

Zeitschrift: Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie
Herausgeber: Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel ; Geographisches Institut der Universität Basel
Band: 43 (2002)
Heft: 1

Artikel: Der District des Trois Frontières im Nordwesten Basels : Denkanstösse zu einer integrativen Stadt- und Landschaftsentwicklung in einer "Zwischenstadt"

Autor: Volman, Rainer / Sandtner, Martin

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1088419>

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>

Der District des Trois Frontières im Nordwesten Basels – Denkanstösse zu einer integrativen Stadt- und Landschaftsentwicklung in einer “Zwischenstadt”

Rainer Volman und Martin Sandtner

Zusammenfassung

Der District des Trois Frontières, auf französischem Staatsgebiet gelegen und Teil der Trinationalen Agglomeration Basel, war Untersuchungsgebiet eines geographischen Regionalpraktikums, dessen Ergebnisse hier zusammengefasst werden. Eine Analyse des Raumes ergab, dass einerseits nahe der Stadt Basel deutliche Züge einer “Zwischenstadt” zu erkennen sind, andererseits noch grosse Freiräume mit wichtigen Klima-, Biotop- und Erholungsfunktionen bestehen. Aufbauend auf diese Grundlageninformationen wurden Vorschläge für eine integrative Stadt- und Landschaftsentwicklung entwickelt. Die Gesamtkonzeption sieht vor, in den bereits urban geprägten Gebieten eine offensive Angebotsplanung für Wohn- und Arbeitsnutzungen zu betreiben, um so auch den Siedlungsdruck auf die ländlichen Gemeinden zu verringern. Als Anschub sollen interdisziplinär angelegte Leitprojekte dienen, von denen einige vorgestellt werden.

1 Einleitung – Der District des Trois Frontières im Kontext der Trinationalen Agglomeration Basel (TAB)

Zur schon seit den 1960er Jahren gepflegten grenzüberschreitenden Zusammenarbeit in der Regio TriRhena besteht erst seit kurzem ein Pendant auf der kleinräumigeren Ebene der Agglomeration: Ende 1995 wurde die “Trinationale Agglomeration Basel” (TAB) gegründet, eine Arbeitsgruppe von Planern und eine politische Lenkungsgruppe mit Vertretern aus den Städten und Gemeinden der Agglomeration.

Adresse der Autoren: Dipl.-Volksw., lic. rer. reg. Rainer Volman, Dipl.-Geogr. Martin Sandtner, Geographisches Institut der Universität Basel, Abteilung Humangeographie, Klingelbergstr. 27, CH-4056 Basel/Schweiz

Seit Oktober 2001 liegt auch ein gemeinsames Entwicklungskonzept für alle 53 Gemeinden der TAB (davon 30 in der Schweiz, 14 in Deutschland und 10 in Frankreich, vgl. Abb. 1) vor. Einen Teilraum behandelt das Teilkonzept “Agglomerationsquartier Nordwest”, womit die auf französischem Gebiet liegenden Flächen zwischen der Stadt Basel und der Gemeinde Allschwil sowie dem EuroAirport bezeichnet werden. Dieses Schwerpunktgebiet der TAB-Planung ist trotz seiner zentralen und verkehrsgünstigen Lage innerhalb der Agglomeration momentan nur marginal genutzt (Kiesgruben, Landwirtschaft, Familiengärten) und schlecht strukturiert (vgl. *Wirz 2000*), was u.a. auf die Belastung durch den Fluglärm und die aus französischer Sicht periphere Lage zurückzuführen ist. Als Folge des Abbaus von Hemmnissen der Staatsgrenzen durch die bilateralen Verträge Schweiz–EU ist andererseits ein hoher Siedlungsdruck auf das kernstadtnahe Gebiet zu erwarten, da Wohn- und Gewerbegebäuden in guter Lage in der TAB mittelfristig knapp werden.

Im Sommersemester 2000 wurde am Geographischen Institut der Uni Basel ein Regionalpraktikum durchgeführt mit dem Ziel, den Entwicklungs- und Planungsspielraum des “Agglomerationsquartiers Nordwest” und der umliegenden Gebiete auf französischem Boden abzuschätzen sowie räumlich konkrete Planungsziele zu formulieren. Als Untersuchungsgebiet wurden die acht Gemeinden des District des Trois Frontières gewählt. Dabei handelt es sich um die französischen



Abb. 1 Der District des Trois Frontières in der Trinationalen Agglomeration Basel

TAB-Gemeinden mit Ausnahme der peripher gelegenen Orte Bartenheim und Kembs. In diesem Gebiet lassen sich einerseits typische Merkmale einer “Zwischenstadt” im Sinne von *Sieverts* (1997) (vgl. Kap. 2) finden, andererseits weist es noch grosse Freiflächen und damit vielfältige Entwicklungsmöglichkeiten auf. Zunächst wurden von Studierendengruppen Untersuchungen zur bestehenden Situation durchgeführt (vgl. Kap. 3.1), anschliessend Konzepte und Leitideen für die räumliche Entwicklung des Districts des Trois Frontières formuliert, wovon in Kap. 3.2 einige vorgestellt werden.

2 Die Zwischenstadt als neue Form der Siedlungsentwicklung

2.1 Von der Suburbanisierung zur Zwischenstadt

Die Anfänge der Suburbanisierung waren durch die räumliche Verlagerung des Wohnens von den Städten ins Umland gekennzeichnet. Seit den achtziger Jahren ist aber zusätzlich ein Wachstum von anderen, ehemals typisch städtischen Nutzungen im Umland der Zentren festzustellen: das wertschöpfungsarme, flächenintensive Gewerbe, aber auch Einkaufszentren und kommerzielle Freizeiteinrichtungen wie Sportarenen oder Grosskinos sowie Bürozentren einschliesslich Unternehmensheadquarters (*Prigge* 1999, *Garreau* 1991, *Hatzfeld & Roters* 1998). Ursachen sind Flächenengpässe der alten städtischen Zentren und damit verbundene hohe Bau-landpreise, Restriktionen bei Nutzung und Ausbau von Bauten, aber auch die Überlastung der Verkehrsinfrastruktur oder höhere Abgabenlasten (*Frey* 1993). Im Gegenzug verbessern weiträumige S-Bahnnetze, neue Umfahrungs-Autobahnen oder die meist in Entfernung zum Agglomerationskern gelegenen Flughäfen die Lagegunst des Agglomerationsumlandes (vgl. zum Beispiel Zürich: *Geiger* 1999).

Die Verlagerung “städtischer” Funktionen ins Umland führt dort zu einer Transformation der ehemals von Wohnen, Kleingewerbe und Landwirtschaft geprägten Gebieten in einen stark durchmischten Raum mit dörflichen Siedlungskernen, Ein-familienhaussiedlungen, Grosswohnanlagen, Gewerbeparks, Infrastrukturanlagen sowie Resten von Kultur- und Naturlandschaft. Diese Gebiete werden wegen ihrer indifferenten Stellung zwischen städtischer und ländlicher Morphologie und Funktion als “Zwischenstadt” bezeichnet (*Sieverts* 1997). Die neuen Standortmuster sind dabei meist diffus und orientieren sich wenig an räumlichen Vorgaben der bestehenden Zentrenhierarchie oder der Topographie. Sowohl die Einwohnerzuwächse als auch die neuen Unternehmen entstehen nämlich kaum aus endogener Entwicklung mit Bindung an bestehende Standorte (*Kahnert* 1998). Es handelt sich um Zu-wanderer, für die Standortfaktoren wie schnelle Verfügbarkeit von Flächen oder verkehrliche Lagegunst entscheidend sind (*Dessemontet* 1999, 33).

2.2 Probleme und Maximen interdisziplinärer Raumplanung in der Zwischenstadt

Der Zuwachs städtischer Funktionen in der Zwischenstadt birgt die Möglichkeit, ehemals einseitig auf suburbanes Wohnen ausgerichtete Schlafsiedlungen zu städtischen Räumen mit einer besseren Eigenversorgung bei Arbeitsplätzen und Nahversorgung aufzuwerten. Andererseits beinhaltet die Wachstumsdynamik der Zwischenstädte eine Reihe von Fallstricken als Folgen der willkürlichen und dispersen Erschliessung von Land:

- schneller Verbrauch und Zerschneiden verbliebener Freiräume,
- Entstehen einer konturlosen und an Identifikationsmerkmalen armen Stadt- und Naturlandschaft,
- vorschnelle Vergabe von “Spitzenstandorten” an Verkehrsknoten oder attraktiven Wohnlagen an Interessenten,
- erhöhte Infrastrukturkosten bei Verkehr, Ver- und Entsorgung,
- erhöhtes Verkehrsaufkommen vor allem beim motorisierten Individualverkehr.

Eine planvolle Steuerung und Ordnung des Wachstums der Zwischenstadt ist also notwendig. Althergebrachte Planungsansätze der restriktiven Lenkung durch Beschränkung von Siedlungsflächen auf den Agglomerationskern oder auf das System der historischen zentralen Orte im Agglomerationsumland scheitern aber oft an den spezifischen Randbedingungen der Dynamik der Zwischenstadt:

- Der Wachstumsraum Zwischenstadt ist in eine Vielzahl von Gebietskörperschaften zersplittert, die um mobile Investoren und Steuerzahler konkurrieren. Ein Verzicht auf Entwicklung in einzelnen Gemeinden zugunsten anderer Teilläume der Zwischenstadt ist deshalb schwer durchzusetzen.
- Grosse neue Büro-, Einkaufs- und Freizeitzentren oder Verkehrsknoten wie Autobahnkreuze oder Flughäfen lassen sich massstäblich nicht in historisch gewachsene zentrale Orte einpassen.

Unter diesen Bedingungen sind weder der Erhalt einer reinen Natur- und Kulturlandschaft im Agglomerationsumland noch der Weiterbau der traditionellen europäischen Stadt mit ihrer kleinteiligen, kompakten Mischung von Nutzungen als raumplanerische Leitstrategie für die Zwischenstadt realistisch. Als realisierbare, pragmatische Planungsmaximen bieten sich aber Formen einer angebotsorientierten anstatt einer beschränkenden Negativplanung ohne Durchsetzungskraft an:

- Integrale planerische Behandlung von Stadt und Naturlandschaft als “Hybrid”, in dem Flächen gleichzeitig naturräumliche und anthropogene Funktionen wahrnehmen (Sieverts 1998, 464ff.). Gleisanlagen, Brachen, Parks und Plätze können ökologisch wertvollere Artenvielfalt aufweisen als intensiv genutzte Landwirtschaftsflächen; die Natur ist als Naherholungsgebiet, Grundwasserregenerationsgebiet oder Frischluftproduzent zum Bestandteil des städtischen Metabolismus geworden.
- Räumliche Ordnung durch Positivplanung: Aktivierung der Potenziale für erwünschte anstatt Verhinderung unerwünschter Entwicklungen durch nur “scheibchenweise” Ausdehnung der Siedlungsflächen (*Bundesamt für Raum-*

- planung* 1996, 47). Die Nutzung von Freiräumen auch als Landschaftspark für Freizeit und Erholung kann z.B. wegen der grossen Zahl von Nutzniessern ein wirksamerer Schutz vor Überbauungswünschen sein als eine bei Bedarf veränderbare, rechtliche Ausweisung als Nichtbauzone. Die gezielte Ausweisung von attraktiven Entlastungszentren für Wirtschaftsaktivitäten kann die Nachfrage nach Gewerbeflächen von ungeeigneteren Räumen weglassen.
- Fachübergreifende, räumlich konkrete Leitprojekte als Ankerpunkt und Anstoss für gewünschte Aufwertungen oder Umdeutungen von Räumen (*Sieverts* 1997, 156ff.; *Christ* 1998). Kulturelle Nutzungen alter Industriebauten oder gestalterische Aufwertungen von öffentlichen Plätzen können z. B. das Image der zugehörigen Areale grundlegend ändern.

3 Ergebnisse des Regionalpraktikums

3.1 Bestandsaufnahme im Untersuchungsgebiet (vgl. Abb. 2)

Klima und Lufthygiene

Aus Sicht der Stadt Basel stellt das Untersuchungsgebiet insgesamt einen Klima-ausgleichsraum dar, da der hohe Freiflächenanteil Kaltluftproduktion ermöglicht. In sommerlichen Hochdrucklagen können Schwachwinde aus nordwestlicher Richtung diese kühlere Luft in das wärmebelastete Stadtgebiet transportieren (Flurwindsystem), sofern geeignete Flächen mit ungehinderter Durchlüftung bestehen bleiben.

Besondere Bedeutung sowohl für das Untersuchungsgebiet selbst als auch für die angrenzenden Stadtgebiete haben die reliefbedingten Durchlüftungsbahnen am Sundgaurand. Hier kann unbelastete Frischluft aus dem Hügelland in die Rheinebene abfließen und zur Verbesserung der Situation in den Siedlungen beitragen. Auch der Rhein mit seiner Aue stellt eine potenzielle Luftleitbahn dar. Aus klimatischer und lufthygienischer Sicht sollten diese Bahnen sowie die grossen Gebiete mit ungehinderter Durchlüftung als Grünflächen erhalten und von baulichen Hindernissen freigehalten werden (vgl. *Arbeitsgemeinschaft KABA* 1998).

Arten und Lebensräume

Mit der Petite Camargue Alsacienne in der ehemaligen Aue des Rheins liegt ein überregional bedeutendes Naturschutzgebiet im District des Trois Frontières, dessen langfristige Erhaltung gesichert ist. Der Bereich der subrezenten Aue wird als "Schwerpunktgebiet Natur und Landschaft" in der TAB bezeichnet (*Trinationale Agglomeration Basel* 2000, 40). Daneben existieren auf der Rheininsel und an der Hangkante zum Sundgau weitere wichtige Biotope. Durch die fortschreitende Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ist v. a. deren Vernetzung untereinander gefährdet, was eine genetische Verarmung der Populationen zur Folge hätte.

Als potenzielle Vernetzungskorridore bieten sich lineare Elemente der Landschaft an (Randstreifen von Wasserläufen und Verkehrswegen, Kleinstrukturen wie Ackerraine und Baumreihen). Allerdings stellen selbst bei optimaler Gestaltung viele der Verkehrswege für die meisten Tierarten unüberwindbare Hindernisse dar.

Freiraumbezogene Erholung

Freiflächen innerhalb einer städtischen Agglomeration sind v. a. für die kurzfristige Erholung der Bevölkerung am Feierabend oder am Wochenende und damit für Aktivitäten wie Spazierengehen und Fahrradfahren wichtig. Dafür attraktive Räume zeichnen sich durch eine vielfältige natur- und kulturräumliche Ausstattung sowie eine ortstypische Eigenart aus.

Attraktive Landschaftsteile im Untersuchungsgebiet sind die rezente bis subrezente Rheinaue, sofern sie in naturnahem Zustand erhalten ist, der teils bewaldete Sundgaurand und das westlich anschliessende Hügelland sowie die Ortskerne der Dörfer Hégenheim, Buschwiller, Hésingue, Blotzheim und Huningue. Aus Sicht einer agglomerationsweiten Erholungsplanung muss es ein Ziel sein, diese ländlich geprägten Teile in Stadtnähe zu erhalten und deren Attraktivität noch zu steigern. Andererseits sollten Belastungen wie der Fluglärm, die die Erholungseignung verringern, in Grenzen gehalten werden.

Wohnen

Vor allem im südöstlichen Bereich des Untersuchungsgebietes war das bisherige Bevölkerungswachstum mit grossflächiger Zersiedelung verbunden, so dass der ehemals eher ländliche Charakter von Saint-Louis, Huningue und Village-Neuf weitgehend verloren ging und Freiflächen knapp sind. Zusätzliche Potenziale für Wohnnutzungen liegen hier im verdichteten Wohnen bei gleichzeitiger Schaffung städtischer Qualitäten wie Nähe zum öffentlichen Verkehr und zu Einkaufsgelegenheiten (Saint-Louis Central-West, Neuweg-West [Nr. 1 in Abb. 2]) oder die Inwertsetzung von Randlagen zu Grünräumen (Bourgfelden, Wohnen am Canal de Huningue, Wohnen am Rhein [Sign. 2 bis 5 in Abb. 2]). In den erst später von Einwohnerzuwachsen erfassten Gemeinden Hégenheim, Hésingue und Blotzheim sind noch ländliche Vorzüge wie Naturnähe und kleinteilige Bautypologien erhalten.

Wirtschaft

Der District des Trois Frontières verfügt mit dem internationalen Flughafen, den Anschlüssen an das französische Bahn- und Autobahnnetz sowie der Nähe zum Grosszentrum Basel über Standortvorteile, die auch für hochwertige Wirtschaftsaktivitäten attraktiv sind. Bei einer schwindenden Trennwirkung der Staatsgrenze zur Schweiz können deshalb neben dem derzeit vorherrschenden flächenintensiven Kleingewerbe auch wertschöpfungsintensive Nutzungen mit Bindung an die Agglomeration Basel angezogen werden. Attraktive Lagen für überregional ausgerichtete Büronutzungen oder Forschungseinrichtungen befinden sich im “Kräftefeld” Flughafen, Autobahn, Bahnlinie Basel–Mulhouse oder auf derzeit unternutz-

ten Standorten am Rhein mit attraktiver Uferlage und Nähe zum Chemiecluster Basel-St. Johann. Für Gewerbe mit hohem Strassenverkehrsaufkommen bieten sich siedlungsabgewandte Bereiche mit Fernstrassenanschluss an.

“Zentrale Orte” und Verkehrsnetz

Der District des Trois Frontières liegt im Spannungsfeld zwischen den grossen Zentren Basel und Mulhouse. Saint-Louis ist als Mittelzentrum für den District ausgewiesen (*Syndicat Mixte pour l’Elaboration du Schéma Directeur des Cantons de Huningue et de Sierentz* 1999, 18). In den übrigen Gemeinden war der alte Ortskern zentraler Ort für die Versorgung des täglichen Bedarfs. Im “urbanisierten” östlichen Teil des Districts bilden sich durch neue Einkaufszentren ausserhalb der Ortskerne Ansätze für neue zentrale Orte des Konsums. Die grossen überörtlichen Verkehrsachsen begünstigen neue “zentrale Orte der Erreichbarkeit” an (künftigen) S-Bahn-Haltepunkten. Ausbaupotenziale für den öffentlichen Verkehr bestehen entlang sich abzeichnender Verdichtungs-Achsen für Wohn- und Arbeitsnutzungen im urbanen Bereich des Untersuchungsgebiets.

Résumé

Die Bestandsaufnahme, zusammengefasst in Abb. 2, ergab eine deutliche Zweiteilung des Untersuchungsgebiets: Einerseits existiert südlich einer Linie EuroAirport–Palmrainbrücke bis an die Grenze zu Basel ein urban geprägtes, wenig strukturiertes Gebiet mit nur noch wenig Freiraumreserven. Die bestehende Zentrenstruktur ist durch neu angesiedelte Supermärkte, die neben dem Einkaufen keine zentrale Funktion anbieten, gefährdet. Dieses Gebiet zeigt also bereits heute deutliche Züge einer Zwischenstadt.

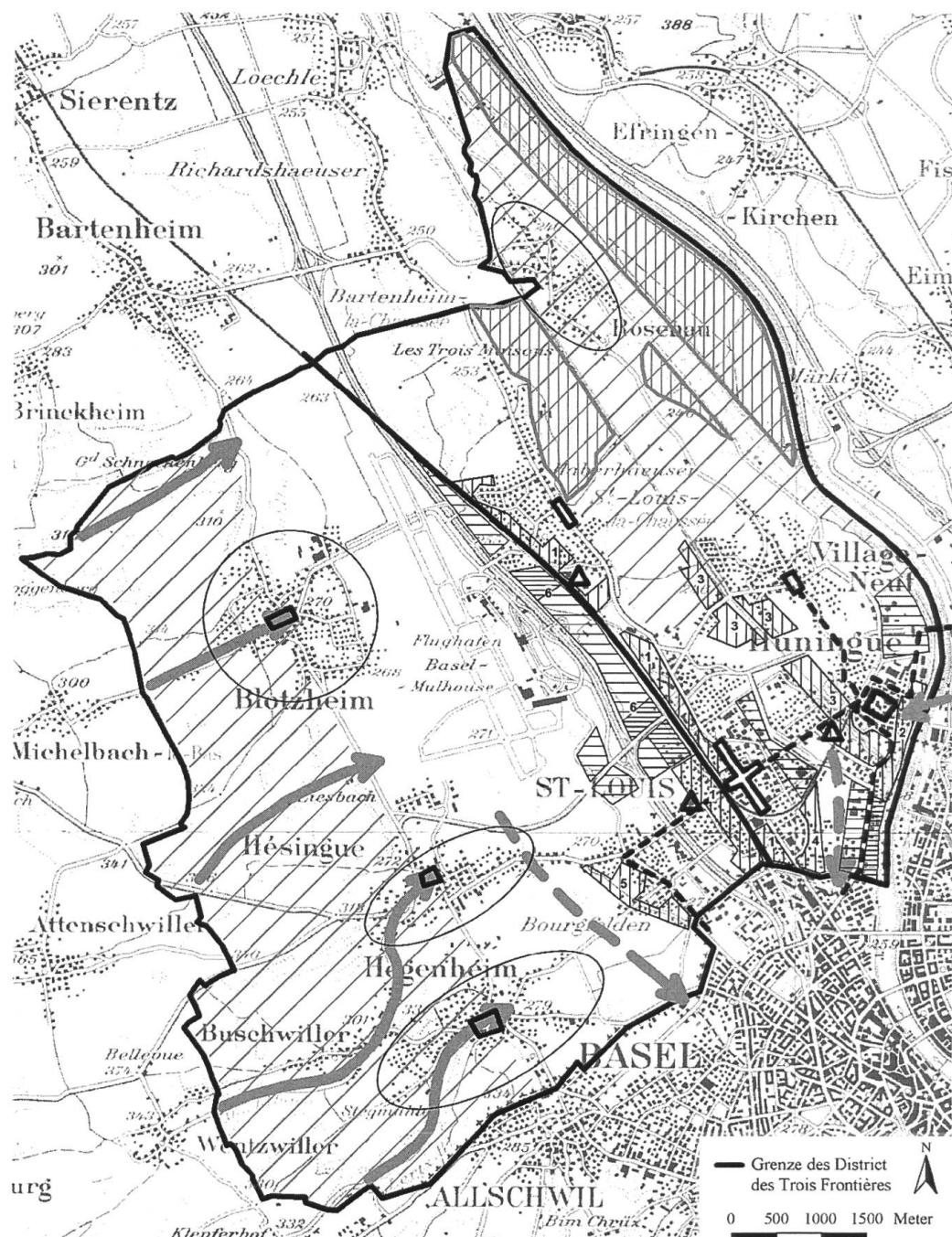
Andererseits finden sich in der Rheinaue und am Sundgaurand noch stark ländlich geprägte Flächen. Sie bieten Klimaausgleichs-, Lebensraum- und Erholungsfunktionen in Stadtnähe. Allerdings besteht hier ein erheblicher Siedlungsdruck für Wohnen im Grünen. Sollten sich die Siedlungsflächen stark ausdehnen, geht der ländliche Charakter verloren, ohne dass dabei urbane Qualität entsteht.

3.2 Vorschläge für eine integrative Stadt- und Landschaftsentwicklung

Gesamtkonzeption

Die Grundidee der im Regionalpraktikum entwickelten Gesamtkonzeption zur Siedlungs- und Freiflächenentwicklung besteht darin, durch eine offensive Angebotsplanung im südöstlichen Teil einschliesslich Saint-Louis Neuweg und Village-Neuf städtische Dynamik zuzulassen und damit gleichzeitig den Siedlungsdruck auf die noch weitgehend ländlichen Gemeinden zu verringern.

Zwischen EuroAirport und Autobahn im Westen sowie der Eisenbahnlinie Basel-Mulhouse im Osten (Nr. 6 in Abb. 2) kann ein Schwerpunkt für Arbeitsnutzungen entstehen. Dieser Raum bietet als entscheidenden Standortfaktor eine hohe Verkehrsgunst vom lokalen bis zum überregionalen Massstab, ohne dass eine starke Störung von Wohngebieten befürchtet werden muss.



Bedeutung der Symbole:

Klima und Lufthygiene:

- reliefbedingte Durchlüftungsbahn
- Luftleitbahn für Flurwinde

Wohnen:

- ████████ Potentiale für urbanes Wohnen (Neubau & Nachverdichtung)
- Potentiale für landschaftsbezogenes Wohnen im Grünen

Arten und Lebensräume:

- ████ bestehende Naturschutzgebiete

Wirtschaft:

- ████ Potentiale für grossflächige Arbeitsnutzungen (Neubau & Nachverdichtung)
- ████████ Potentiale für hochwertige Arbeitsnutzungen (Headquarter & Forschung)

Freiraumbezogene Erholung:

- / weitgehend intakte, ländlich geprägte Erholungslandschaft

Verkehr und zentrale Orte:

- - - ÖV-Hauptachse (Bestand & Potential)
- △ Zentraler Ort (traditionell & neu)

Abb. 2 Analyse von Bestand und Potenzialen zur Siedlungsentwicklung im District des Trois Frontières. Bedeutung der Zahlen: s. Erläuterungen im Text. Kartengrundlage: Landeskarte der Schweiz 1 : 100 000, Blatt 26, Stand: 1994.

(Reproduziert mit Bewilligung des Bundesamtes für Landestopographie [BA013909])

Die guten Lagen am Rhein bei Huningue (Nr. 2 in Abb. 2) und am Canal de Huningue (Nr. 3 in Abb. 2) sowie am Rand zu Freiräumen sollten zum verdichteten Wohnungsbau genutzt werden, wobei die Freiräume wichtige Funktionen übernehmen müssen: Sie sollen als gestaltende und gliedernde Elemente eingesetzt werden, um den Siedlungen in Kombination mit der Architektur ein Gesicht zu geben. Sie können kleinräumig klimatische Ausgleichswirkungen erfüllen und wohnungsnahe Erholen ermöglichen.

In den Gemeinden ausserhalb des urbanen Gebiets sollte der Schwerpunkt auf der langfristigen Sicherung des ländlichen Charakters liegen. Ein massvolles qualitatives Wachstum mit angemessener Dimensionierung und Gestaltung der Baukörper mit Rücksicht auf bestehende Bautypologien, einer Konzentration auf Kleingewerbe und freizeitorientierte Dienstleistungen ohne flächenhafte Ausdehnung des Siedlungskörpers ist anzustreben. Dadurch kann die Erholungseignung, der Wert als Lebensraum für Pflanzen und Tiere und die grossräumige Klimaausgleichsfunktion erhalten werden.

Leitprojekte

Als positiv formulierter Anschub für eine räumliche Entwicklung gemäss obiger Grundideen können Leitprojekte dienen. Die Leitprojekte sind dabei jeweils als Ganzes bildhaft zu machen. Damit werden von Beginn an die Berührungspunkte zu unterschiedlichen Fachplanungen deutlich und eine interdisziplinäre Planung gefördert. Im Folgenden werden Beispiele für Leitprojekte angerissen, die zum Teil in ähnlicher Form schon angedacht sind (z. B. *Herzog, de Meuron & Zaugg 1992; Wirz 2000*).

“Rheinstadt Huningue”

Huningue verfügt über attraktive Wohnlagen am Wasser, die derzeit noch eher den Charakter von “Rückseiten” der Gemeinde tragen. Mit einer Umgestaltung des Rheinufers zu einer städtischen Promenade mit dichter Wohnnutzung und Freizeitdienstleistungen oder der Verlängerung des “Parc des Eaux Vives” entlang des Canal de Huningue können gute Wohnlagen geschaffen werden. Der Place Abbatucci im Ortskern bietet Potenzial für weitere zentralörtliche Funktionen und für einen urbanen Treffpunkt mit “Flair”. Als ein Knotenpunkt zweier potenzieller Stränge des regionalen öffentlichen Verkehrs (vgl. Abb. 2) würde die Funktion als Zentrum niedriger Hierarchiestufe zusätzlich gestärkt.

“EuroAirport-City”

Die hervorragende Erreichbarkeit des Gebietes zwischen EuroAirport, Autobahn und Bahnlinie Basel–Mulhouse kann für die Ansiedlung hochwertiger Arbeitsplätze genutzt werden, die nicht unmittelbar zum Flughafengeschäft zählen. Ein städtebauliches Rahmenkonzept sollte die besonderen Qualitäten des Standortes, u. a. die Wasserflächen und mögliche neue Anschlüsse an die Regio-S-Bahn, berücksichtigen.

“Stadt-Landschafts-Parks”

Die Landwirtschaftsflächen zwischen Hésingue, Saint-Louis, Hégenheim und Basel sowie zwischen Saint-Louis und Huningue können durch Umwandlung in Parks vor Siedlungsdruck bewahrt und trotzdem intensiver genutzt werden. Die unmittelbare Nähe zu Basel ermöglicht den Ausbau von freizeitorientiertem Gewerbe am Rand dieser Parks. Eine ökologisch-landschaftspflegerische Ausrichtung der Landwirtschaft, ergänzt um den Ausbau von Rad- und Spazierwegen, verbessert den Erholungswert dieser Areale. Bei Verzicht auf eine auf quantitatives Wachstum ausgerichtete Siedlungspolitik können die “Landgemeinden” am Rand der Parks bevorzugte Standorte für luxuriöses, landschaftsbezogenes Wohnen werden.

4 Schluss

Die Untersuchung hat gezeigt, dass im District des Trois Frontières bereits deutliche Anzeichen einer Zwischenstadt zu erkennen sind, deren Fortentwicklung durch den Abbau von Hemmnissen der Staatsgrenze absehbar ist. Durch eine integrative und überlokale Herangehensweise an den Planungsraum könnte allerdings ein qualitativ hochwertiger Lebens- und Erholungsraum nahe dem Zentrum der Agglomeration entstehen, wie es in der Gesamtkonzeption und in den als Anschub gedachten Leitprojekten formuliert wurde.

Die Umsetzung solcher Konzepte ist allerdings problematisch. In Frankreich können Gemeinden v. a. durch die Ansiedlung von Gewerbe- und Industriebetrieben zusätzliche Steuereinnahmen generieren, weshalb auch in den noch ländlichen Gemeinden grosse Gewerbeflächen vorgehalten werden. Dies ist ein Hindernis für angebotsorientierte Planungen im Bereich Wohnen, Kultur und v. a. Natur. Hier müsste den Gemeinden z. B. durch die Abgeltung von Klima-, Lebensraum- und Erholungsfunktionen im regionalen Verbund eine Alternative zu einer Entwicklung in die Fläche geboten werden, ohne dass damit schon konkrete räumliche Restriktionen verbunden wären. In einer grenzüberschreitenden Agglomeration ist eine solche Ausgleichsregelung, die die Durchsetzung von Partikularinteressen verhindern könnte, sicher sehr schwer durchzusetzen. Die Planergemeinschaft TAB mit ihrer politischen Lenkungsgruppe könnte eine Plattform sein, in der solche gemeinsamen Lösungen gesucht werden.

Literatur

- Arbeitsgemeinschaft KABA (Hrsg.) 1998: *Klimaanalyse der Region Basel (KABA). Klimaanalyse- und Planungshinweiskarten mit Begleittext*. Basel, 1-64.
- Bundesamt für Raumplanung (Hrsg.) 1996. *Grundzüge der Raumordnung Schweiz*. Bern, 1-73.
- Christ W. 1998. Zur Gestalt und Gestaltung der zukünftigen Siedlungsräume: Bricolage statt Plan Voisin. In: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.): *Stadt – Landschaft. Informationen zur Raumentwicklung 7/8*, Bonn: 475-482.
- Dessemontet P. 1999. Des Edge-Cities en Suisse? L'émergence de nouveaux pôles d'activités métropolitaines sur le territoire helvétique. *Geographica Helvetica* 54: 29-36.
- Frey R. 1993. Revitalisierung der Stadt: Teufelskreise der Stadtentwicklung und wie sie durchbrochen werden können. *WWZ-News* 15: 9-18.
- Garreau J. 1991. *Edge-city: life on the new frontier*. New York, 1-548.
- Geiger M. 1999. Form follows function im Städtebau. *Werk, Bauen + Wohnen* 11: 16-23.
- Hatzfeld U. & Roters W. 1998. Zentrum-Peripherie: Was sollen wir wollen oder: Spielen auf Zeit? In: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.): *Stadt – Landschaft. Informationen zur Raumentwicklung 7/8*, Bonn: 521-536.
- Herzog J., de Meuron P., Zaugg R. 1992. Eine Stadt im Werden? *Archithese* 22: 28-43.
- Kahnert R. 1998. Wirtschaftsentwicklung, Sub- und Desurbanisierung. In: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.): *Stadt – Landschaft. Informationen zur Raumentwicklung 7/8*, Bonn: 509-520.
- Prigge W. 1999. Urbanität produzieren – Zur Konstruktion des Städtischen in Zeiten der Globalisierung. *Werk, Bauen + Wohnen* 7/8: 15-17.
- Sieverts T. 1997. *Zwischenstadt – zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land*. Bauwelt Fundamente 118. Braunschweig, Wiesbaden, 1-173.
- Sieverts T. 1998. Die Stadt der zweiten Moderne, eine europäische Perspektive. In: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.): *Stadt – Landschaft. Informationen zur Raumentwicklung 7/8*, Bonn: 455-474.
- Syndicat Mixte pour l'Elaboration du Schéma Directeur des Cantons de Hünigue et de Sierentz (Hrsg.) 1999: *Schéma Directeur des cantons de Hünigue – Sierentz*. Colmar, 1-290.
- Trinationale Agglomeration Basel (Hrsg.) 2000: *Leitbild Natur und Landschaft. Teilkonzept des gemeinsamen Entwicklungskonzeptes TAB*. Basel, 1-61.
- Wirz H. 2000. Das Agglomerationsquartier Nordwest. *Bau- und Umwelt-Zeitung*. Bau- und Umweltschutzzdirektion des Kantons Basel-Landschaft, 23: 3.

**Studienreisen der
Geographisch-Ethnologischen Gesellschaft Basel**

Cornwall 1. – 8. September 2002
Leipzig 10. – 15. Dezember 2002

Leitung: Dr. Francis Rossé
Auskünfte: Tel. 043 344 54 40

Geographie und Reisen,
Postfach,
4003 Basel