

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

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

**Band:** 25 (1984)

**Heft:** 2-3

**Artikel:** Zur Dynamik von städtischem Grundbesitz im Stadtumland : der Wandel des Muttenzerfelds

**Autor:** Winkler, Justin

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1088822>

#### 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:** 14.01.2026

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

# ZUR DYNAMIK VON STÄDTISCHEM GRUNDBESITZ IM STADTUMLAND

## DER WANDEL DES MUTTENZERFELDS

JUSTIN WINKLER

Am Beispiel des heute fast völlig "aufgebrauchten" Grundbesitzes der Christoph Merian Stiftung (CMS) auf dem Muttenzerfeld möchte ich einen chronologisch-räumlichen Überblick über die Dynamik von Besitzerwechsel und Landnutzung in jenem für die Stadt Basel infrastrukturell wichtigen Raum geben<sup>1</sup>.

### 1 Ein stadtnahes Landgut im Enteignungsprozess des Bahnbau

1811 macht Christoph Merian-Hoffmann (1769 - 1849) mit dem Kauf des damals 52 ha grossen Gutes Brüglingen den Anfang zu dem heute auf 900 ha angewachsenen und grundlegend umstrukturierten Grundbesitz der CMS. Sein Sohn Christoph Merian-Burckhardt (1800 - 1858) widmet sich ganz der Vergrösserung dieses Gutes, das er zwischen 1828 und 1856 mit grosser Zielstrebigkeit auf 303 ha erweitert und zu einem mustergültigen Landwirtschaftsbetrieb ausbaut. In den 1850er Jahren wird die von ihm erreichte räumliche Abrundung seines Grundbesitzes durch die mit dem Bau der Eisenbahn heftig einsetzende Verkehrs- und Stadtentwicklung irreversibel aufgebrochen: Der "helvetische Verkehrsnabel" der Stadt Basel durchschneidet bei St. Jakob das Brüglinger Gut mit dem Eisenbahndamm, der zu der Birsbrücke führt, und auf dem Wolffeld gehen 1879 umfangreiche Flächen an den neuen Rangierbahnhof. Rund ein Drittel der von der Schweizerischen Centralbahn (SCB) zwischen 1852 und 1887 in diesem Bereich erworbenen Fläche entstammt den Besitzungen Christoph Merians<sup>2</sup>.

Alle Abtretungen können mit ihm als Kauf- und Tauschgeschäfte geregelt werden. Die SCB muss nur ein Viertel der gesamten Fläche auf dem Expropriationsweg erwerben, den ihr das Bundesgesetz vom Mai 1850 ermöglicht.

Seit 1886 besteht die von Christoph Merian als Erbin seines Vermögens und Grundbesitzes eingesetzte Stiftung. Zwischen 1894 und 1898 muss diese in einem erst 1900 abgeschlossenen Expropriationsverfahren 11,3 ha Land für die Erweiterung des Rangierbahnhofs auf dem Wolf an die SCB abtreten<sup>3</sup>. Durch das Wachstum des "helvetischen Verkehrsnabels" in Form der Bahnanlagen wird sie in dieser Zeit zu Landersatzkäufen angeregt, die sie als Erweiterung ihres am östlichen Bruderholz befindlichen Landwirtschaftslandes tätigt. Diese Zunahme von hoffnem Land macht die Bewirtschaftung von Brüglingen aus problematisch. Als die Gebäude des Ziegelhüttenhofs in St. Jakob

---

Justin Winkler, St. Johanns-Vorstadt 5, 4056 Basel

den Bahnanlagen weichen müssen, beschliesst die Stiftung 1898, in grösserer Nähe zum Bruderholz einen neuen, später Waldhof benannten Hof an der alten Reinacherstrasse zu errichten. Die Verwaltung bemüht sich in dieser Zeit intensiv, auf dem Ruchfeld (Münchenstein) und auf dem Muttenzerfeld Landkomplexe zu erwerben. Sie tut dies halb aus landwirtschaftlicher Notwendigkeit, halb als Vorsorge an entwicklungsträchtiger Lage.

## 2 Die Landkäufe jenseits der Birs

Abb. 1 zeigt Muttenzerfeld und Hard in ihrer Gestalt um die Mitte des letzten Jahrhunderts. Die Überlandstrasse durch die Hard nach der Schweizerhalle und die Verbindungsstrasse Birsfelden-Muttenz, die das Muttenzerfeld durchquert, sind die hauptsächlichen Verkehrsträger. Steg und Furt bei St. Jakob haben zu diesem Zeitpunkt keine vergleichbare Bedeutung für den Verkehr von und nach Basel<sup>4</sup>. An den Hardwald stösst im Süden die Ackerflur an. An der Muttenzerstrasse sind die später nur noch in Flurnamen und Parzellarstruktur erkennbaren Feldreben zu sehen. Im östlichen Muttenzerfeld überwiegt Grünland mit Kirschbäumen<sup>5</sup>.

Die CMS beschliesst erstmals im November 1896 den Kauf von Land auf dem Muttenzerfeld. Sie erwirbt insgesamt 5,6 ha Ackerland von ihrer ehemaligen Pächterin auf dem Ziegelhüttenhof in St. Jakob. Aufgrund zweier Gutachten über die Zulässigkeit von frei-händigen Landverkäufen trotz des testamentarischen Veräußerungsverbotes ermächtigt der Bürgerrat im Mai 1897 die Stiftung zu solchen Verkäufen unter der Bedingung gleichzeitiger Ersatzkäufe. Die Landkäufe auf dem Muttenzerfeld erscheinen unter dieser Voraussetzung mit dem landwirtschaftlichen Nutzen allein nicht ausreichend begründet und lassen Ersatz und Vorsorge als wichtige Motive vermuten. Die Brüglinger Pächter beklagen sich zu dieser Zeit über zu grosse Wirtschaftsflächen (vor dem Bau des Waldhofs!). Zudem ist nach der Agrarkrise der 1880er Jahre, die von der allgemeinen Verkehrserschliessung ausgelöst und durch den Strukturwandel der Landwirtschaft verschärft worden ist, niemand bestrebt, sein Kapital in der Landwirtschaft anzulegen.

Von der "Wünschbarkeit einer vollständigen Abrundung" des an die Hard anstossenden Stiftungsgrundbesitzes wird erstmals 1903 gesprochen, als gerade beträchtliche Zukäufe erfolgt sind. Die Kaufpreise übersteigen nun Fr. -50/m<sup>2</sup> und sollen mit dieser Zielsetzung vor dem Bürgerrat gerechtfertigt werden. Erst 1937, im Expropriationsverfahren für die Birsfelder Hafenbahn, werden diese Landkäufe ex post ausdrücklich als Ersatzkäufe für im Stadtgebiet enteignetes Land bezeichnet.

Mit dem Erwerb des zum Hagnau-Gut gehörenden Landes und einiger Einzelparzellen werden die Landkäufe 1914 abgeschlossen. Von 1897 bis 1914 hat die Stiftung im Bereich des Hofackers 34,1 ha Land für insgesamt 206 000 Franken erworben<sup>6</sup>.

Wie Abb. 2 zeigt, entwickelt sich der Grundbesitz der CMS auf dem Muster des traditionell klein-parzellierten Grundbesitzes der Ackerfluren. Die für die Kaufpreisberechnungen notwendigen Flächenmasse der Einzelparzellen geben der in solchen Dingen schon gebrannten Stiftungsverwaltung mehrmals Anlass zu Auseinandersetzungen mit Verkäufern und ausser Kraft gesetzten Flächenmassen.

Die Arrondierungswirkung der Käufe in der Langstreifen-Gewannflur mit den im Mittel 30 a messenden Parzellen ist beträchtlich. Dies zeigt der Zuwachs der Anteile der grösseren geschlossenen Parzellblöcke an der jeweiligen Gesamtfläche des vorhandenen Grundbesitzes:

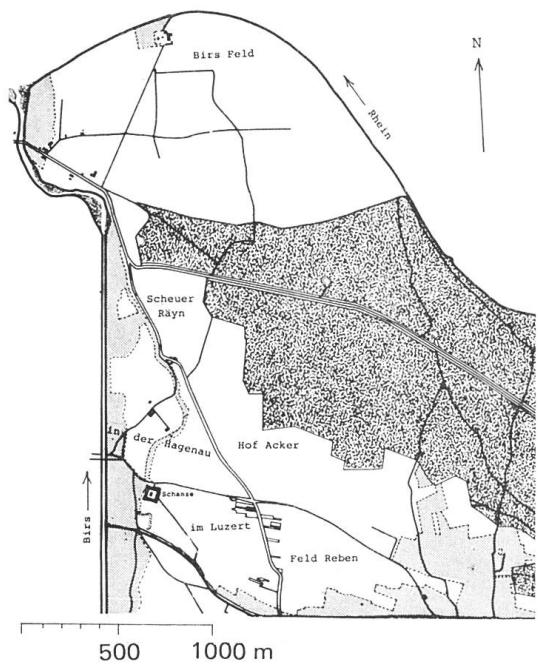


Abb. 1 Muttenzerfeld, Hard und Birsfeld um 1840. Nach einem Plan von Heinrich Siegfried im Staatsarchiv Basel-Landschaft, Liestal.

Grünland  
Wald

Parzellenblöcke mit einer Fläche von:	1900	1906	1914
2 - 4,9 ha	26%	68%	—
5 + ha	—	—	78%

Die Stiftung beschliesst 1910, das ungenügend erschlossene Ackerland mit einem Weg entlang dem Hardwaldrand zu erschliessen, an dessen Bau sich die Bürgergemeinde als Hard-Besitzerin beteiligt. Bei dieser Gelegenheit vereinbart sie mit dem damaligen Besitzer und Bewirtschafter des Hagnau-Gutes einen Landtausch, der beiden Seiten besser arrondierte Wirtschaftsflächen bringt. Die Landkäufe auf dem Muttenzerfeld lassen sich zusammenfassend in vier Zeitabschnitte von unterschiedlicher Dynamik gliedern (Tab. 1):

Tab. 1 Landkäufe auf dem Muttenzerfeld: Dynamik

	Umfang des Zukaufs (in ha)	Kaufpreise in Fr./m <sup>2</sup>
1897 - 1902 Kontinuierliche Zukäufe	14,3 ha	0,33 - 0,50
1903 - 1905 Rasche, grosse Zukäufe mit Arrondierungsziel	9,4 ha	0,50 - 0,75
1906 - 1911 Relative Stagnation der Zukäufe infolge der ausgelösten Preissteigerungen auf den Restflächen	3,3 ha	0,39 - 1.00
1913 - 1914 Abrundung durch den Kauf des zum Hagnau-Gut gehörenden Landes in Muttenz.	7,1 ha	0,77 - 1,25

### 3 Das Zentralfriedhofprojekt

Die Stiftung erwirbt 1913 (Vertragsabschluss) das 24,8 ha grosse Hagnau-Gut, dessen Land wesentlich zur Schliessung des Grundbesitzes auf dem Muttenzerfeld beiträgt. Sie

folgt damit der wiederholten Empfehlung des Finanzdepartements Basel-Stadt, dieses Gut der Stadt für den seit 1911 in der Hard geplanten Zentralfriedhof zu sichern. Der hohe Kaufpreis wird vor dem Bürgerrat mit dem Landbedarf für die anvisierten "grossen öffentlichen Werke" gerechtfertigt. Für die Zwecke der Friedhofsanlage sollte die CMS überdies eine Restfläche von ca. 2,6 ha auf dem Klünenfeld kaufsweise arrondieren, was aber an den hohen Kaufpreisforderungen der Landeigentümer scheitert<sup>7</sup>.

Schon 1906 wird die Stiftung angefragt, ob sie für das Zentralfriedhof-Projekt Innere Lange Heid (Münchenstein) 27 ha Land mit ihrem dortigen Grundbesitz kaufsweise arrondieren und der Einwohnergemeinde abtreten könne. Da der Kanton Basel-Landschaft sich gegen dieses Projekt stellt und nach Erfahrung und Auffassung der CMS eine Arrondierung im gewünschten Umfang ohne Expropriationsrecht zu teuer zu stehen käme<sup>8</sup>, wird 1909 ein anderer Friedhofstandort gesucht. Mit der Verlegung des Projekts auf geschlossenes, städtisches öffentliches Grundeigentum im Hardwald (Bürgergemeinde Basel) wird versucht, die politischen und finanziellen Schwierigkeiten des Münchensteiner Projekts zu umgehen. Die Gemeinden Birsfelden und Muttenz zeigen sich mit verschiedenen Auflagen einverstanden, halten aber 1917, kurz vor der Realisierungsreife, die vorbehaltene Rheinhafen- und Güterbahnhoffrage plötzlich für zu wenig abgeklärt, um ihre Zustimmung geben zu können. Im gleichen Jahr werden der Stadt Grundstücke auf dem Hörnli angeboten, was zur Planung und 1932 zur Fertigstellung des Friedhofs am Hörnli führt.

#### 4 Die Ausdehnung der Bahnanlagen und konkurrierende Nutzungswünsche

Von 1925 bis 1934 finden die Expropriationen für den Rangierbahnhof Muttenz statt, für dessen Bau das in der Peripherie der städtischen und dörflichen Siedlungskörper gelegene Muttenzerfeld nun ungleich bessere Voraussetzungen bietet als der im unmittelbaren Expansionsbereich der Stadt liegende Wolfbahnhof. Die Stiftung hat den SBB in den Gemeinden Birsfelden, Muttenz und Pratteln zusammen 8,4 ha Land zu durchschnittlich Fr. 2.36/m<sup>2</sup> abzutreten. Diese Fläche entspricht etwa dem Zweifachen der damaligen mittleren Grösse eines Landwirtschaftsbetriebs im Bezirk Arlesheim<sup>9</sup>.

1921 bis 1925 wird südlich der Bahnlinie die "Feldregulierung IV Muttenz" durchgeführt<sup>10</sup>, deren Perimeter 216 ha Land umfasst. Das auf 16 Grundbuchparzellen verteilte Stiftungsland wird dabei in 4 Parzellen vereinigt. Der geschlossene, aber grundbuchlich noch immer stark parzellierte Stiftungsgrundbesitz nördlich der Bahnlinie wird durch die Grundbuchvermessung in wenige, sehr grosse Grundbuchparzellen zusammengefasst: die grösste misst nach dem Güterzettel von 1924 28 ha (1936 noch 19,9 ha).

1931 - 1932 beteiligt sich die Stiftung massgeblich an der Feldregulierung "Im Freuler", die durch die Ausscheidung von Strassenparzellen eine Überbauung ermöglichen soll. Von den 13,2 ha neugeordneten Areals sind 52% im Besitz der CMS, die durch ihren Verwalter und den Pächter des Hagnau-Guts in der Vollzugskommission vertreten ist. Der Zonenplanentwurf der Gemeinde Muttenz von 1944 sieht das Freuler-Gebiet als Wohn- und Gewerbezone und die grosse Hofackerparzelle der Stiftung als Industriezone mit Beschränkung vor. 1955 werden die Areale der ausgeschiedenen, aber baulich noch nicht realisierten Strassen zugunsten eines bauwilligen Gewerbebetriebs neu fest-



Abb. 2 a - c Zustandekommen des Grundbesitzes des Christoph Merian Stiftung auf dem Muttenzerfeld 1897 - 1914. Quelle: Fertigungsprotokolle der Gemeinde Muttenz

Abb. 2a disperse Käufe  
Abb. 2b erste Abrundung  
Abb. 2c Schliessung des Grundbesitzes

gelegt. Das heute erschliessungsmässig von der Stammgemeinde Muttenz abgeschnittene Freulerquartier ist im Zonenplan von 1974 flächenmässig 1 : 1 der Wohn- (W2 und W3) und Gewerbenutzung (G2) zugeordnet<sup>11</sup>.

1936 plant der Kanton Basel-Landschaft im Rahmen der Arbeitsbeschaffung die Erstellung von Hafenanlagen auf dem Sternenfeld und in der Au sowie der sogenannten Hafenbahn, die den Birsfelder Hafen mit dem Schienennetz beim Rangierbahnhof verbinden soll.

An die Hafenbahn haben städtische Institutionen 15,1 ha Land aus ihrem Besitz abzutreten:

davon die Bürgergemeinde Basel	91,7% (Wald)
die CMS	7,9% (Acker)
die Einwohnergemeinde BS	0,4% (Wiese)

Die Verhandlungen der CMS mit dem Kanton Basel-Landschaft über die Abtretungen lassen bald die Unmöglichkeit einer gütlichen Verständigung erkennen.

Die Stiftung befürchtet, die Hafenbahn bewirke eine Entwertung ihres für eine Überbauung umgelegten Grundbesitzes im "Freuler". Entschädigungsfordernungen und -angebote klaffen daher 9 : 1 (!) auseinander, und der Kanton leitet im August 1936 das Expropriationsverfahren ein. Im Vernehmlassungsverfahren muss die Stiftung von den Rechtsvertretern des Nachbarkantons Vorwürfe über spekulative, landpreisseigernde Aktivitäten in diesem Gebiet entgegennehmen, die mit Angriffen auf eine befürchtete Wohnsitz- und Arbeitsplatz-Autarkie des Stadtaktons (nach den Vereinbarungen über die Neuordnung der Gesamtarbeitsverträge vom September 1936) vermischt sind. Das eingesetzte Schiedsgericht entscheidet erst im September 1939, als die Hafenbahn, an der seit dem Frühjahr 1937 gebaut wird<sup>12</sup>, bereits besteht. Der Kanton Basel-Landschaft hat sich entschlossen gezeigt, Häfen und Hafenbahn für Arbeitsbeschaffung und Industrialisierung rasch, möglichst billig und auch gegen die verständlichen Einwände der Forstverwaltung der Bürgergemeinde Basel und der Schweizerischen Naturschutzkommission auszuführen. Die Stiftung muss 1,2 ha zu durchschnittlich Fr. 4.25/m<sup>2</sup> abtreten und erhält für weitere 1,6 ha Minderwertentschädigung<sup>13</sup>.

## 5 Die Flugplatzfrage

Vom Bau der Hafenanlagen beim Sternenfeld (Birsfelden) wird die "Aviatik beider Basel" stark betroffen. Sie verpflichtet sich dem Kanton Basel-Landschaft gegenüber, den Flugbetrieb auf dem von ihr seit 1923 gepachteten Sternenfeld mit Rücksicht auf die wachsenden Hafen- und Industrieanlagen bis 1940 einzustellen. Das 1935 - 1936 ausgearbeitete Projekt für einen Ersatz sieht ein Flugfeld auf dem Areal des Hardwalds vor, dessen Verwirklichung für den Grundbesitz der Stiftung und die Betriebsführung ihrer landwirtschaftlichen Güter auf dem dortigen Land weitreichende Folgen hätte.

Das erste Projekt hätte die Rodung von 137 ha Wald bedingt, was ca. 3/5 des Hardwaldbesitzes der Bürgergemeinde entsprochen hätte. CMS, Bürgergemeinde und Forstverwaltung werden 1942 eingeladen, über das redimensionierte Projekt "Hard C" zu beraten, dessen Flugfeld zwischen Hard und Rangierbahnhof vorgesehen ist und "nur" noch 63 ha Rodungsfläche erfordern würde.

Ein ETH-Gutachten für den Flugplatz "Hard C" errechnet mit der Grasnutzung des Flugfeldes einen Kulturlandgewinn von 26 ha, während nach einem Gutachten des Schweizerischen Bauernsekretariats für die Pachtgüter Hagnau und Vorder Brüglingen ein Verlust von 27% der bestehenden Wirtschaftsfläche zu erwarten ist. Da vorwiegend erstklassiges Ackerland abgetreten werden müsste, könnte der Verlust nur mit aufwendigen inneren Aufstockungen der Betriebe kompensiert werden, die eine wirtschaftliche Verwertung der zusätzlichen Grasnutzung des Flugfeldes erlaubten. Die Stiftung befürchtet in dieser Sache, der Kanton Basel-Landschaft würde ihr mit seiner "rigorosen, stiftungsfeindlichen Bodenpolitik keine angemessene Landersatzkäufe gestatten".

Von mehreren geprüften Standorten erweisen sich Hard und Allschwil-Burgfelden als die für einen Flugplatz geeigneten. Der Zweidrittels-Flächenbedarf auf französischem Territorium erschwert die Verhandlungen über Allschwil-Burgfelden, der Krieg lässt sie zum Erliegen kommen. Regierungsrat und Grosser Rat sprechen sich gegen eine Kompromisslösung "Allschwil-Schweizerteil" und für ein sofort benützbares Provisorium "Hard" aus. Die hart umkämpfte Wahl dieses Standortes wird in der Volksabstimmung vom März 1943 im Verhältnis 65 : 35 verworfen. — Der ablehnende Entscheid des Basler Stimmvolks ist verständlich angesichts der für das Flugfeld erforderlichen grossen Rodungen in einem wichtigen Basler Erholungsraum, der Furcht der Muttenzer Bewohner vor dem Fluglärm eines dauerhaften Provisoriums, der Gegnerschaft gegen einen "Flugplatz dritter Ordnung" für Basel und gegen ein Gedränge von Verkehrsanlagen im Bereich des Rangierbahnhofs. Feld und Wald bleiben vorläufig erhalten.

## 6 Der Verkehr bahnt sich seinen Weg

Der "helvetische Verkehrsnabel" von Basel hat unabhängig vom Flugplatzprojekt internationale Bedeutung erhalten. In den 1950er Jahren werden die Striche für neue Projekte über das Stiftungsland gezogen. Die Erweiterung des Rangierbahnhofs und der Bau von Schnellstrassen künden grosse Landbedürfnisse an. Die hohen Frequenzen des Individualverkehrs östlich der Stadt lassen diesen Verkehrsraum "autobahnreif" erscheinen. Seit 1952 befasst man sich im Kanton Basel-Landschaft mit Projekten zur Erweiterung der Strassenkapazitäten und 1953 wird auf eidgenössischer Ebene ein autobaumässiger Ausbau mit neuer Linienführung beschlossen.

Zu diesem Zeitpunkt prüft die Stiftung, ob auf ihrem restlichen, der zukünftigen Nutzung als Strassen- und Bahnareal gewidmeten Land auf dem Muttenzerfeld eine "Zwischenutzung" realisierbar ist. Sie plant 1955, die Hofackerflächen zur Kiesausbeutung zu vergeben. Die SBB befürchten, dass der Abbau von Kies und die Wiederauffüllung der Gruben im Bereich der von ihr geplanten Erweiterung des Rangierbahnhofs eine Verschlechterung des Bauuntergrunds zur Folge haben könnten. Sie lösen mit einem von ihnen in Auftrag gegebenen Gutachten über die Folgen des Kiesabbaus für die Grundwasserqualität im Bereich der Hardwasserrassungen eine Diskussion aus, in deren Verlauf die regierungsrätliche Hardwasserkommission der Stiftung nahelegt, auf ihr Vorhaben zu verzichten. Die Bahnen leisten eine Inkonvenienzschädigung für das Ausbeutungsverbot. Auf diese Weise wird das der CMS auf dem Muttenzerfeld verbliebene Landwirtschaftsland ohne Zwischennutzung zur Verkehrsfläche.

Der Bau der Nationalstrasse N2 beginnt 1960 mit der Errichtung der sechsspurigen Galerie Schweizerhalle. 1964 liegt die eidgenössische Genehmigung für die Stammlinie Basel-Ergolz vor. Der Anschluss "Hagnau", dem die Gebäude des Hagnau-Hofs zum Opfer fallen, wird wegen der nötigen Abklärungen für die Ostumfahrung der Stadt erst 1967 genehmigt<sup>14</sup>. Die sogenannte "Äussere Osttangente", die der Hafenbahn folgen und den Rhein bei Birsfelden überqueren würde, um nach Durchschneidung der "Langen Erlen" den Anschluss an das deutsche Autobahnnetz zu finden, setzt sich nicht durch. Die von der Bahn im letzten Jahrhundert initiierte W-E-Orientierung ist bis heute ungebrochen.

1960 - 1962 und 1971 tritt die CMS in den Gemeinden Muttenz und Birsfelden 11,8 ha Land für den Bau der Nationalstrasse N2 an den Kanton Basel-Landschaft ab. Diese Fläche stellt fast ein Drittel des basellandschaftlichen Nationalstrassen-Grundbesitzes in diesen Gemeinden dar. Noch umfangreichere Abtretungen von Hardwaldareal muss die Bürgergemeinde Basel leisten.

## 7 Grundbesitz"reste" und Landschafts"splitter"

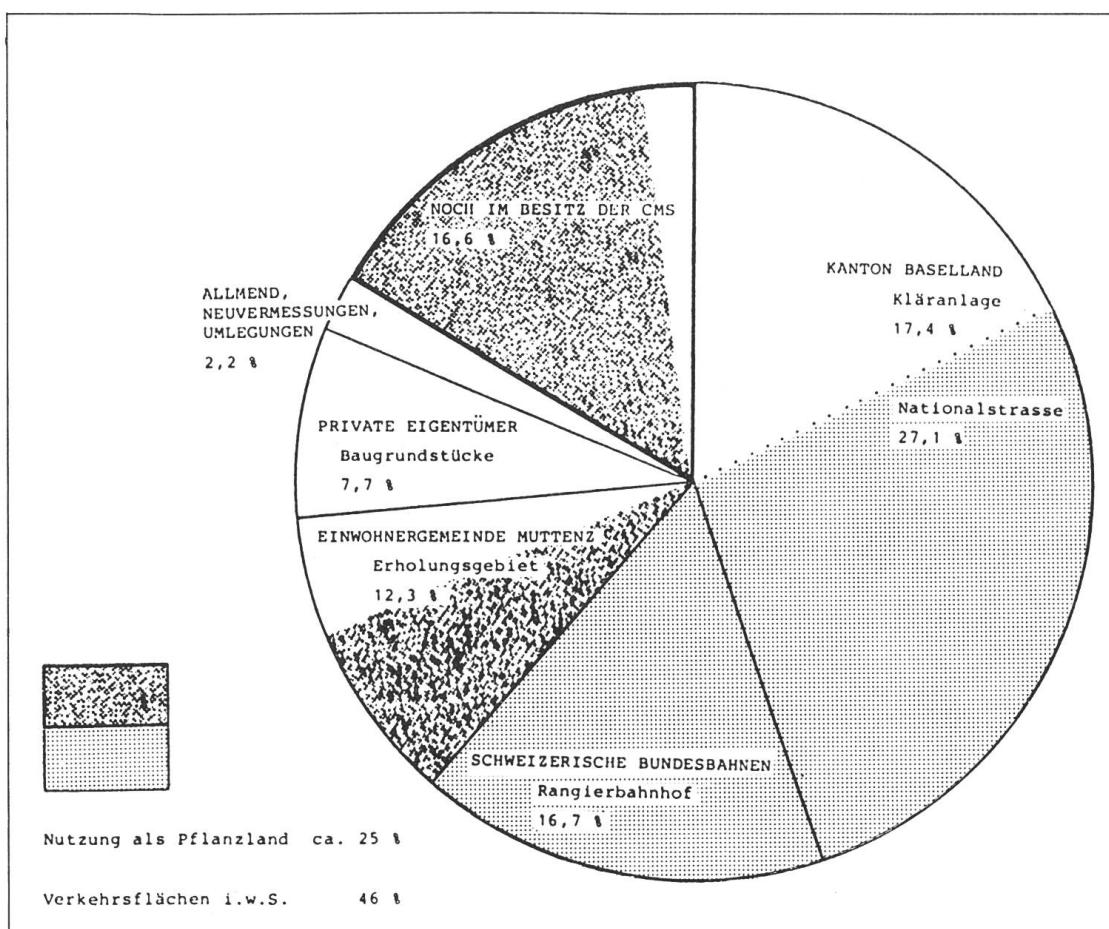
Sandwichartig von Autobahn und Rangierbahnhof eingefasst, bleibt ein rund 1,6 km langes, schmales Areal von 16,9 ha mit Wald- und Flur-"Resten" von Hardacker und Hofacker übrig. Private interessieren sich dafür, auf dem Rest des Stiftungsgrundbesitzes ein Speditionszentrum einzurichten, der Kantonsoberförster von Basel-Landschaft wünscht eine Ersatzaufforstung, die Gemeinde Muttenz würde die Möglichkeit zur Anlage von Pflanzland und Spielplätzen begrüssen. 1970 liegt ein von der Gemeinde in Auftrag gegebenes Vorprojekt für die Erschliessung und Aufteilung der Landschaftstranche als Erholungsgebiet vor. Ende 1971 beschliesst die Einwohnergemeinde Muttenz, zu seiner Verwirklichung 4,7 ha von der Stiftung für Pflanzland und 0,4 ha von der Bürgergemeinde Basel für einen Robinsonspielplatz zu erwerben.

Das Areal ist seit 1973 dem Teilzonenplan "Erholungsgebiet Hardacker" unterstellt und im Landschafts-Zonenplan von 1978 zusammen mit der Pflanzland-Restparzelle der CMS zwischen Hafenbahn und Hardwald als Spezialzone ausgeschieden<sup>15</sup>. Trotz des im westlichsten Teil verwirklichten Lärmschutzwalls ist das Erholungsgebiet von den grossen Lärmimmissionen stark betroffen und weist an vielen Stellen noch die für periphere Areale charakteristischen Deponienutzungen auf.

Der Verkauf des an das Erholungsgebiet angrenzenden Parzellenrests von 1,5 ha wird 1973 von den SBB als Expropriation verwirklicht. Der CMS verbleiben danach von ganzen, 1924 mit 53,4 ha bezifferbaren Hofacker-Hagnau-Komplex heute noch 2,8 ha am Hardwaldrand – scharf abgegrenzt von Nationalstrassen- und Hafenbahntrasse – und 4,3 ha in der Hagnau.

## 8 Besitzerwechsel und Nutzungsänderung

Abb. 3 fasst die Besitzveränderungen der seit der Kündigung des Hagnau-Pächters vergangenen 25 Jahre zusammen. Aus ihr geht hervor, dass fast drei Viertel des 1955 ausgewiesenen Stiftungsgrundbesitzes im Bereich von Muttenzerfeld-Hagnau im "öffentlichen Interesse" die Hand gewechselt haben. An die Stelle der landwirtschaftlichen Nutzung sind funktionale Nutzungsextreme getreten: Verkehrs-Grosstrukturen mit überregionalen Benützern, die grosse Flächen einer im Höchstmass spezialisierten Nutzung beanspruchen,



*Abb. 3 Aufbrauch des Grundbesitzes der Christoph Merian Stiftung auf Muttenzerfeld-Hagnau, Gemeinden Muttenz und Birsfelden, 1955 - 1983  
nach Eigentumsnachfolgern und Hauptnutzungen.  
Kreisfläche entspricht 43,65 ha.*

gegenüber Pflanzlandkolonien mit lokalen Benützern, die die Restflächen im Puffer der Verkehrsimmisionen mit intensiven und im wirtschaftlichen Sinn privilegierten Kulturen nutzen.

Der beschriebene Raum ist nach und nach zu einer "Infrastrukturlandschaft" geformt worden. Die Masstäblichkeit der Nutzung des Muttenzerfeldes<sup>16</sup> hat sich seit dem 19. Jahrhundert grundlegend geändert: sie ist durch die dargestellten Nutzungsextreme in zwei räumlich und funktional unvergleichbare Größen aufgetrennt worden.

Was sich mit dem "helvetischen Verkehrsnabel" der Stadt Basel im letzten Jahrhundert auszuformen beginnt, hat für das individuelle Verhalten der Grundbesitzerin CMS bedeutende Konsequenzen. Anwachsen und Abnahme ihres Grundbesitzes auf dem Muttenzerfeld können in Entsprechung zur expansiven und verbrauchenden Dynamik der Agglomeration gesehen werden. Die Verpflichtung der CMS zur Werterhaltung der Güter und damit zu Ersatzkäufen von abgehendem Land hat diesen *stadtnahen* Besitz-

komplex als Ersatz für *in der Stadt* abgetretenes Areal entstehen lassen und die Stiftung bei seinem "Aufgebrauchtwerden" zu bedeutenden Landersatzkäufen in der *Stadtferne* des Agglomerationsrandes und des ländlichen Raumes veranlasst. Dabei sind aber die Rahmenbedingungen zu jedem Zeitpunkt zu komplex gewesen, als dass von der (bald hundertjährigen) Kontinuität einer bewussten Bodenpolitik gesprochen werden dürfte.

#### ANMERKUNGEN

- <sup>1</sup> Ich folge damit der von *Gallusser* (1979, p. 156) vermittelten Betrachtungsweise, die namentlich in planungsorientierten kanadischen Studien gepflegt wurde. Dem Grundeigentümer wird eine "Schlüsselposition" im Landnutzungsgeschehen zugesprochen: Der Eigentümerwechsel (der in meinem Beitrag im Vordergrund steht) kann in diesem Sinne als "Schlüsselcharakteristik" der Dynamik eines konkreten Raumausschnitts betrachtet werden.
- <sup>2</sup> Berechnet auf die in den Abschnitten "Birs-Birsig" und Grossbasler Seite der "Verbindungsbahn" erworbenen 68 ha Land. Quelle: Grundbuch der SCB, Archiv der SBB Kreisdirektion II, Luzern.
- <sup>3</sup> *Miescher* 1936, p. 68 ff.
- <sup>4</sup> cf. *Sprecher* 1976, p. 163.
- <sup>5</sup> Nach Hinweisen im Grundbuch der SCB. Die Bahngesellschaft hat bei ihrem Landerwerb für die Linie Basel-Liestal auf dem östlichen Muttenzerfeld 1854 insgesamt 30 Kirschbäume entschädigt.
- <sup>6</sup> Fertigungsprotokolle der Gemeinde Muttenz.
- <sup>7</sup> Handschriftliche Eintragung in einen undatierten Projektplan. Schreiben des Kantonsingenieurs an den Vorsteher des Baudepartements vom 20.10.1915, Staatsarchiv Basel-Stadt, Bauakten HH5.
- <sup>8</sup> CMS an Finanzdepartement 23.6.1906, StA Bau HH5.
- <sup>9</sup> Q 31, 1933 = Eidg. Betriebszählung 1929, Bd. 6: Landwirtschaftsbetriebe.
- <sup>10</sup> Meliorationsamt Kanton Basel-Landschaft, Verzeichnis über die Bodenverbesserungen 1893 - 1960, Nr. 167.
- <sup>11</sup> Kanton Basel-Landschaft, Regierungsratsbeschluss (RRB) 993, 26.3.1974.
- <sup>12</sup> cf. *Polivka* 1976, p. 60 f.
- <sup>13</sup> Nach der Aufstellung der definitiven Vermessung 1940.
- <sup>14</sup> NN: "Erste Autobahnprojekte in der Nordwestschweiz", in National-Zeitung 349, 30./31.7.1955, p. [3].  
Aegerter & Bosshardt AG, Ingenieurbureau, 18.12.1969: "Bericht für die Presse: Eröffnung Nationalstrasse N2, Abschnitt Basel-Augst" (Separatum).
- <sup>15</sup> Kanton Basel-Landschaft, RRB 423, 30.1.1973, RRB 3310, 12.12.1978.
- <sup>16</sup> Die noch zu Beginn dieses Jahrhunderts verwendete Bezeichnung ist ausser Gebrauch geraten. "Feld" als agrarhistorisch häufiger, am Konkreten orientierter und in der "Felderwirtschaft" funktional aufgefasster Terminus kann in der Kammerung dieser Infrastrukturlandschaft nur sehr anachronistisch wirken.

#### LITERATUR

- Gallusser, W.A.*: Über die geographische Bedeutung des Grundeigentums. In: *Geographica Helvetica* 4, 1979, 153-162  
*Miescher, E.*: Die Christoph Merian'sche Stiftung in Basel. Eine Übersicht. Basel 1936

*Polivka, H.: Die wirtschaftliche Entwicklung Birsfeldens. In: Heimatkunde Birsfelden, ed.*

*Rüdisühli, K. et al., Liestal 1976, 48-61*

*Sprecher, G.: Brücken, Fähren, Kraftwerk und Schleusen. In: Heimatkunde Birsfelden, Liestal 1976, 163-169*

## RÉSUMÉ

A la périphérie Est de la ville de Bâle se trouve la propriété foncière de Christophe Merian, constituée dans la première partie du 19<sup>e</sup> siècle. Elle fait partie intégrante de la Fondation, créée par lui, et actuellement gérée par la municipalité de Bâle.

Au cours de la deuxième moitié du 19<sup>e</sup> siècle, la construction du chemin de fer de la vallée de la Birse entraîna l'expropriation du bien foncier, inaliénable, de la Fondation, avec achats compensatoires de terres, entre autres, dans le Muttenzer Feld tout proche. Au début de notre siècle, la Fondation y acquiert environ 53 ha de terres, y compris la ferme Hagnau. L'acquisition de cette exploitation en 1913 se trouve en rapport avec un projet de la ville de Bâle, concernant un cimetière central à aménager dans la forêt de la Hard, projet abandonné dans les années 20. A cette époque, on exproprie de grandes surfaces pour la gare de triage de Muttenz et la voie portuaire de Birsfelden.

A la fin des années 30, on élabore plusieurs projets d'aéroport, qui auraient nécessité d'importantes étendues foncières et de grands défrichements; un plébiscite s'y opposa et obligea au transfert ailleurs. Début des années 60, la ferme Hagnau est sacrifiée à l'élargissement de la Nationale 2; on élargit également la gare de triage de Muttenz.

Des 53 ha du foncier municipal il ne reste plus aujourd'hui que 7, et ce, dans un "paysage de circulation"!

Résumé: *J.Winkler*

Traduction: *P.Meyer*

