander (*Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt 2011*):

Tab. 1 Nationale Raumstrukturen in Frankreich, Deutschland und der Schweiz.

Land	Zahl der Gemeinden	Realer Flächenanteil	Anteil Einwohnerzahl
Frankreich	35	20 %	9 %
Deutschland	18	40 %	25 %
Schweiz	74	42 %	65 %

Die Tabelle 1 zeigt, dass in der Schweiz auf einem TAB-Flächenanteil von 42 % 74 dicht bevölkerte Gemeinden existieren. Das bedeutet sehr viele Akteure auf einem relativ kleinen Areal, woraus beträchtliche Unterschiede der Nutzerinteressen resultieren – sowohl um die Gemeindegrenzen herum, als auch innerhalb der jeweiligen Kantone. Die Verschiedenheiten der Nutzerinteressen lassen sich nur schwer in übergeordnete Planungsstrategien einordnen. Hinzu kommt: Die schweizerische Gemeindeautonomie ist besonders stark ausgeprägt. Die innerhalb der Einzelgemeinden dominierenden ökonomischen, politischen und individuellen Interessen sind oft nur schwer mit kantonalen Richtplanvorstellungen in Übereinstimmung zu bringen. Doch auch in Deutschland gibt es ähnliche Probleme, obwohl die Gemeinden weniger autonom als in der Schweiz sind. Allerdings üben hier Landkreise, Regierungspräsidium und Regionale Planungsgemeinschaften im Sinne einer übergeordneten Raumplanung Gegendruck aus.

Der Verfasser vertritt die These, dass die Bedingungen für die Entwicklung von Zwischenstadtstrukturen in der Schweiz günstiger als in Deutschland oder gar in Frankreich sind, weil dort die räumliche und funktionale Kleinstrukturiertheit nicht so ausgeprägt ist. Was sich gleicht: Alte und neue Verkehrsinfrastrukturen fungieren als Schrittmacher der Zersiedlung und Landschaftszerschneidung. Das belegte *Wehrli Sarmieto (2010)* mit kritischer Betrachtung der Raumplanungseffekte z. B. für das Leimental. In Deutschland und Frankreich, das lehrt der “geographische Blick” auf die real existierende Landschaft, setzt die Raumplanung trotzdem Akzente. Superkom-



Zugehörigkeit	Natürliche Bevölkerungsbilanz 2000 – 2008
Schweiz	$\blacktriangle < -10$
Deutschland	$\triangle \geq -10 - 0$
Frankreich	$\bullet 1 - 10$
	$\bullet > 10$

Quelle: Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt, 2011. Kartengrundlage: SIGRS - GISOR Oberrheinkonferenz 2011. Datengrundlage: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, INSEE, BFS.

Abb. 3 Trinationale Agglomeration Basel (TAB) als Funktion der Einwohnerzahl: Gemeindezuordnung nach Staatenzugehörigkeit (Grautonstufen) und Bilanz von Lebendgeburten minus Sterbefälle (Punktsignaturen), summiert über neun Jahre.

Die TAB wird von der Kernstadt Basel beherrscht. Während die Kernstadt und die ihr nahe liegenden Gemeinden in der Schweiz und Deutschland eine negative Bevölkerungsbilanz aufweisen, zeigen die ferner liegenden Gemeinden Stagnation oder Wachstum. Nur im grenznahen Frankreich ist ein starkes Bevölkerungswachstum zu verzeichnen.

plex-Ballungen (z. B. auf der Hochrheinachse um die B 34 oder die Autobahnspange Rheinfelden-West oder um Badisch-Laufenburg) gehen auf überregional geplante Verkehrsinfrastrukturen (Deutsche Bundesbahn, Bundesautobahnen) zurück. Sie ziehen nicht nur Verkehr, sondern auch Siedlung an. Trotzdem erscheint das flächenhafte Siedlungswachstum um die Stadt- und Dorfkerne herum immer noch weniger exzessiv als in der Schweiz.

Es ist bekannt, dass Kulturlandschaftswandel das Normale ist und auch Probleme nach sich ziehen kann (Neudecker 2012; Beising 2013; Leser, Beising & Freiberger 2007), denn die Welt steht nicht still. Doch dürfen Planung und vor allem die diese bestimmende Politik sich nicht dahinter verschanzen, um raumwirksame politische Planungsentscheidungen zu unterlassen. Sonst besteht bei einem kleinräumig strukturierten Land wie der Schweiz die Gefahr, dass sie flächendekkend zur Grossagglomeration verkommt, wie die Szenarien von Schwick et al. (2010) befürchten lassen – auch wenn Daum & Schneeberger (2013) die “Agglo” als vermeintlich wünschenswerten Lebensraum erkennen. Die sogenannte “Unwirtlichkeit”, die Mitscherlich (1965 bzw. 2013) schon vor Jahrzehnten für die Städte anprangerte, hat “die Landschaft” nämlich längst eingeholt.

## Literatur

- Amt für Raumplanung, Bau- und Umweltschutzzdirektion Kanton Basel-Landschaft 2011. *Grundsätzliche Überlegungen zur zukünftigen Siedlungsentwicklung im Kanton Basel-Landschaft*. Liestal, 1–12.
- Beising E. 2013. “Ökologische Problemzonen”: Wahrnehmung und Darstellung der Sensitivität der Landschaft und ihres Risikopotentials. Erarbeitung von Grundlagen am Beispiel des Hochrheintals zwischen Grenzach und Bad Säckingen. *Physiogeographica*, Basler Beiträge zur Physiogeographie 45: 1–272.
- Bleile M. 2010. Entwicklung der Landschaftszerschneidung im Hochrheintal. Darstellung und Auswertung für die Jahre 1930, 1955, 1980 und 2005. *Regio Basiliensis* 51(2): 73–81.
- Daum M. & Schneeberger P. 2013. *Daheim. Eine Reise durch die Agglomeration*. Zürich, 1–208.
- Jaeger J. 2002. *Landschaftszerschneidung. Eine transdisziplinäre Studie gemäss Konzept der Umweltgefährdung*. Stuttgart, 1–447.
- Lampugnani V. M. & Noell M. mit Barman-Krämer G., Brandl A. und Unruh P. 2007. *Handbuch zum Stadtrand. Gestaltungsstrategien für den suburbanen Raum*. Basel, 1–319.
- 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. 1997. Die ideale Regio-Ringstadt Basel. Eine Ideenskizze grenzüberschreitender Planungsziele. *Regio Basiliensis* 38(2): 85–96.
- Leser H. 2005. Ökologische Problemzonen und nachhaltige Landschaftsnutzung. – In: Rita Colantonio Venturelli & K. Tobias (Ed.): *La cultura del paesaggio. Le sue origini, la situazione attuale e le prospettive future*; = *Giardini e Paesaggio* 13, Firenze, 213–228.
- Leser H. (Hrsg.) 2011. *DIERCKE Wörterbuch Geographie. Raum – Wirtschaft und Gesellschaft – Umwelt*. 15. Aufl., Braunschweig, 1–1137.
- Leser H. & Schneider-Sliwa R. 1999. Die “Spinne” und der Ring – Masterplanung für die Region. *Uni Nova, Wissenschaftsmagazin der Universität Basel* 84: 26–29.
- Leser H., Beising E. & Freiberger, H. 2007. Das deutsch-schweizerische Hochrheingebeiet zwischen Basel und Bad Säckingen – ein verdeckter ökologischer Problemraum. In: H. Zepp: *Ökologische Problemräume Deutschlands*, Darmstadt, 227–250.
- Leypoldt P. & Fässler J. 2012. *Strategie 2030. Trinationale Agglomeration Basel. Agglomerationsprogramm Basel. 2. Generation*. Liestal, 1–37. [Dazu vier ausführliche Berichte unter [www.agglobasel.org](http://www.agglobasel.org)].
- Mitscherlich A. 1965. *Die Unwirtlichkeit unserer Städte. Anstiftung zum Unfrieden*. 27. Aufl. 2013 = Neuauflage der 1. Auflage von 1965), Frankfurt am Main, 1–161.
- Neudecker A. 2012. *Kulturlandschaftswandel seit 1900: Ausmass, Wahrnehmung in der Öffentlichkeit und ethische Dimension. Beispiel: Verwaltungsgemeinschaft Bad Säckingen*. *Physiogeographica*, Basler Beiträge zur Physiogeographie 44, Basel, 1–193.
- Schubert B. 1999. Landschaftsplanung im “Periurbanen Raum”. *Forum für Wissen* 1999(1): 41–46.
- Schwick Ch., Jaeger J., Bertiller R. & Kienast F. 2010. *Zersiedelung der Schweiz – unaufhaltsam? Quantitative Analyse 1935 bis 2002 und Folgerungen für die Raumplanung*. Bristol-Schriftenreihe 26, Bern, 1–114.

- Sieverts Th. 1997. Zwischenstadt. *Bauwelt Fundamente* 118: 1–182.
- Sieverts Th. 1999. *Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land*. Berlin, 1–191.
- Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt 2011. Eine etwas andere Sicht auf die Trinationale Agglomeration Basel. *Dossier Basel: Raum & Umwelt. Kommentierte Zahlen und Analysen* 27, Basel, 6.
- Wehrli Sarmieto N. 2010. Siedlungswachstum im schweizerischen Leimental und die Rolle der Raumplanung. *Regio Basiliensis* 51(1): 11–16.
- 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.
- Zepp H. (Hrsg.) 2007. *Ökologische Problemräume Deutschlands*. Darmstadt, 1–279.

