

Zeitschrift: Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie
Herausgeber: Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel ; Geographisches Institut der Universität Basel
Band: 4 (1963)
Heft: 2

Rubrik: Landschaft im Wandel = Actualités régionales

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: 18.04.2026

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

LANDSCHAFT IM WANDEL / ACTUALITÉS RÉGIONALES¹

ZUSAMMENGESTELLT VON H. U. SULSER

Neue Akzente in der Rheinschiffahrt: Die Personenschiffahrt auf dem Oberrhein

Während der Mustermesse 1963 konnten bereits zum zweitenmal die drei schmucken Hotelschiffe bewundert werden, die zwischen der Mittleren und der Johanniterbrücke in Basel vor Anker lagen. Sie trugen mit ihren 375 Betten zu einer sehr willkommenen Vergrösserung des Bettenangebots der Basler Hotellerie bei. Die Schiffe waren beim Publikum derart beliebt, dass sie während der ganzen Dauer der Messe voll gebucht waren. Die Aufstellung der drei Schiffe «Basilea», «Helvetia» und «Ursula» (1962 noch «Schwabenland») hat die Aufmerksamkeit der Bevölkerung auf die Möglichkeit der Personenschiffahrt auf dem Rhein von Basel nach Rotterdam gelenkt, was in einer rapid steigenden Passagierzahl zum Ausdruck kommt.

Ganz neu ist allerdings die Passagierschiffahrt auf dem Oberrhein nicht — war doch schon das erste in Basel eingetroffene Dampfschiff, die «Stadt Frankfurt», das am 28. Juli 1832 auf einer Probefahrt nach Basel gelangte, ein Personenschiff! Laut «Basler Zeitung» vom 30. Juli 1832 versprach man sich von diesem Ereignis eine starke Verkehrsbelebung und die Möglichkeit «in 70 bis 80 Stunden von hier nach London zu reisen». Interessanterweise handelte es sich bei der «Stadt Frankfurt» um ein Schiff, das einer direkten Vorgängerin der heute Basel mit den grössten Schiffen anlaufenden «Köln-Düsseldorfer Rheindampfschiffahrtsgesellschaft» gehörte.

Der regelmässige Verkehr vom Niederrhein nach Basel erlitt jedoch in der Folge bald «Schiffbruch» und wurde erst nach dem Zweiten Weltkrieg wieder aufgenommen. Die ersten Schiffe mit Personentransport waren kombinierte Güter-Kabinen-Schiffe der «Niederlandsche Stoomboot-Reederij Akkermans», welche je 40 bis 50 Betten aufwiesen und zwischen Basel und Rotterdam verkehrten. Die Schiffe MS «Oranje» und MS «Koningin Emma» fuhren von 1948 bis 1953, MS «Prins Bernhard» und MS «Nassau» bis 1954. Sie wurden später alle von der «Köln-Düsseldorfer» übernommen und in reine Fahrgast-Tagesschiffe umgebaut. Hierzu gesellte sich ab 1954 das MS «Axalp» der Basler Rheinschiffahrts-Gesellschaft, das 8 bis 10 Personen aufnehmen kann und heute noch im Betrieb ist.

1947 wurde von der «Schweizerischen Reederei» das Frachtschiff MS «Bosco» zu einem kombinierten Güter-Kabinenschiff mit Platz für 16

¹ Um es dem Leser zu ermöglichen, den Landschaftswandel und die Entwicklung einzelner Vorhaben zu verfolgen, wird im folgenden in Fussnoten auf frühere Beiträge verwiesen; die Zeitschrift ist dabei mit RB abgekürzt, gefolgt von Jahrgang und Herausgabegahr. Red.

Passagiere umgebaut. Die steigende Nachfrage führte 1956 zum Umbau des Radschleppers «Bern» zum MS «Basilea» der «Schweizerischen Reederei», das ebenfalls als kombiniertes Schiff 55 Passagiere aufnehmen kann.

Die neueste Stufe der Entwicklung der Passagierschiffahrt auf dem Oberrhein ist der Uebergang zum reinen Passagierschiff mit grossräumigen, Hotelzimmern ähnlichen Personenkabinen. 1960 erfolgte die Betriebsaufnahme des MS «Europa» der «Köln-Düsseldorfer», das eine Länge von 90 Metern aufweist und 200 Personen aufnehmen kann. Das Schwesterschiff MS «Helvetia» wurde ab 1961 eingesetzt und fasst, bei noch etwas grosszügigerer Dimension, ebenfalls 200 Passagiere (Abb.). Die «Schweizeri-



sche Reederei» konnte im Januar 1963 das Personenboot MS «Ursula» mit 120 Betten ins Schweizerische Schiffsregister eintragen lassen, das seit 1960 unter deutscher Flagge und unter dem Namen MS «Schwabenland» die Neckar-Rhein-Schiffahrt betrieben hatte.

Die wachsende Bedeutung der Personen-Rheinschiffahrt Basel—Rotterdam geht wohl eindrücklich aus den folgenden Frequenzziffern hervor:

Jahr	Passagiere		
	Talfahrt	Bergfahrt	Total
1955	291	241	532
1956	283	260	543
1957 (MS Basilea im Betrieb)	987	830	1 817
1958	1 040	862	1 902
1959 (kürzere Sommersaison)	961	855	1 816
1960 (MS Europa im Betrieb)	3 007	1 944	4 951
1961 (MS Helvetia im Betrieb)	4 859	4 740	9 599
1962 (MS Schwabenland: 4 Fahrten)	6 643	5 182	11 825

Während alle diese Passagiere bei der Personenschiffahrtsstation an der Dreiländerecke ihr Schiff besteigen und verlassen müssen, geniessen die Fahrgäste der MS «Lady Margareth», die vierzehntäglich mit englischen Gruppenreisenden Retourfahrten Rotterdam — Basel — Rotterdam unternimmt (1962: 459 Personen), das Privileg, während ihres Aufenthaltes von zwei Tagen in Basel vor der Klingentalmühle im Herzen der Stadt anlegen zu dürfen. Es ist zu hoffen, dass die Bestrebungen Erfolg haben, den Endpunkt der Personenschiffahrt ab Rotterdam ebenfalls ins Stadtzentrum zu verlegen, ergäbe sich doch dadurch auch eine wertvolle Belebung des Stadtbildes von Basel.

H. U. Sulser, Basel

Der Ausbau des Flughafens Basel-Mülhausen

Die Verkehrsbedeutung Basels am Süden der Oberrheinischen Tiefebene erheischt dringend als Ergänzung der Strassen-, Bahn- und Schiffsverbindungen die Erstellung eines leistungsfähigen Flughafens. Nachdem im Oktober 1962 der kantonale Kredit von annähernd 55 Millionen Franken genehmigt worden ist, ist es nun an den eidgenössischen Räten, dieses Jahr die Bundessubvention von rund 16 Millionen zu bewilligen. Vor der for-

Abbildung 1

Der Flughafen Basel-Mülhausen (Flugaufnahme der Swissair-Photo AG, Zürich, Juni 1961, N rechts). Das Bild zeigt W der Landepisten die stark parzellierten Ackerfluren von Häisingen und Blotzheim auf den mit fruchtbarem Lösslehm bedeckten Schwemmkegeln zweier Sundgaubäcche. Das Flugplatzareal nimmt den weniger wertvollen Teil der obersten Niederterrassenstufe ein, wobei die E-W-Piste in den Grenzbereich der beiden Gemarkungen hineinragt. Am Nordende des Areals (rechts) sind die grossen Hangars und, etwas gegen die NNW-SSE gerichtete Hauptpiste vorgeschoben, die Abfertigungs- und Direktionsbaracken des Provisoriums erkennbar. Die hier beginnende, exterritoriale Flugplatzstrasse senkt sich sogleich auf ein tieferes Feld der Niederterrasse und nähert sich sodann einer parallel verlaufenden, zweibahnigen Abstellfläche. Zwischen diese und die Strasse soll der zukünftige Flughafen zu liegen kommen. Eine Verlängerung der Pisten ist, mit Ausnahme Richtung E (Terrassenrand), möglich. Die S und E des Flughafens sichtbaren Kiesgruben, sowie im E die spärlichen Reste des einstigen Rheinauenwaldes, der Hart, charakterisieren die für den Ackerbau ungünstigere mittlere Stufe der Niederterrasse. Die Industrie- und Verkehrsiedlung St-Louis, nach 1700 allmählich von Aussiedlern des zur Festung gewordenen Hüningen geschaffen, wird von der Hauptstrasse und Bahnlinie Basel—Mülhausen geschnitten und alimentiert zugleich. Die gegenüber dem oberen Bildrande auffällig grossen Parzellen machen am rechten unteren Bildrande einer scharf begrenzten Zwergparzellierung Platz. Eine letzte Terrassenkante führt hier ins einstige Schwemmland des Rheins, dessen sandhaltige Böden die Grundlage für die einzigartigen Gemüse- und Spargelkulturen Neudorfs¹ abgeben. Der dunkle Strich in der äussersten rechten, unteren Ecke ist der Hüniger Zweigkanal, welcher, obwohl heute stillgelegt, doch den vierten der Verkehrsträger repräsentiert, die allesamt auf diesem Flugbild zu erkennen sind.

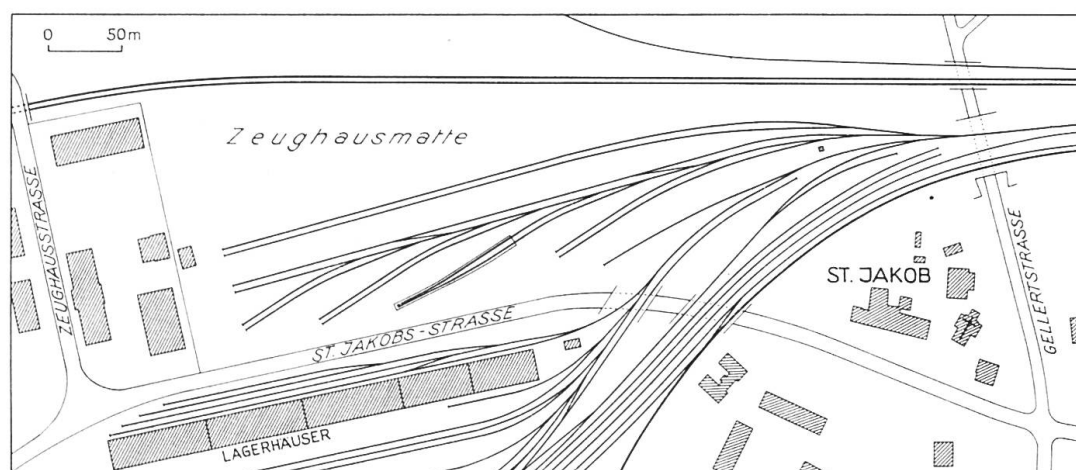
¹ vgl. RB I (1959), S. 10—32



Ausbau der Basler Bahnhofanlagen: Die Erweiterung der Freiverladeanlagen im Güterbahnhof Basel SBB¹

Im Bahnhof Basel genügen die Stückgüteranlagen den Erfordernissen des heutigen Verkehrs nicht mehr. Das rasche Anwachsen der Stadt Basel und ihrer Vororte bewirkte einen gewaltigen Verkehrszuwachs. Dazu wurde festgestellt, dass die Lagerdauer der Güter infolge der Ausbreitung der 5-Tage-Woche in der Industrie sowie der abwechslungsweisen Schliessung fast sämtlicher Ladengeschäfte an den übrigen Wochentagen immer häufiger 24 Stunden übersteigt. Mit der Palettierung und der weitgehenden Verwendung von Stapelgestellen wurden wohl zusätzliche Abstellplätze gewonnen, was aber noch nicht genügt, den Mehrverkehr ganz aufzufangen. Den bestehenden Schwierigkeiten kann nur durch Erstellung zusätzlicher Lagerflächen begegnet werden. Im Güterbahnhof Wolf besteht zudem ein empfindlicher Mangel an Wagenstandplätzen im Freiverlad.

In der generellen Planung der Basler Bahnhofanlagen ist die Vergrößerung der Hallenanlagen teils auf dem Areal des Rangierbahnhofes Wolf, teils anstelle der Freiverladeanlagen und des Lagerhauses an der St. Jakobstrasse vorgesehen. Die Inanspruchnahme des Rangierbahnhofes Wolf ist selbstverständlich erst nach der Inbetriebnahme des neuen Rangiersystems Muttenz II möglich. Der Ersatz des veralteten, betrieblich unrationellen Lagerhauses durch einen Neubau an anderer Stelle wird zurzeit studiert und bedarf ebenfalls noch einiger Zeit. Die einzige Möglichkeit, kurzfristig Platz für die Erweiterung der Hallen freizubekommen, bietet die Verlegung eines Teils der Freiverladeanlagen, wurde doch zu diesem Zweck bereits im Jahre 1947 die Zeughausmatte, ein Areal von 49 000 m² zwischen der St. Jakobstrasse und der Stammlinie Basel PB—Muttenz, vorsorglich erworben. Es sollen jedoch nicht nur die wegen der Hallenerweiterung abzubrechenden Ladestrassen ersetzt, sondern rund 90 Wagenstandplätze zusätzlich erstellt werden, um dem schon erwähnten Mangel an Ein- und Auslademöglichkeiten für den Wagenladungsverkehr zu steuern.



¹ vgl. RB III (1962), S. 280 ff.

Aus diesen Gründen wird als erste Etappe der Erweiterung des Güterbahnhofes Basel eine neue Freiverladeanlage auf der Zeughausmatte erstellt. Diese umfasst eine zentrale, 370 m lange Ladestrasse und fünf kurze Geleisestaffeln. Die gesamte Nutzlänge der Strassengeleise beträgt 1300 m, die Breite der Ladestrasse 21 m zwischen den Wagenprofilen der beidseitigen Geleise gemessen. Zwei besondere, einbetonierte Geleise sind für den Auf- und Ablad der Strassenrollschmel vorgesehen und ein Geleise von 410 m Nutzlänge dient zum Abstellen der leeren Spezialwagen. Der freibleibende Teil der Zeughausmatte ist für den Ersatz weiterer Freiverladegeleise an der St. Jakobstrasse, die später ebenfalls der Erweiterung der Güterhallen weichen müssen, und als allgemeine Entwicklungsreserve vorgesehen.

Die neuen Geleiseanlagen werden von Osten her über ein Ausziehgeleise bedient, welches die Verbindung mit dem bestehenden Güterbahnhof herstellt. Dieses Ausziehgeleise erfordert die Verlängerung der Gellertstrassenunterführung und die Ueberbrückung der Birs. Für den Rangierbahnhof Muttenz ist an der gleichen Stelle der Bau einer provisorischen Brücke notwendig, um den Umbau der Birsbrücke I zu ermöglichen. Diese Brücke kann nunmehr für das Auszuggeleise verwendet werden. Wie die übrigen Geleise des Güterbahnhofes werden auch die neuen Freiverladeanlagen nicht mit dem Fahrdrat ausgerüstet. Sämtliche Weichen werden örtlich von Hand bedient.

A. Amstein, Pressedienst SBB, Bern

Vom Ausbau der Juralinie: Die Erweiterung des Bahnhofes Zwingen¹

Das Erweiterungsprojekt für den Bahnhof Zwingen beseitigt die verschiedenen Mängel der heutigen Anlage und berücksichtigt auch den Bau eines späteren zweiten Geleises. Die Zahl der Betriebsgeleise wird um eines auf vier vermehrt. Die für den durchgehenden Verkehr bestimmten Geleise 3 und 4 sind mit Streckengeschwindigkeit befahrbar und umschliessen einen neuen Inselperron mit schienenfreiem Zugang. Das bisherige Kreuzungsgeleise 2 wird zum Ueberholungsgeleise mit einer nutzbaren Länge von 730 m und kann mit 60 km/h befahren werden. Auf der Seite Laufen ist ein weiteres neues Geleise (Nr. 11) als Wartegeleise für Wagen nach der Papierfabrik geplant, das zusammen mit dem neuen Ausziehgeleise 21 und dem westlichen Teil des Ueberholungsgeleises auch für Rangieraufgaben des Bahnhofes zur Verfügung steht. Die Freiverladeanlage erfährt eine Erweiterung um zwei Geleise, die an einer neuen Ladestrasse liegen. Die praktisch ausnützbare Länge aller Ladegeleise erhöht sich damit von 160 m auf 430 m. Ein neuer 10-t-Bockkran und eine tiefliegende Ladestrasse dienen dem rationellen Güterumschlag. Für den Umlad nässeempfindlicher Güter der Isolawerke in Breitenbach erhält ein Geleise auf ca. 30 m Länge eine Ueberdachung.

Der Platzmangel im Aufnahmegebäude sowie sein schlechter baulicher Zustand lassen einen Neubau an Stelle eines teuren Umbaues als angezeigt erscheinen. Das neue Gebäude nimmt im Untergeschoss, neben den Räumen für die Sicherungsanlage, die Keller und die Heizung, im Erdgeschoss die Betriebsräume und den Wartsaal und in den zwei Obergeschossen je eine 4-Zimmer-Dienstwohnung auf.

¹ vgl. RB III (1961), S. 193 f.

Zur Verbreiterung des Planums sowie für den neuen Freiverladeplatz sind ca. 30 000 m³ Erde abzugraben und ca. 33 000 m³ aufzuschütten. An weiteren Tiefbauarbeiten sind neben einigen kleineren Stütz- und Futtermauern und der bereits erwähnten Personenunterführung drei Geleisebrücken und eine Strassenbrücke für den neuen Verladeplatz über die Lüssel zu nennen. Der die Geleiseanlage überquerende Niveauübergang der Kantonsstrasse Zwingen—Brislach bei km 103.475 wird durch eine neue, vom Kanton Bern zu bauende Ueberführung ersetzt. Die Kosten für die Bahnhofverwaltung belaufen sich auf 7,2 Millionen Franken.

A. Amstein, Pressedienst SBB, Bern

Bäuerliche Aussiedlung in den Landkreisen Lörrach und Müllheim

Die Durchführung der landwirtschaftlichen Strukturverbesserung bringt starke Veränderungen des Landschaftsbildes mit sich, so besonders die Aussiedlung. Die «Badische Landsiedlung GmbH» in Karlsruhe hat in den Jahren 1951 bis 1962 wie folgt gearbeitet:

	Landkreis	
	Lörrach	Müllheim
ausgeführte und im Gang befindliche Siedlerstellen	29	37
in Vorbereitung befindliche Siedlerstellen	10	8

Die Aussiedlung erfolgt meist in Gruppen, d. h. die Neubauernhöfe bilden lockere Weiler. Dadurch erhält der Bauer Nachbarn. Zugleich verringern sich die Erschliessungskosten für Wegebauten, Versorgungsleitungen usw. Die Finanzierung erfolgt mit verschiedenen, sehr verwickelten Verfahren. Die Aenderung der landwirtschaftlichen Betriebs- und Arbeitsweise führt auch zu einer Aenderung der landwirtschaftlichen Gehöfte. Der neue nüchterne Stil ist zunächst manchem ungewohnt. Die durch die Zweckmässigkeit bestimmte Form der Wirtschaftsgebäude gerät in Widerstreit mit dem Althergebrachten. Die Vereinfachung der Innenwirtschaft steht im Vordergrund.

Aus Basels Umgebung seien zwei Verfahren besonders hervorgehoben. Das *Siedlungsverfahren Brombach* (1960/62) umfasst vier einheimische Landwirte, darunter einen Lörracher, der Bauer bleiben wollte. Die Höfe liegen im östlichen Gemarkungsteil, etwa 1800 m vom Ort entfernt. Sie weisen verschiedene Bautypen auf, was das Bild belebt. Eine Stelle nützt das Gelände aus und es wurde ein Hanghof errichtet, ein Hof besitzt ein eingeschossiges Wohnhaus, die restlichen zeigen zweigeschossige Typen. Die Wege waren vorhanden; schwierig war die Wasserzuführung, da Brombach seinen Hochbehälter verstärken musste.

Vom *Siedlungsverfahren Efringen-Kirchen* (1958/60) liegen sechs Stellen am NO-Gemarkungsrand, einer am O-Rand, etwa 2500 m von der Ortsmitte entfernt. Bautyp ist der Mehrdachhof mit zweigeschossigem Wohnhaus. Der Wegausbau geschah im Flurbereinigungsverfahren; zugleich wurden die Höfe «aufgestockt», d. h. vergrössert. Zu 35 ha Landeinwurf der Siedler kamen 9 ha Ankauf aus Privatbesitz und 47 ha von der Ge-

meinde (früheres Allmendland). Der Vater eines dieser Bauern hatte noch 198 Parzellen. Damals brauchte ein Knecht drei Jahre, bis er den Besitz seines Bauern kannte. Er selbst hatte vor der Aussiedlung als 15-ha-Betrieb etwa 100 Parzellen. Jetzt hat er 13 ha in wenigen Schlägen, das Rebland ausgenommen. Den Baslern ist dieses Verfahren wohl bekannt durch die Siedlergaststätte «Baselblick», nachdem sie immer noch wie zu Zeiten Jacob Burckhardts gern einen Ausflug in die Umgebung mit einer Stärkung verbinden.

G. Endriss, Freiburg i. Br.

Der Maisanbau im Müllheimer Raum

Zum zweitenmal ist in diesem Jahrhundert der Maisanbau am Oberrhein richtunggebend geworden. Zuerst war es zwischen 1925 und 1939, als der «Gelbe badische Landmais» ein Begriff in Mitteleuropa wurde. Die zweite Entwicklung griff nach dem letzten Krieg in Deutschland zuerst auf das alte Maisland Baden über. Diesmal ist es die «Hybridenmaiszüchtung», die zu einer grossen Leistungssteigerung führte. Sie beruht auf der Kombination von Inzuchtlinien mit bestimmten Erbfaktoren. Die Ausgangspflanzen selbst sind kleinwüchsig; aber die Kreuzung führt zu einer hohen Wüchsigkeit und Leistung. Der Kornertrag von Hybriden kann nicht als Saatgut verwendet werden, weil er stark aufspaltet und im Ertrag sehr nachlässt.

Vor elf Jahren begann als erster deutscher Züchter Prof. Dr. Hubert Bleier zuerst in Wittental, dann in Umkirch (beide Kreis Freiburg i. Br.) seine Maiszüchtung. Inzwischen ist der «Südwestdeutsche Hybridenmaising Staufeu, Kr. Müllheim» entstanden. Nun gibt es in Südbaden schon Gemeinden, die 30 Prozent ihres Ackerlandes mit Mais bepflanzen. In der Rebgenieinde Ballrechten nimmt er in einigen Betrieben bis zu 100 Prozent des Ackerlandes ein und führte zu einer Veredelungswirtschaft über den Schweine- und Geflügelmaieu. In Eschbach und Tunsel hat der Maisanbau das Sommergetreide und die Futterkartoffeln verdrängt. Auch der Brauersteinanbau geht zurück.

Grosse Probleme bringt die Ernte und Trocknung des Körnermaises mit sich. Das bisher übliche Verfahren, die Kolben mit der Hand zu brechen, zu «entlieschen» und in Gerüsten nachzutrocknen, erfordert einen Arbeitsaufwand von 320 St/ha. Im Jahr 1957 wurde mit Unterstützung des Reg.-Präsidiums Südbaden der erste «Maispicker» eingesetzt. Die Picker sind mit Pflückwalzen ausgestattet, welche die Kolben von den Stengeln trennen, die stehen bleiben. Der Picker wird durch Kombination mit einem Rebler zum «Pickersheller», der in einem Arbeitsgang die Kolben pflückt und drischt. Billiger kommt die Ernte mit einem umgebauten Mähdrescher, der für den Konsummais wohl eingesetzt werden kann, während der Picker dem Saatmais vorbehalten bleiben wird. Die geernteten Maiskolben enthalten 30 bis 40 Prozent Wasser. Ein lagerungsfähiges Material darf jedoch nur bis zu 15 Prozent Wassergehalt aufweisen. Daher werden auch schon Warmluft-Trocknungsanlagen erprobt. So gehen mit der Anbauänderung der Einsatz von neuen Maschinen und von Warmluftanlagen Hand in Hand.

G. Endriss, Freiburg i. Br.

Flur und Dorf verändern ihr Gesicht: Die Neugestaltung der Gemarkung Opfingen am Tuniberg

Zwischen Freiburg und Breisach, die südliche Freiburger Bucht nach Westen begrenzend, liegt der Tuniberg, eine rund 100 m hohe, von tiefen Erosionstälern durchzogene, breit auslaufende Scholle der Jura- und der Tertiärformation, die von einer fruchtbaren Löss-Lehmdecke überlagert ist. Sechs Dörfer liegen an seinem Rand. Eines von ihnen ist Opfingen, eine Gemeinde, die seit mehreren Jahren ihre Fluren bereinigt und die von der baden-württembergischen Regierung als südbadische Beispielsgemeinde für die Dorfsanierung ausgewählt ist. Am Anfang aller Strukturverbesserungen stand die Bereinigung der *Reben*; 35 ha in grossen, langgestreckten Rebergen stehen bereits heute, 14 ha sollen noch gepflanzt werden¹. Mit den alten Reben verschwanden auch die vielen Terrassen, die bislang mit dem Weinbau verknüpft waren (Abb. 1). Auch das zweite Charakteristikum dieser kleinbäuerlichen Fluren — der Streuobstbau — verschwindet und macht grossen, geschlossenen *Obstgärten* Platz. Bis jetzt sind auf der Opfinger Gemarkung 12 ha Kirschen und 2,5 ha Zwetschgen neu aufgebaut (Abb. 2). Vom Streuobstbau wird nach der Bereinigung nicht mehr viel übrig bleiben. Zurzeit arbeiten mehrere grosse Raupen, mit deren Hilfe die neuen Wege gebaut werden. Diese Wege werden wie bisher den grossen Tälern folgen; der grösste Teil der Erosionshohlwege dagegen wird eingeebnet werden.

Eine weitere Vorbereitung für die Zusammenlegung der Grundstücke (durchschnittliche Grösse eines Ackergrundstückes 13 a) auf der ca. 750 ha umfassenden Verfahrensfläche sind die *Aussiedlungen*. Die Planung des Landwirtschaftsamtes sieht fünf Aussiedlungsschwerpunkte mit ungefähr 25 Betrieben vor; jeder Standort ist weit vom Dorf entfernt. Ein Weiler mit fünf Höfen ist bereits seit Jahren bezogen, der zweite mit gleichfalls fünf Betrieben steht kurz vor der Vollendung. Der nächste Aussiedlungsweiler ist für Betriebe mit vornehmlich Sonderkulturen — Wein, Obst, Gemüse — vorgesehen. Er kommt in die Nähe von Wippertskirch, der einzigen alten Ansiedlung im Tuniberg, einem ehemaligen Kloster, die heute nur noch aus einem Gehöft besteht.

Diese Aussiedlungen sind auch eine wichtige Vorwegmassnahme für die Bereinigung oder die sogenannte Sanierung des eng verbauten und verschachtelten, zwischen Wiesen mit hohem Grundwasserstand und Tuniberg eingeklemmten überalterten *Haufendorfes*. Für die Sanierung werden sowohl die Altstellen der Aussiedler als auch sonstige freiwerdende Häuser und Grundstücke von der Teilnehmergeinschaft der Flurbereinigung — sie ist neben der Gemeinde Träger aller Sanierungsmassnahmen — aufgekauft. Inzwischen wird von einem erfahrenen Architekten der Flächennutzungs- und der Sanierungsplan (Generalbebauungsplan) ausgearbeitet. Eine Veränderungssperre nach dem Bundesbaugesetz verhindert bis zu deren

¹ Vgl. RB II (1961), S. 141 ff., III (1962), S. 293 f.



Abbildung 1

Die arbeitsaufwendigen Terrassen bestimmten bisher das Bild des Tuniberges, der bei Opfingen etwa 3 km breit ist.

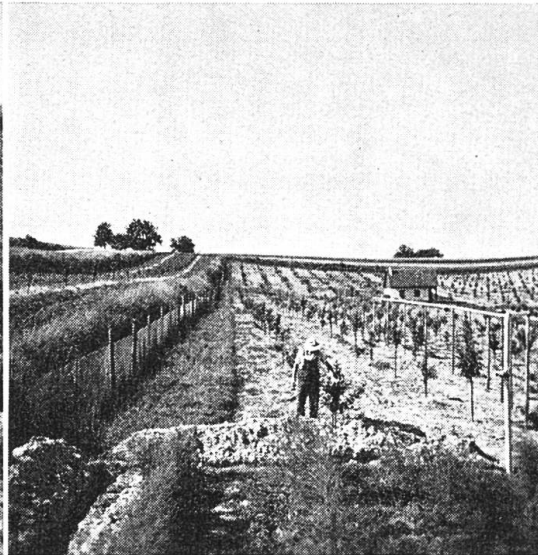


Abbildung 2

Grosse Flächen mit einheitlichen Kulturen ermöglichen eine rationelle Anwendung moderner Maschinen und Geräte

Inkrafttreten unzweckmässige Neu- und Umbauten. Ziel der Dorfsanierung ist, unter möglichster Wahrung des alten Dorfbildes, die völlige Modernisierung des Dorfes. Es geht also nicht nur um eine durchgreifende Verbesserung der Wohn- und Wirtschaftsgebäude der Landwirte, sondern auch der gesamten übrigen Bevölkerung, einschliesslich ihrer sozialen Bedürfnisse. Die in den Beispielsgemeinden gemachten Erfahrungen werden als Grundlage für eine umfassende Sanierung aller deutschen Dörfer dienen, an die man nach Befriedigung des sozialen Wohnungsbaues gehen will.

Schon heute verändert sich das Bild der *Feldmark* Opfingens und wird sich bis zum Abschluss aller Strukturverbesserungsmassnahmen noch erheblich wandeln: Vorher eine bunt gegliederte, aber siedlungslose Terrassenlandschaft, auf der in unregelmässiger Streuung und auf durch Realteilung zersplitterten kleinsten Grundstücken Reben, Obst und Feldfrüchte stehen, alles schlecht erschlossen durch Hohlwege und andere unzulängliche Strassen; nachher einheitliche Kulturen von Reben und Obst auf grossen Flächen an standortmässig geeigneten Hügeln, grosse Flächen von landwirtschaftlichen Kulturen und ein gutes Netz von festen Wegen; dazu in der Feldmark fünf neue Weiler. Das Dorf Opfingen selbst aber wird eine moderne Siedlung mit Luft und Licht und guten Wegen, versehen mit ausreichenden Wasser-, Abwasser- und Stromanlagen, mit neuzeitlichen landwirtschaftlichen Gehöften und freundlichen Wohnsiedlungen. Dazu kommen die notwendigen gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Einrichtungen, die eine heutige ländliche Gemeinde braucht: Kirchen, Schulen, Sportanlagen, Dorfgemeinschaftshaus und genossenschaftliches Zentrum.

H. Heering, Gundelfingen

Hüningen plant und realisiert

Von den beiden elsässischen Nachbarstädten Basels, St-Louis und Hüningen, hatte letzteres in den vergangenen Jahrzehnten wesentlich grössere Entwicklungsschwierigkeiten. Am Südeinde des französischen Rheinglaxis gelegen, hemmte die Grenznähe die Wandlung von einer deklassierten Festungs- und Garnisonsstadt zu einer modernen Wohn- und Industriesiedlung. Der Abbruch der Eisenbahnbrücke nach Weil, wie auch der Bau von Bunkern auf beiden Stromufern waren sichtbare Symptome der europäischen Spannungen, die sich lähmend auf den Unternehmungsgeist des Gemeinwesens auswirken mussten. Der ungenügende Bahnanschluss und die Krise in der Textilindustrie, ja die weltweite Krise überhaupt, verurteilten Hüningen zur Stagnation.

Mit dem Ende des Zweiten Weltkrieges schwollen die Probleme, vor welche die Stadtverwaltung sich gestellt sah, lawinenartig an, doch dämmerte ein Hoffnungsschimmer am Horizonte, der neuen Mut gab: die deutsch-französische Annäherung und die damit Hand in Hand gehende europäische Integration. Der Alldruck der Grenze wich und aus der Gefahrenzone wurde eine Nahtstelle an der Dreiländerecke. Die Verwüstungen des Krieges wurden allmählich beseitigt, und das früher arg vernachlässigte Stadtbild hinterlässt heute beim Besucher einen bedeutend vorteilhafteren Eindruck. Seit Kriegsende zogen rund 2500 Personen nach Hüningen (Herbst 1963 total ca. 5250 Einwohner), für die Wohnraum zur Verfügung gestellt werden musste. Im N und S der fünfeckigen Altstadt treffen wir auf die grossen Blöcke des «HLM» (Office d'habitations de loyers modérés), die modernen Komfort zu mässigen Zinsen bieten. Für noch weniger Bemittelte dienen vorläufig die Notstandsbaracken in der Nähe des Sportplatzes, die aber der Industriezone Nord werden weichen müssen. Die Sozialgesetzgebung im Nachkriegsfrankreich erheischte die Schaffung einer Reihe von Wohlfahrtseinrichtungen; die steigende Einwohnerzahl zwang um die Mitte des letzten Jahrzehnts zum Bau eines grosszügigen Schulkomplexes im N der alten Wälle, worauf das aus dem Ende des letzten Jahrhunderts stammende Schulhaus auf dem Abatucciplatz dem neuen «Collège» und dem Ortsmuseum abgetreten wurde. Zu den beiden interkommunalen Syndikaten für Gas und Wasser wird demnächst ein drittes, eine Kehrriechverbrennungsanstalt, treten.

Von grosser Bedeutung für die Zukunft Hüningens ist die Schaffung zweier Industriezonen: Die nördliche soll mit einem Rheinkai im Bereiche des jetzigen Sportplatzes verbunden werden und ist noch nicht über das Stadium der Planung hinausgekommen. Anders steht es mit der südlichen, deren Entwicklung zwischen Schweizergrenze und Zweigkanal leicht zu verfolgen ist. Auch sie macht die Entfernung einiger alter Gebäude notwendig, so des früher im Besitze des Basler Bürgerspitals befindlichen Schiffsmühle-Hofes auf der Rheinseite und von einzelnen Wohnbauten auf der Westseite. Zunächst der Grenze wird ein grosser, ähnlich der Flugplatzstrasse von einem Drahtzaun umgebener, vom französischen Zollbereich

ausgenommener Parkplatz für die Sandoz AG geplant, da dieser Firma auf Schweizerboden kein Platz mehr für eine solche Anlage zur Verfügung steht. Gleich daran anschliessend wird in Kürze ein Fabrikationsbetrieb des französischen Zweiges des gleichen Chemieunternehmens entstehen. Zwischen diesen Komplex und denjenigen der bereits bestehenden Laboratorien und Werke der Geigy-France schiebt sich vorläufig noch das grosse Areal der Nouvelle Sablière de Huningue (Hupfer), die auch nach Basel Kies liefert und von dort Auffüllmassen in die abgebauten Gruben bezieht. Schliesslich sei noch daran erinnert, dass auch gegen den Rhein hin die Chemische Fabrik Kuhlmann (früher Durand & Huguenin) sich stark ausgeweitet hat. Die

Neubauten am Südrande der Hüniger Altstadt, dazwischen renoviertes Haus mit Mansardendach aus der Gründungszeit der Festung (Photo O. Schreier, 1963)



ganze «Zone industrielle Sud» wird Bahnanschluss erhalten, und eben ist von Gemeinde und Anwändern die Errichtung einer modernen Abwasseranlage beschlossen worden, die leicht an den von Basel her geplanten Strang wird angeschlossen werden können. Die damit verbundenen Tiefbauten ermöglichen auch den Ausbau und die Begradigung der Basler Strasse. Hünigen ist sehr daran gelegen, dass der Verschmutzung des Rheines möglichst bald Einhalt geboten und die zwischen Neudorf und Rosenau geplante Basler Kläranlage verwirklicht wird.

Die enge Zusammenarbeit von Hünigen mit Weil am Rhein liess den Wunsch nach einer festen Verbindung zwischen den beiden Grenzstädten entstehen. Im Interesse der Basler Rheinschiffahrt lässt sich aber weder die alte Schiffsbrücke wieder errichten, noch an dieser Stelle eine feste Brücke

schlagen. Doch stehen immer noch die beiden Pfeiler der demontierten Eisenbahnbrücke, die an geeigneter Stelle einen Zusammenschluss der elsässischen mit der badischen Autobahn ermöglichen. Die in der Habsheimer Hart im Gang befindlichen Arbeiten sollen den Anschluss an Basel einerseits über die Flugplatzstrasse, andererseits durch eine Abzweigung bei Neuweg (Fischzuchtanstalt) in Richtung Rhein — Palmrain — Otterbach ermöglichen. Die Gemeinde Weil hat vorsorglicherweise die für diese Zu-leitung erforderlichen Parzellen bereits erworben.

Wenn wir überblicken, was unsere elsässischen Nachbarn planen und realisieren, so dürfen wir feststellen, dass eine Reihe dieser Unternehmen auch Basel betreffen. Wir haben allen Grund, uns nicht nur über den neu erwachten Unternehmungsgeist zu freuen, sondern aktiv, unter Einsetzung unserer eigenen Mittel, uns an der Verwirklichung zu beteiligen.

G. Bienz, Basel (z. Teil nach Angaben der Herren H. Janser, Adjoint au Maire, und L. Kiechel, Directeur d'Ecole, beide in Hüningen).

In Kürze

— Am 9. März 1963 fand die Gründung der *Regionalplanungsgruppe Laufental-Thierstein* statt; elf Gemeinden und der Industrieverband Laufen und Umgebung erklärten unter Vorbehalt der Genehmigung durch die Gemeinde- bzw. Mitgliederversammlung ihren Beitritt zu der als Verein konstituierten Gruppe; man rechnet mit dem Beitritt weiterer Gemeinden. Mit dieser Gründung ist die Voraussetzung zur Inangriffnahme der Regionalplanung im Laufenerbecken nun vorhanden.

Peter Haberthür, Breitenbach

— Der bisher ausgebaute Teil der *Schwarzwaldhochstrasse* von Baden-Baden über Sand, Mummelsee bis zur Alexanderschanze beim Kniebis, von wo Freudenstadt erreicht wird, soll über den Feldberg bis zum Hochrhein weitergeführt werden. Die Gesamtlänge der Strasse Baden-Baden bis Waldshut wird etwa 190 km betragen; davon müssten 90 km völlig neu gebaut werden.

G. Endriss, Freiburg i. Br.

Mitarbeiter des Heftes: A. Amstein, Bern, Pressedienst SBB / Prof. Dr. H. Annaheim, Basel, Krachenrain 58 / Dr. D. Barsch, Riehen, Rainallee 4 / G. Bienz, Basel, Bruderholzallee 45 / Dr. K. Bösiger, Basel, Hohe Windstrasse 27 / W. Buchmann, St. Gallen, Apfelbergweg 3 / H. Bühler, Basel, Hermann Albrecht-Strasse 15 / Prof. Dr. M. Chevalier, Besançon, Université de Besançon, Faculté des lettres et sciences humaines / E. und E. von Dechend, Basel, Eulerstrasse 41 / Dr. G. Endriss, Freiburg i. Br., Sautierstrasse 65 / P. Haberthür, Breitenbach, Passwangstrasse 438 / H. Heering, Dipl. Landwirt, Gundolfingen über Freiburg i. Br. / Prof. Dr. E. Juillard, Strasbourg, 22, Rue Herter / H. W. Muggli, Basel, Hans Huber-Strasse 19 / Prof. Dr. C. A. Schmitz, Basel, Museum für Völkerkunde, Augustinergasse 2 / Dr. H. U. Sulser, Basel, St. Albananlage 39 / Prof. Dr. W. Weischet, Freiburg i. Br., Geogr. Institut I, Hebelstrasse 40.

Graphische Bearbeitung der Figuren: B. Baur, Basel, Lehenmattstrasse 189.