

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

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

**Band:** 64-65 (2023-2024)

**Heft:** 2 ; 1

**Artikel:** Hohe Arbeitsmobilität und wachsende Bevölkerung in Basel-Stadt

**Autor:** Imhof, Madeleine

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1077273>

### **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>**

## Hohe Arbeitsmobilität und wachsende Bevölkerung in Basel-Stadt

Madeleine Imhof

Eine Entwicklungsbetrachtung zu: Andreas Christoffel – Pendelwanderung und Lebensraum – kritische Anmerkungen zur regionalen Verkehrsentwicklung (RB 25/2+3 1984: 129–135)

Der Artikel von Andreas Christoffel entstammt dem Heft mit dem Titel “Aktuelle Studien zum Lebensraum Basel”. Christoffel hat in seiner Arbeit, die Grundlage für den Artikel war, insbesondere Pendlerzahlen für die Jahre 1970 und 1975 analysiert und den Zusammenhang von Mobilität und urbaner Lebensqualität thematisiert. Die gesellschaftspolitische Diskussion rund um eine lebenswerte Stadt und um Fragen der Mobilität hat nichts an Bedeutung verloren und wird heute genauso intensiv geführt wie damals.

Zur Zeit der Erstpublikation war der Niedergang der Kernstädte ein Forschungsthema. Die Trennung von Wohnen und Arbeiten und die sogenannte Stadtflucht wurde genauso erörtert wie die durch Industrie und Verkehr verursachte Luftverschmutzung und der daraus resultierende saure Regen und seine Folgen.

In Basel schien sich der Niedergang der Stadt ebenfalls zu manifestieren, zumindest die Bevölkerungszahl ging ab 1970 mit einem Höchststand von 214'000 Einwohnerinnen und Einwohnern stetig zurück (Abb. 1). Im Jahr 1984 lag der Bestand bei noch gut 180'000 Einwohnerinnen und Einwohnern. 2006 war der Tiefststand mit knapp 165'000 Personen erreicht, die in der Stadt Basel angemeldet waren (Abb. 1).

Mit der schwindenden Bevölkerung schrumpften auch die Steuereinnahmen der natürlichen Personen. Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt startete darum 1997 einen gross angelegten, bis Sommer 2000 dauernden Mitwirkungsprozess – die Werkstadt Basel –, um die Stadt lebenswerter zu machen (Abb. 2). Ziel war es, mittelfristig neue Einwohnerinnen und Einwohner zu gewinnen und die Steuererträge zu stabilisieren bzw. zu erhöhen. Die Werkstadt Basel generierte eine Vielzahl von Massnahmenvorschlägen, welche im Aktionsplan Stadtentwicklung zu drei Impulsprojekten führte. Im Vorwort hielt der Regierungsrat fest (*Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt 1999, 1*): “Ins Zentrum des vorliegenden Aktionsprogramms Stadtentwicklung Basel stellen wir

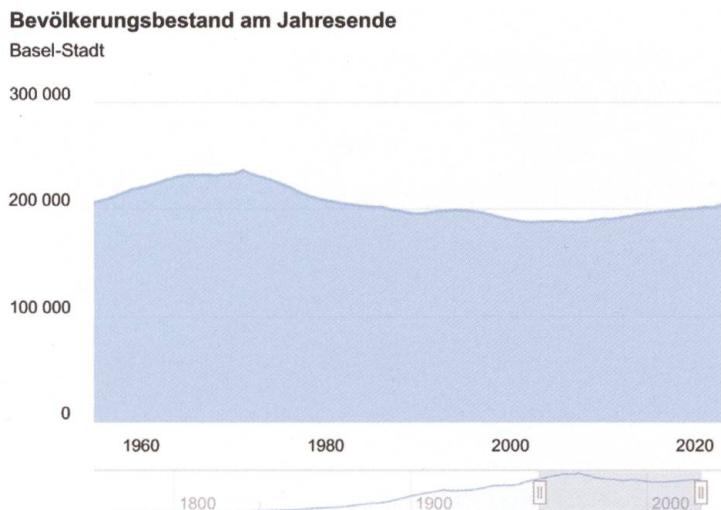


Abb. 1 Bevölkerungsentwicklung im Kanton Basel-Stadt über die Zeit der Untersuchung von Christoffel bis heute.

Quelle: *Statistisches Amt Kanton Basel-Stadt* (1)

drei strategische Impulsprojekte. Mit diesen setzen wir einen inhaltlichen Schwerpunkt. Gleichzeitig wollen wir damit einen Anstoss für die erfolgreiche Umsetzung auch aller anderen beschlossenen Massnahmen aus den Konsens-Konferenzen geben. Die drei Projekte sind:

- Impulsprojekt ‘Rhein’
- Impulsprojekt ‘5000 Wohnungen für Basel-Stadt’
- Impulsprojekt ‘Rahmenkredit Wohnumfeldaufwertung’”

Die übrigen erarbeiteten Massnahmen wurden im Aktionsprogramm thematisch gegliedert aufgeführt und sukzessive umgesetzt, wenn Erneuerungsarbeiten anstanden. Aufgrund der vielen erarbeiteten Massnahmen war “Wohnen” das erste, “Verkehr” das zweite Thema in diesem Aktionsprogramm. Gleichzeitig wurden statistische Instrumente, insbesondere Bevölkerungsbefragungen, Kennzahlensysteme und Szenarien entwickelt, die laufend zeigen, wie die Entwicklung in unterschiedlichsten Bereichen ist.

In den letzten 10 Jahren hat sich die Zahl der Beschäftigten im Kanton Basel-Stadt um 190'000 Personen bewegt, 80 % davon entfallen auf den Dienstleistungssektor. Damit hat der Kanton Basel-Stadt fast gleich viele Beschäftigte wie Einwohnerinnen und Einwohner (3).

Das ist im Vergleich zu anderen Kantonen aussergewöhnlich und hängt damit zusammen, dass Basel-Stadt ein Stadtkanton ist und mit mehreren starken Wirtschaftsbranchen – insbesondere ist die Pharmabranche zu nennen – auf viele Arbeitskräfte angewiesen ist. Der Pendlersaldo ist darum – nicht verwunderlich – positiv und beträgt für 2021 65'000 Personen (Abb. 2). Es pendeln also 65'000 Personen mehr nach Basel-Stadt ein, als aus dem Kanton wegpendeln; dazu kommt die interkantonale Arbeitsmobilität (Abb. 3, 4).

Auch wenn die Pendlerzahlen, wohl nicht zuletzt wegen des im Zuge der Covid-19-Pandemie zunehmenden Arbeitens im Homeoffice, in den letzten Jahren leicht rückläufig sind, hat die Mobilität seit der Veröffentlichung des Artikels von Andreas Christoffel noch einmal stark zugenommen.

Zur Arbeitsmobilität kommt der Freizeitverkehr, der zwar nicht Gegenstand der Studie des Autors war, der in einer Gesamtmobilitätsbetrachtung aber nicht ausser Acht gelassen werden kann, zumal auch da seit den 1970er Jahren eine gesellschaftliche Entwicklung stattgefunden hat. Zahlen des Bundesamtes für Raumentwicklung zeigen, dass der Freizeitverkehr 40 % der täglichen Strecken ausmacht (6). Zwischen 2005 und 2015 hat er um rund 20 % zugenommen. Wie bei den anderen Mobilitätszwecken (z. B. Arbeit, Einkauf) wird auch da ein Teil dieser Wege mit dem Auto zurückgelegt.

Abb. 2 Entwicklung der Pendler- und Grenzgängerzahlen seit 2010.

Quelle: Bundesamt für Statistik, Strukturerhebung & Grenzgängerstatistik

④5

Grenzgänger und Pendler aus und nach Basel-Stadt


  
 Zupendler aus dem Ausland (dark grey)  
 Zupendler aus der übrigen CH (dark green)  
 Zupendler aus der NWCH (olive green)  
 Saldo (black line)

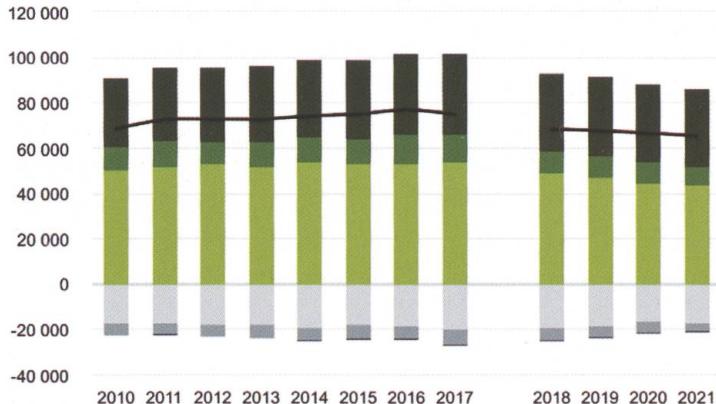
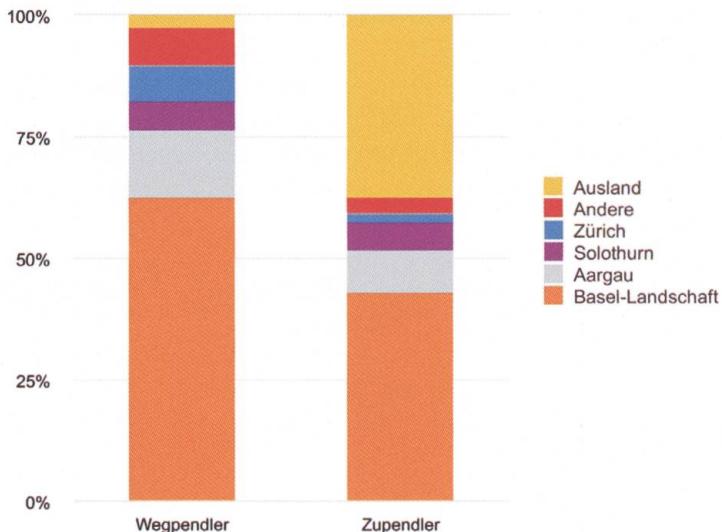


Abb. 3 Die aktuelle Pendlersituation zeigt die Herkunfts- und Zielorte bezogen auf den Kanton Basel-Stadt.

Quelle: Bundesamt für Statistik, Strukturerhebung ④4

Arbeitspendler Basel-Stadt

Pooling 2017-2021



Seit den 1970er Jahren wurde die Verkehrsinfrastruktur in Basel-Stadt ausgebaut (z. B. Nordtangente), der öffentliche Verkehr gefördert (z. B. grenzüberschreitende Tramverbindungen nach Weil am Rhein, Deutschland und St. Louis, Frankreich), Velowegen eingerichtet und gleichzeitig mit der Schaffung von Tempo 30-Zonen eine Entflechtung des Verkehrs und eine Entlastung der Quartiere erreicht.

Aus einer übergeordneten Warte kann festgestellt werden, dass in den letzten 15 Jahren das urbane Leben generell in der Schweiz an Attraktivität gewonnen hat. Basel wie auch die anderen Schweizer Städte sind heute auch dank der getroffenen Massnahmen zur Steigerung der Wohn- und Lebensqualität attraktive Wohnorte, die trotz steigender Mobilität bevölkerungsmässig tendenziell wachsen, was zu anders gelagerten Problemen und Diskussionen rund ums Wohnen führt. In Zahlen ausgedrückt, umfasst der Kanton Basel-Stadt Ende 2022 eine Bevölkerung von 204'550 Personen, das sind knapp 40'000 mehr als beim Tiefststand im Jahr 2006, die Stadt Basel zählte derweil mit 181'000 Einwohnerinnen und Einwohnern wieder ungefähr gleichviele Personen wie zum Zeitpunkt des Erscheinens des Artikels von Andreas Christoffel. Welche Massnahmen letzt-

lich wie viel Einfluss hatten und wie stark der allgemeine Trend hin zum urbanen Leben wirkte, kann nicht beziffert werden. Aufgrund des stetigen Zuwanderungsüberschusses ist heute die Verfügbarkeit von Wohnraum, namentlich von bezahlbarem, ein grosses Thema und hat zu mehreren politischen Vorstössen und einem neuen Wohnschutzgesetz geführt. Gleichzeitig wird jedes Verkehrsvorhaben intensiv diskutiert, manchmal bis an die Urne. Beispiele sind etwa der Margarethen-Stich, die Erschliessung des Bachgrabengebietes, eine mögliche Überdeckung der Nordtangente oder das Herzstück, die unterirdische Verbindung zwischen Bahnhof SBB und Badischem Bahnhof in direkter Linienführung unter der Altstadt hindurch. Argumente der Wohn- und Lebensqualität werden von der bejahenden wie der ablehnenden Seite ins Feld geführt. Zudem wird die Diskussion heute mit dem Thema Klimawandel überlagert. Welche Mobilität ist in Zukunft noch klimaverträglich? Wie kann die Wohn- und Lebensqualität in den Städten trotz steigender Temperaturen erhalten bleiben?

*Methodische Erläuterungen zu den verwendeten Pendlerstatistiken:* Die Pendlerstatistik wurde revidiert. Die Ergebnisse beruhen nicht mehr auf einer Vollerhebung sondern auf der Hochrechnung einer Stichprobe von jährlich rund 5'000 in Basel-Stadt wohnhaften Personen ab 15 Jahren. Sie sind folglich mit einer gewissen Unsicherheit behaftet. Um eine grössere Stichprobe zu erhalten, wird das sogenannte Pooling eingesetzt, das Daten über 5 Jahre berücksichtigt. Die Zahlen können als Mittelwert über diese fünf Jahre interpretiert werden. Aufgrund dieser Änderungen in der Erhebungsmethode und der Gewichtung ab dem Jahr 2018 können die Ergebnisse nur bedingt mit denen vor 2018 verglichen werden.

*Definition Zupendler:* Erwerbstätige, die mindestens eine Stunde in der Woche arbeiten und von einer Wohnadresse in einem anderen Kanton zu ihrem Arbeitsplatz pendeln. Die Zupendler aus dem Ausland stammen aus der Grenzgängerstatistik des Bundesamtes für Statistik (Durchschnitt der Jahre 2017 bis 2021, jeweils 4. Quartal). Erwerbstätige ohne Angabe des Ortes, wo ihr Arbeitsweg beginnt, sind nicht enthalten.

*Definition Wegpendler:* Erwerbstätige, die mindestens eine Stunde in der Woche arbeiten und von ihrer Wohnadresse zu einem Arbeitsplatz in einem anderen Kanton oder Land pendeln. Wegpendler mit unbekanntem Arbeitsort sind nicht enthalten.

## Literatur

Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt. 1999. *Aktionsprogramm Stadtentwicklung. Ergebnisse der Werkstadt Basel*. Basel, 1–94. Teilweise online verfügbar: [http://www.werkstadt-basel.ch/dokumentation/aktionsprogramm\\_vorwort.php](http://www.werkstadt-basel.ch/dokumentation/aktionsprogramm_vorwort.php) [archivierte Webseite, eingesehen am 8.8.2023]

## Internetquellen

- ① <https://www.statistik.bs.ch/zahlen/indikatoren/portal.html> [INDIKATOR I.01.1.04132]
- ② <http://werkstadt-basel.ch/>
- ③ <https://www.statistik.bs.ch/zahlen/indikatoren/portal.html> [INDIKATOR I.03.2.6236]
- ④ <https://www.statistik.bs.ch/zahlen/indikatoren/portal.html> [INDIKATOR I.11.5.08363]
- ⑤ <https://www.statistik.bs.ch/zahlen/indikatoren/portal.html> [INDIKATOR I.11.5.09381]
- ⑥ <https://www.are.admin.ch/are/de/home/mobilitaet/strategie-und-planung/freizeitmobilitaet.html>