

Zeitschrift: Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie
Herausgeber: Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel ; Geographisches Institut der Universität Basel
Band: 44 (2003)
Heft: 2

Artikel: Planen und Bauen in der deutschen Nachbarschaft der Agglomeration Basel : das Beispiel Weil am Rhein
Autor: Eberhardt, Klaus
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1088403>

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: 15.04.2026

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

Planen und Bauen in der deutschen Nachbarschaft der Agglomeration Basel: Das Beispiel Weil am Rhein

Klaus Eberhardt

Zusammenfassung

Trotz des Vorhandenseins eines komplexen Planungsinstrumentariums brauchen Städte im Grenzgebiet zum benachbarten Ausland eigene Initiativen und Instrumentarien, um die zunehmend komplexer werdenden Verflechtungen der Siedlungsräume beidseits von Staatsgrenzen zu berücksichtigen. Der Antrieb für grenzüberschreitende Planung wird meist durch konkrete Projekte gebildet, die sich in den einzelnen Fachdisziplinen ergeben (z. B. Verkehr, Städtebau und Landschaftsplanung). Nach einer Phase der informellen Planungen werden für die künftigen Handlungserfordernisse auf Massnahmen bezogene Konzepte erforderlich, die im Idealfall nicht nur gemeinsam entwickelt, sondern auch in einem gemeinschaftlichen Problembewusstsein finanziert und durchgeführt werden müssen.

1 Einleitung

Die Planungssystematik in Deutschland – ein unzureichendes Instrumentarium für anstehende Aufgaben im Grenzgebiet

Insbesondere in der Nachkriegszeit hat sich in der Bundesrepublik Deutschland ein komplexes System des Planungsinstrumentariums in der Raumordnung, der Landesplanung und des Städtebaus entwickelt. Grundsätzlich wird dabei allen staatlichen Ebenen eine Planungsaufgabe zugebilligt. Auf der gesamtstaatlichen Ebene beschränkt sich derzeit der Bund mit Regulierungsinstrumenten in den einzelnen Fachplanungsbereichen oder durch die Gemeinschaftsaufgaben. Ein Bundesraumordnungsprogramm ist in den letzten Jahren wohl im Hinblick auf die dispersen Raumordnungsvorstellungen in den alten und neuen Bundesländern nicht mehr erstellt worden. Auf Ebene der Länder stehen aktuelle Arbeitsgrundlagen wie der Landesentwicklungsplan (*LEP Baden-Württemberg 2002*) oder Regionalpläne (*Regionalverband Hochrhein-Bodensee 2000*) in Baden-Württemberg auf Ebene

Adresse des Autors: Klaus Eberhardt, Bürgermeister der Stadt Weil am Rhein, Rathausplatz 1, D-79574 Weil am Rhein

der Regionalverbände zur Verfügung. Insbesondere bei den letzten Fortschreibungen ist der Versuch unternommen worden, aktuelle Fragestellungen in die Planungsgrundlage einzuarbeiten. Längst ist der Eindruck dieser übergeordneten Planung nicht wegzuleugnen, dass die Vorstellung des Gesetzgebers den eigentlichen auf kommunaler Ebene gesetzten Entwicklungen ein Stück weit hinterherhinkt.

Die Planungshoheit der Kommunen ist aufgrund des Grundgesetzes stark ausgeprägt. Bei den letzten Novellierungen des *Baugesetzbuches* (1997) wurde die Planungshoheit der Gemeinden eher noch verstärkt, was sich beispielsweise durch den Wegfall von bestimmten Genehmigungsvoraussetzungen bei den Bebauungsplänen widerspiegelt. Für die Gemeinden gibt es verbindlich die Notwendigkeit zur Erstellung eines vorbereitenden Bauleitplanes, des sog. Flächennutzungsplans. Er hat für das gesamte Gemeindegebiet die städtebauliche Nutzungsverteilung zu regeln. Obwohl der Flächennutzungsplan keine Parzellenschärfe entwickelt, vollzieht er bereits eine umfassende Abwägung unterschiedlicher Nutzungsinteressen für einzelne Flächen und Gebiete. Er ist behördenverbindlich und zwingt die Gemeinden zu einer Konkretisierung ihrer städtebaulichen Zielvorstellungen auch in Hinblick auf die Vorgaben von Land und Bund. Allerdings ist festzustellen, dass trotz der Empfehlung, den Flächennutzungsplan alle 15 Jahre anzupassen, viele Städte und Gemeinden keine grundsätzliche Überarbeitung ihrer alten Flächennutzungspläne vornehmen. Auch hier hat sich durch die Schnelllebigkeit bei der Realisierung von Vorhaben gezeigt, dass andere erfolgversprechende und vor allen Dingen zügige Planungsverfahren vorgezogen werden. Vielfach wird der Flächennutzungsplan lediglich den bereits in anderen Instrumentarien erreichten Realisierungen von Planungsvorhaben angepasst. Stehen konkrete Vorhaben zur Realisierung in einem definierten Zeitfenster an, greifen Städte und Gemeinden in ihrer Planungshoheit direkt auf den Bebauungsplan zu. Die Entwicklung aus den Zielen der übergeordneten Planung ist hierbei darzulegen.

Die oben kurz dargelegte Planungsabfolge erscheint methodisch zunächst sinnvoll. Tatsächlich haben in der Bundesrepublik Deutschland die unterschiedlichen Zuständigkeiten in der Planumsetzung dazu geführt, dass ein sehr differenziertes Vorgehen in einzelnen Planungsfragen praktiziert wird. So sind es in den letzten Jahrzehnten vielfach die Fachplanungen, die eigene Entwicklungsinstrumentarien und jeweils eigene Aktionsräume für die Planungsumsetzung entwickelt haben. Hinzu kommt ein sehr komplexes System der Förderung öffentlicher Baumassnahmen, was wiederum unterschiedliche Zuständigkeiten und damit die Notwendigkeit unterschiedlicher Planungsbehörden nach sich gezogen hat. So ist beispielsweise für die Durchsetzung überörtlicher Verkehrsplanung die Vorgabe und Vorstellung der Verkehrsministerien von Bund und Land weitaus gewichtiger als etwaige Vorgaben aus dem Landesentwicklungsplan.

Für die Stadt Weil am Rhein mit der südwestlichsten Lage einer Kommune in der Bundesrepublik Deutschland stellen sich neben der Unterschiedlichkeit der Planungsträger aber noch räumliche Abgrenzungsfragen als Problemlage heraus. So ist die Stadt zusammen mit der benachbarten Stadt Lörrach dem Regionalverband Hochrhein-Bodensee zugewiesen, der sich eben vom südwestlichsten Landkreis Lörrach hinaus bis zum Oberzentrum Konstanz am Bodensee erstreckt. Die seinerzeitige Planungsüberlegung, in einem Regionalverband sämtliche zur Schweiz anstehenden Planungsfragen zu behandeln, entspricht nicht den tatsächlich eingetre-

tenen räumlichen Entwicklungsparametern um die verschiedenen Wirtschaftspole der Region. Es hat sich beispielsweise herausgestellt, dass keine erkennbaren Verflechtungen zum bislang einzig im Regionalverband ausgewiesenen Oberzentrum Konstanz bestehen, indessen allerdings starke wirtschaftliche Verflechtungen zum im Ausland befindlichen Oberzentrum Basel oder zum weiter nördlich, in einem anderen Regionalverband liegenden Oberzentrum Freiburg. Hinzu kommt, dass bei einzelnen Sachthemen der Planung unterschiedliche Gebietsabgrenzungen gelten. So reklamiert das Regierungspräsidium Freiburg für einen bestimmten (Planungs-) Aufgabenbereich ein wiederum anderes Gebiet wie etwa bei Fragen der Freiraumplanung, bei der die Zuständigkeit der Unteren Naturschutzbehörde beim Landratsamt Lörrach für den Landkreis Lörrach liegt. Dehnt man bei weiteren Fachplanungen oder etwa gar der grenzüberschreitenden Planung die jeweils geltenden Planungsräume für die Städte Weil am Rhein und Lörrach aus, so ergibt sich ein sehr diffuses Bild unterschiedlicher Gebietszuständigkeiten mit daraus resultierendem enormem Koordinationsbedarf (s. Abb. 1).

Als weitere Folge dieser komplexen Zuständigkeitsstruktur ergeben sich aus Zielen der Landesplanung und Raumordnung oft nur sehr globale Vorstellungen für Raumordnung und Städtebau. So werden nur beispielsweise für die Rohstoffsicherung unter dem Wasserschutz Vorranggebiete definiert; ansonsten bleiben die raumplanerischen Zielsetzungen eher im unverbindlichen Charakter. Es ergibt sich aus den raumordnerischen Vorgaben eher eine Mentalität der Kommunen, die vorliegenden Pläne nach eigenem Gusto auszulegen. Dies führt zu oft unkontrollierten Entwicklungen. Beispielhaft sei angeführt, dass die Stadt Weil am Rhein bereits Mitte der 90er Jahre ein interkommunales Gewerbegebiet mit einer nördlich angrenzenden Gemeinde gegründet hat. Eine weitere an dieses Gebiet angrenzende Gemeinde nahm an dem gegründeten Zweckverband nicht teil, sondern erhielt sogar für ein eigenständig ausgewiesenes Gewerbegebiet – auch unter dem Deckmantel der landesplanerischen Zielsetzungen – eine eigenständige Gewerbeförderung. Diese Doppelstrategie des Landes sollte – nicht nur aus ressourcenschonenden Gründen – nicht als weiterführend gewertet werden, weil umgekehrt die gleiche Ebene die Förderung interkommunaler Gewerbegebiete als ein Hauptziel formuliert hatte. Insbesondere in den Abstimmungsprozessen zwischen den Gemeinden werden mögliche Konfliktfragen oft ausgeklammert bzw. eine vernünftige Arbeitsteilung zwischen den Kommunen vermieden.

Neuerdings zeichnen sich allerdings erste bemerkenswerte leichte Änderungstendenzen in dieser Laissez-Faire-Entwicklung ab: Bei den Factory-Outlet-Centren hat man eine Beschränkung auf Oberzentren vorgesehen. Mit der Ausweisung der Städte Lörrach und Weil am Rhein als gemeinsames Oberzentrum setzt man zudem erstmalig einen Gegenpol zu der bisherigen Ausweisungspraxis zentraler Orte. Mit der Ausweisung des gemeinsamen Oberzentrums Lörrach/Weil am Rhein ist es gelungen, gegenüber dem im benachbarten Ausland liegenden Oberzentrum Basel eine räumliche Entsprechung zu bieten, damit die in der Region vorhandenen Potenziale besser als bisher genutzt werden können. Insbesondere für die Ausweisung der Infrastruktur (Bildung und Gesundheit, Förderung des öffentlichen Nahverkehrs und Wohnungsbau) ist die Ausweisung eines Oberzentrums von erheblicher Bedeutung. Sie stärkt darüber hinaus die in der Raumschaft vorhandenen Ambitionen zur grenzüberschreitenden Zusammenarbeit.

Auch bei der entlang der französischen und schweizerischen Grenze bedeutsamen Frage der grenzüberschreitenden Planung lassen sich aus der Phase des INTERREG II-Programms lediglich einige grundsätzliche Projekte aus Sicht der Landes- und Regionalplanung ableiten. Wie eine Auswertung zum Dreiländerkongress "Raumordnung" (*Wirtschaftsministerium Rheinland-Pfalz 1999*) gezeigt hat, überwiegen bei den grenzüberschreitenden Planungen eindeutig die Aktivitäten der Kommunen. Verbindliche Planung entsteht eben am Ort des Geschehens. Dies sind auf deutscher Seite verstärkt die Kommunen.

2 Bedarfsorientierte Planung am Beispiel Weil am Rhein

Wurde im ersten Abschnitt eine sehr allgemeine Einschätzung des verfügbaren Planungsinstrumentariums gegeben, so zeigt die Praxis seit Jahren auf kommunaler Ebene eine Tendenz zur Ausrichtung der städtebaulichen Planung auf bestehende Problemfelder oder Projektideen. Die vor gut zehn Jahren entwickelten allgemeinen Visionen zur räumlichen Entwicklung der Stadt, wie etwa die Studie von Herzog & de Meuron zur grenzüberschreitenden Stadt am Rheinknie (*de Meuron & Zaugg 1991*), dienen bei Planungen für konkrete Vorhaben allenfalls als Begründungsrechtfertigung, beeinflussen jedoch nur in geringem Masse die Ausrichtung der gesamten Planungsphilosophie der betroffenen Städte. Selbst bei Entwicklungs- und Sanierungsmassnahmen zeichnet sich ab, dass ein vollständiger Umbau von Stadtstrukturen in Quartieren illusionär erscheint und allenfalls an einzelnen Orten das Potenzial für Veränderungen geschaffen werden kann. Längst hat sich die Erkenntnis umgesetzt, dass die wesentlichen Strukturen der Stadt gebaut und nicht verändert werden können. Durch die zusätzliche Inanspruchnahme von Freiflächen für Siedlungszwecke hält sich zudem der Druck auf Interventionen in gewachsenen Strukturen in Grenzen.

Dennoch hat sich an konkreten Aufgabenstellungen ein gemeinsames städtebaulich motiviertes Problembewusstsein über die Grenzen herausgestellt:

Beispielsweise weisen das Basler Stadtquartier Kleinhüningen und das Weiler Stadtquartier Friedlingen vergleichbare Strukturmerkmale und Problemfelder auf. Wurden bislang an der Grenze eher die unerwünschten Nutzungen verlagert, so hat ein gleiches Problembewusstsein in den letzten Jahren dazu geführt, gemeinsame Aufgabenfelder zu definieren. Wurden zunächst durch Stegreifentwürfe von verschiedenen Universitäten Lösungsansätze für die Fragen "Neue Stadtnutzungen am Rhein", "Aufhebung von Einwirkungen durch die Landesgrenze" und "Ausweitung der Nahverkehrsqualität auf vergleichbare Stadtquartiere" erarbeitet, so sind mittlerweile im Zuge des INTERREG-Programms konkrete städtebauliche Konzepte in Auftrag gegeben.

Folgende städtebauliche Themenstellungen werden in diesem Konzept bearbeitet werden müssen:

- Erhöhung der Erlebnisqualität des Rheins und der Hafengebiete,
- Immissionsminderung industrieller und gewerblicher Anlagen, insbesondere in den Hafengebieten,

- Vernetzungen zwischen den Quartieren auf französischer, deutscher und schweizerischer Seite,
- integrierte Verkehrsplanung (Verlängerung der Tramlinie, Verkehrsberuhigungsmassnahmen, P & R-Anlagen usw.),
- Freiraumkonzeption,
- gemeinschaftliche Stadtbildanalyse (“Blickachsen”, abgestimmte Gebäude- und Strassenquerschnitt-Typologie, “Merkmale” usw.).

Als ein erster Schritt wurde bereits vor einigen Jahren zwischen dem Kanton Basel-Stadt und der Stadt Weil am Rhein ein “letter of intent” zur Verlängerung der Tramlinie aus dem Stadtraum Basel nach Weil am Rhein ratifiziert. Da auf deutscher Seite eine alleinige Finanzierung dieses Projektes nicht durchsetzbar war, wird im Zuge der trinationalen Agglomerationsplanung insgesamt eine neue Nahverkehrsstruktur für den Nordraum von Basel mit Anbindung der im Ausland befindlichen angrenzenden Gemeinden untersucht.

Als ein weiteres Projekt wurde neben aktuellen Aufgabenfeldern im Siedlungsbereich die Notwendigkeit der Vernetzung der noch gegebenen Freiräume gesehen. In dem Projekt “Regiobogen” des Trinationalen Umweltzentrums wird dies grenzüberschreitend konzipiert. Neben der beabsichtigten Unterschutzstellung wertvoller Landschaftsräume, der Aufwertung wichtiger Flächen als “Trittsteinbiotope” zwischen einzelnen Landschaftsklustern wird auch eine Differenzierung der Räume in ihre unterschiedlichen Qualitäten für Ziele des Landschaft- und Naturschutzes auf der einen und der Naherholung auf der anderen Seite vorgenommen. Konkret für den deutsch-schweizerischen Landschaftsraum ist hierbei zum ersten Mal zwischen beiden Ländern ein behördenverbindlicher Landschaftsrahmenplan “Landschaftspark Wiese” entwickelt worden (*Schwarze & Egli 1999*). Auf einer Fläche von 600 ha werden nicht nur konkrete Ziele für die Weiterentwicklung des Freiraums und der Landschaft formuliert, sondern auch notwendige Koordinierungsaufgaben festgelegt. Darüber hinaus haben sich alle beteiligten Kommunen verpflichtet, sich für den Perimeter des “Landschaftspark Wiese” über Veränderungen zu informieren und eine inhaltliche Abstimmung der Ziele vorzunehmen. Einen besonderen Symbolgehalt hat der “Landschaftspark Wiese” durch die Schaffung eines neuen Erholungsparks “DreiLänderGarten” im Zuge der Landesgartenschau Weil am Rhein und die Schaffung einer grenzüberschreitenden Fusswegverbindung (“Regiokunstweg”) erhalten (s. Abb. 2). Um die Projekte gemeinschaftlich auf den Weg zu bringen, waren teilweise wiederum Förderungsmodelle nach dem INTERREG-Programm hilfreich.

Auch im Bereich der Verkehrsplanung zeichnen sich gemeinsame Planungsstrategien auf den verschiedenen Verkehrsplanungsebenen ab. Beispielhaft seien Initiativen für eine gemeinsame Lkw-Fahrkonzeption im Grenzbereich aufgrund der besonderen Regelung im Lkw-Transitverkehr der Schweiz genannt. Das Ziel der unterschiedlichen Planungsträger wird durch die Absicht umschrieben, keinen diffusen Lkw-Verkehr in den grenznahen Stadtquartieren zuzulassen, sondern diesen auf die hierfür vorgesehenen Autobahnen zu bündeln. Dabei kommt der hier entstehenden Stauproblematik eine besondere Bedeutung auch zur Sicherung der Umweltqualität zu. Weiterhin zeichnet sich auch bei der Umstrukturierung des Nahverkehrs die Notwendigkeit grenzüberschreitender Konzeptionen ab. Neben



Abb. 2 Luftbild des deutschen Teils des "Landschaftspark Wiese". In diesem Bereich wird momentan über neue Nutzungen nachgedacht und es wird eine grenzübergreifende Diskussion geführt.

ersten Ansätzen zur Anerkennung gemeinsamer Tarifbezirke ist der Betrieb gemeinsamer Regio-S-Bahnlinien, grenzüberschreitender Busverkehrslinien und die bereits angesprochene Ausdehnung des Basler Tramnetzes zu benennen. Schliesslich erfordert auch die Neustrukturierung der im Grenzgebiet befindlichen Bahnlinien einheitliche Konzeptionen für den Güterverkehrsumschlag zwischen Strasse, Schiene und Hafen, der Abwicklung des Personen- und Güterfernverkehrs und der im gemeinschaftlichen Interesse liegenden Nutzbarmachung der Bahnkonversionen. Die faktisch nicht gegebene Planungshoheit über die Bahnflächen engt allerdings den kommunalen Gestaltungsspielraum auf deutscher Seite in erheblichem Masse ein. Die drei oben genannten Beispielbereiche zeigen die Projektbezogenheit gemeinsamer Planungsstrategien. Das jeweils zum Einsatz gelangende Planungsinstrumentarium passt sich hierbei den Aufgabenanforderungen an. Die Stadt Weil am Rhein hat insbesondere bei grenzüberschreitenden Aufgabenstellungen folgende Methodik angewandt:

- Durchführung von Bauforen (Symposien mit Workshopcharakter z. B. zum Thema Landschaft, Durchführung des Bauforums “Stadt-Natur – Stadtnatur” und z. B. grenzüberschreitende Planung Bauforum “Regio statt Vorstadt”).
- Vertiefte Mitwirkung in der trinationalen Agglomerationsplanung Basel und Initiierung von INTERREG-Projekten zu besonderen Aufgabenstellungen (z. B. INTERREG-Projekte zum Thema “Regiobogen” und zum Informations- und Planungstransfer “Nachhaltiges Planen und Bauen am Oberrhein”).
- Flexibilisierung der Planungsinstrumente (vorzugsweise Entwicklung von behördenverbindlichen Rahmenplanungen z. B. für den “Landschaftspark Wiese” und den Stadtteil Friedlingen).

3 Ausblick

Die zurückliegende, zunehmend intensiv gestaltete Zusammenarbeit über die Grenze im interkommunalen Bereich hat in den letzten Jahren eine Weiterentwicklung der informellen Planung zu gemeinsamen Entwicklungskonzeptionen bei Vorliegen gleicher Interessenslagen geführt. Anerkennenswert ist auch die Bereitschaft, eine Verbindlichkeit dieser gemeinsamen Planungskonzepte für die Beteiligten herbeizuführen. In einer nächsten Phase wäre es sicherlich perspektivisch notwendig, zu einem gemeinsamen Handlungskonzept mit der Durchführung gemeinsamer konkreter Massnahmen zu gelangen. Dies betrifft keineswegs nur einzelne Verkehrsprojekte, die bereits schon einen hohen gemeinschaftlich entwickelten Handlungsrahmen innehaben, sondern auch zunehmend städtebauliche Aufgaben wie die Durchführung beispielsweise von Sanierungs- und Entwicklungsmassnahmen. Die Diskussion um die nachhaltige Stadtentwicklung wird die Diskussion um die Innenentwicklung unserer Städte weiter voranbringen. Gerade in diesem Zusammenhang scheint es wichtig, dass Gebiete mit ähnlichen Strukturkriterien oder gegenseitigen Beeinflussungsfaktoren in gemeinsame Umstrukturierungsüberlegungen, sofern diese städtebaulich notwendig sind, einbezogen werden und

ein einheitliches Entwicklungsprogramm konzipiert und finanziert wird. Dies betrifft in gleicher Weise Fragen wie die Revitalisierung von Wohnquartieren oder die Bestimmung grenzüberschreitender interkommunaler Gewerbegebiete.

Literatur

- Baugesetzbuch 1997. Bekanntmachung des Baugesetzbuches vom 27.08.1997 im Bundesgesetzblatt BGB 1.1, S. 2141. Gültig ab 01.01.1998.
- Herzog J., P. de Meuron & R. Zaugg 1991. *Basel, ein trinationales Konglomerat. Eine städtebauliche Studie in Auftrag gegeben vom Gewerbeverband Basel-Stadt*. Basel: 1–35.
- LEP Baden-Württemberg 2002. *Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg 2002*. Herausgeber: Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg, Abteilung V, Strukturpolitik und Landesentwicklung, Stuttgart.
- Regionalverband Hochrhein-Bodensee 2000. *Regionalplan Hochrhein-Bodensee*. Waldshut-Tiengen, Entwurf.
- Schwarze M. & Egli M. 1999. *Landschaftspark Wiese. Landschaftsrichtplan, Landschaftsentwicklungsplan*. Hesse + Schwarze + Partner, Basel, 1–26.
- Wirtschaftsministerium Rheinland-Pfalz 1999. Tagungsunterlagen zum Dreiländerkongress Raumordnung, November 1999 in Neustadt an der Weinstrasse – Rheinland-Pfalz, Anlage 4, Mainz.



Zwei wichtige Knotenpunkte in der trinationalen Agglomeration Basel: Der momentan im Ausbau befindliche Bahnhof Basel SBB mit der neuen Passarelle, hier in Blickrichtung Osten aufgenommen (Photo oben) und der EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg (Photo unten). *Oberes Photo: T. Vögli, unteres Photo: EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg*

