

**Zeitschrift:** Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie  
**Herausgeber:** Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel ; Geographisches Institut der Universität Basel  
**Band:** 54 (2013)  
**Heft:** 2

**Artikel:** Städtebau in den trinationalen Grenzstädten : Vernetzungen und Grenzen in der Wissensregion  
**Autor:** Cabane, Philippe / Josephy, Martin  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1088188>

### **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>**

# Städtebau in den trinationalen Grenzstädten – Vernetzungen und Grenzen in der Wissensregion

Philippe Cabane und Martin Josephy

## *Zusammenfassung*

*Die trinationalen Rheinstädte umfassen das industriell geprägte Hafengebiet in den Basler Quartieren St. Johann, Klybeck und Kleinhüningen, dem französischen Huningue und dem deutschen Weil-Friedlingen. In der Gründerzeit zunächst ganzheitlich geplant, wurde dieses Agglomerationsgebiet später von grossflächigen Industriezonen verbarrikadiert. Erst in den 1990er -Jahren kommt es zu einem Bewusstseinswandel in der trinationalen Stadtplanung. Mit den Entwicklungspotenzialen durch die Deindustrialisierung und durch die europäische Integration wandeln sich die trinationalen Rheinstädte zu erstklassigen Entwicklungsgebieten mit unmittelbarem Bezug zum Rhein. Mit der "Vision 3Land" liegt nun ein erstes städtebauliches Planungsdokument vor, das für den ganzen Raum mögliche Entwicklungsleitlinien festschreibt, aber gleichzeitig differenzierte Strategien erlaubt, die auf die spezifischen lokalen Identitäten zugeschnitten sind.*

## 1 Die trinationalen Grenzstädte – ein historisches Ringen um Netze und Barrieren

Die Agglomeration von Basel hat längst ihre politischen Grenzen gesprengt. Waren die Vorortsgemeinden ursprünglich noch durch einen Landschaftsgürtel von der Stadt getrennt, wächst Basel mit seinen Nachbarstädten im Verlauf des 20. Jahrhunderts zu einem fast durchgehend überbauten Stadtgrundriss zusammen (Abb. 1). Zwischen den Schweizer Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft sind die Kantons Grenzen schon nicht mehr wahrnehmbar. Mancherorts verläuft die Kantons Grenze entlang einer Strasse, so dass man auf dem Fussgängerstreifen unmerklich auch die Kantons Grenze überquert.

---

Adresse der Autoren: Philippe Cabane, Soziologe und Städteplaner BSA, Urbane Strategien – Nutzungs-entwicklung – Kommunikation, Matthäusstrasse 11, CH-4057 Basel; E-Mail: philippe.cabane@gmail.com; Martin Josephy, Architektur & Stadtplanung, Bläsiring 154, CH-4057 Basel; E-Mail: martin.josephy@gmx.net

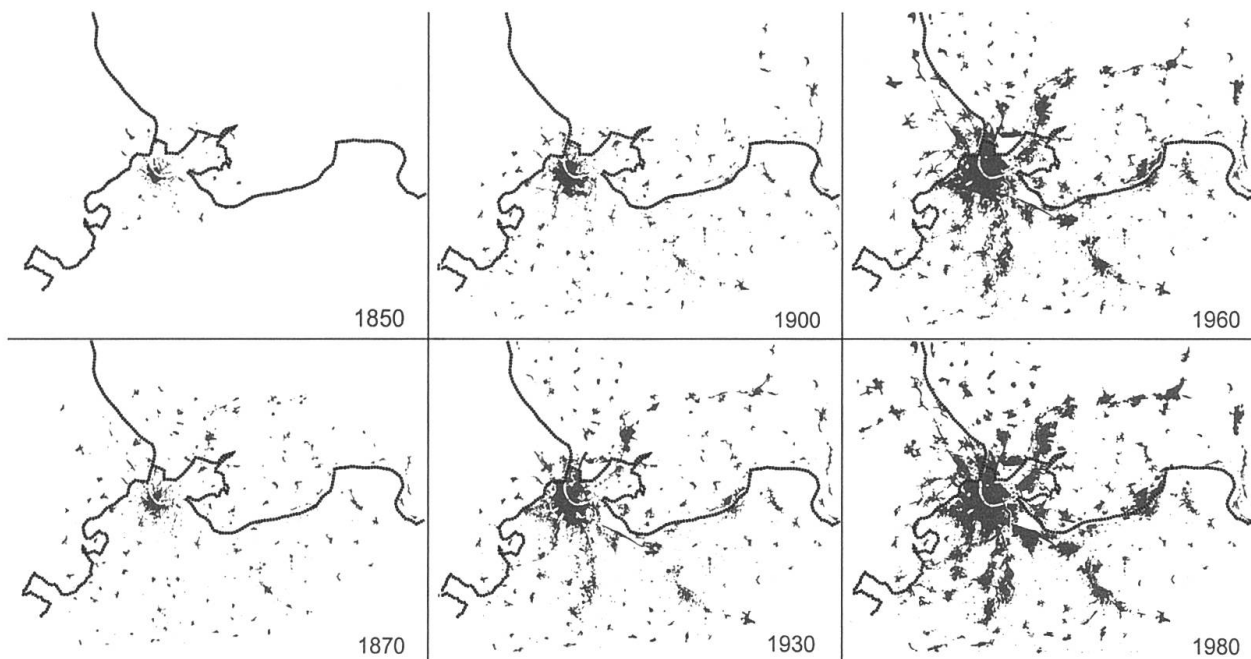


Abb. 1 Das Siedlungswachstum von Basel seit Mitte des 19. Jahrhunderts unterscheidet sich kaum von demjenigen anderer Städte. Die Landesgrenzen wirkten sich aber über die Zeit in unterschiedlichem Masse aus.

Was sich auf der Schweizer Seite an der Schnittstelle zum Nachbarkanton dank den eher bürgerlichen Wohnquartieren als stadträumlich gut vernetztes System präsentiert, stellt sich in den trinationalen Grenzstädten anders dar. Als trinationale Grenzstädte seien hier die an den Rhein und das Dreiländereck angrenzenden Industrie- und Hafenstädte Kleinhüningen, Klybeckquartier, das äussere St. Johann (auf Basler Seite) sowie das deutsche Weil-Friedlingen und die französischen Gemeinden Huningue und Saint-Louis genannt. In diesem trinationalen Teil der Agglomeration sind es nicht die Wohngebiete, sondern eine scheinbar wenig koordinierte Ansammlung von grossflächigen industriellen Nutzungen oder Verkehrsinfrastrukturen, die sich wie riesige Steine oder Flussbette zwischen die industriellen Wohnquartiere von Basel und die französischen und deutschen Grenzstädte schieben: Schlachthof, Kehrrechtverbrennungsanlage, Recyclingwerke, Betonverarbeitung, Autoverwertung, Güterbahnhöfe und Hafennutzungen prägen das Bild im trinationalen Agglomerationsraum.

Ein kurzer Blick auf die Geschichte zeigt, dass der Basler Städtebau historisch stark von der sich wandelnden Bedeutung und Wahrnehmung der politischen Grenzen abhängt. Auf der einen Seite spüren wir den Willen, ein vernetztes städtisches System zu etablieren. Auf der anderen hemmen sowohl fiskal- und wirtschaftspolitische Interessen der politischen Körperschaften als auch speziell die sich seit dem ausgehenden 19. Jahrhundert stark verändernde gesellschaftliche Wahrnehmung der nationalstaatlichen Grenzen eine weitere Vernetzung. Territoriale Grenzen sind immer Orte der Kontrolle, wo Verkehrswege auf einzelne, sehr gut kontrollierbare Passagen reduziert werden. In dieser Hinsicht gleicht Basel noch einer mittelalterlichen Stadt, die sich umschloss mit einer Befestigungsmauer und nur ein paar wenigen streng bewachten Toren als Stadteingänge präsentierte.

Mit der Industrialisierung fielen in Basel zwar die Stadtmauern, nicht aber die Grenzen. Nationalstaatenbildung und Nationalismus prägten die Zeit, und in den Köpfen des "Volkes" waren die territorialen Grenzen der neuen Nationen zum Ersatz der Stadtmauern des Staates geworden. Grenzposten wurden auf die Landesgrenzen gesetzt und von der Zentralverwaltung aus Bern kontrolliert. Zwar könnte die These formuliert werden, dass mit der Nationalstaatenbildung die Be-

deutung der Grenzen ausgebaut wurde; allerdings ging diese Phase auch mit einem grenzüberschreitenden Ausbau sowohl der Eisenbahn- und Strassenbahnnetze als auch der Strassennetze einher. So fuhr das "Basler Tram" bis ins Zentrum der französischen Gemeinde Saint-Louis und das Eisenbahnnetz zeigt exemplarisch, wie das Denken im Massstab lokal übergreifender Netze den neuen Massstab des Stadtgefüges prägte. Analog zu Baron Haussmanns Planungen, die Paris durch ein Netz von Boulevards in Bezug auf Verkehr und stadträumliche Orientierung auf das 20. Jahrhundert vorbereiteten, dachten auch die im trinationalen Raum tätigen Ingenieure nicht national, sondern europäisch. Hinzu kommt, dass das ganze Gebiet im Norden von Basel zwischen 1878 und 1918 vom Deutschen Kaiserreich besetzt war und damit ein wichtiger Teil der Netzplanung keiner bilateralen Abkommen und Verträge bedurfte.

Dieses internationale Planungsverständnis zeigt sich noch heute sehr deutlich. Das Netz der Industriegleise wurde speziell im Umfeld der Häfen so angelegt, dass sie mit ein paar wenigen Brückenschlägen über den Rhein aktiviert werden können. Am deutlichsten wird dies am Beispiel der Palmrainbrücke, wo eine 1878 in Holz gebaute und 1937 abgebrochene Eisenbahnbrücke einen nördlichen Bogen geschlagen hatte und so die Ringlinie vom Bahnhof St. Johann (CH) über Huningue (F) und den Güterbahnhof Weil am Rhein (D) bis zum Badischen Bahnhof herstellte. Auch bei den Stadterweiterungsplänen wurde grenzüberschreitend gedacht. Das Beispiel der ursprünglich beabsichtigten leiterförmigen Stadt zwischen Basel und Saint-Louis entlang der Elsässerstrasse auf Schweizer und der Rue de Bâle auf französischer Seite mag dies verdeutlichen. Im Stadtplan erkennt man auch heute noch, dass parallel zur Elsässerstrasse die Fabrikstrasse angelegt war, die in Saint-Louis in der Rue de la Paix aber nur theoretisch ihre Fortsetzung findet.

Hatten die Planer in einer historischen Epoche, die man als Städtebau bezeichnen kann, noch grosszügig in grenzüberschreitenden städtischen Netzen gedacht, so setzte ab den 1930er-Jahren der Aufbau von Barrieren ein. Das neue Planungsinstrument trennte rigoros Industriezonen von Wohnzonen ab. Die kleinen, in die Blockrandbebauungen integrierten Fabrikareale verschwanden und entlang der Grenzen und Bahnareale wurden grosszügig Industriezonen festgelegt.

Eine Phase der Verbarrikadierung erfolgte seit dem 2. Weltkrieg: Die grenzüberschreitende Strassenbahnlinie nach Saint-Louis blieb zwar noch bis 1957 erhalten, der durchgehende Betrieb wurde jedoch nicht wieder aufgenommen. Mit der Privatisierung der Fabrikstrasse durch das multinationale Unternehmen Sandoz wurde die Möglichkeit einer grenzüberschreitenden Verkehrsachse aufgegeben. Die französische Gemeinde Saint-Louis reagierte darauf mit dem Bau eines Stadions, so dass auch die verbliebene Sichtachse verbarrikadiert wird. Jüngstes Beispiel dieser Verbarrikadierung ist die kürzlich erfolgte Abtretung der Hünningerstrasse an den Pharmakonzern Novartis und damit die Integration einer öffentlichen, grenzüberschreitenden Passage in ein umfriedetes Firmengelände. Diese Abtretung erfolgte unter Visionen der Wissensgesellschaft, denn argumentiert wurde mit der Bedeutung des "Wissens-Campus Novartis" und dem damit einhergehenden Arbeitsplatzausbau auf über 10'000 Arbeitsplätze im Bereich hochqualifizierter Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten.

## 2 Trinationale Agglomeration – eine städtebauliche Vision

In den 1980er-Jahren galt die Stadt Basel noch als fertig gebaut, und städtebauliche Anstrengungen beschränkten sich auf punktuelle Akzente oder Arealentwicklungen. Mit der einsetzenden Deindustrialisierung und Auslagerung der Produktionsarbeitsplätze an Standorte in Niedriglohnländern werden jedoch enorme Flächenreserven antizipiert, so dass es nahe lag, die räumliche Entwicklung der Agglomeration nach einem Jahrhundert erneut als städtebauliches Ganzes zu sehen. 1991 publizierte der Gewerbeverband die von Jacques Herzog, Pierre de Meuron und Rémy

Zaugg verfasste Studie “Eine Stadt im Werden – die trinationale Agglomeration Basel” (*Herzog et al.* 1991). In Bezug auf die trinationalen Grenzstädte, die sich durch die Lage des Rheins vor allem radial entlang den Ausfallstrassen von Basel entwickelt haben, schlugen die Architekten die konzentrische Entwicklung einer Bandstadt vor, die sich vom Euroairport über Saint-Louis und Hunningue sowie im deutschen Agglomerationsraum entlang der Entwicklungsachse der Hauptstrasse in Weil bis zum Tüllinger Hügel erstreckt. Im Rahmen der INTERREG-Programme der Europäischen Union folgte unterstützend zu dieser Idee die Institutionalisierung der Trinationalen Agglomeration Basel (TAB), wo während eines Jahrzehnts die Leitlinien eines räumlichen Gesamtentwicklungskonzepts erarbeitet werden konnten. Auf der Basis dieses Steuerungsinstruments folgte eine Reihe von Teilprojekten, so auch die Verlängerung von zwei Strassenbahnlinien über die Landesgrenzen, die Gebietsentwicklungen, der Agglomerationspark Nordwest oder das neue Stadtquartier am Bahnhof von Saint-Louis.

### 3 Vom Novartis Campus zur Vision 3Land

Durch ungebremste Deindustrialisierungs- und Urbanisierungsprozesse, und nicht zuletzt auch mit der Gründung einer neuen politischen Institution in Form des Trinationalen Eurodistricts Basel (TEB), hat die grenzüberschreitende Zusammenarbeit in der Planung eine neue Aktualität und Bedeutung erhalten. Im September 2012 unterzeichneten der Kanton Basel-Stadt, die Städte Weil am Rhein und Hunningue sowie zwei übergeordnete französische Gebietskörperschaften eine Planungsvereinbarung für die partnerschaftliche Konkretisierung und räumliche Umsetzung der Entwicklungsvision 3Land, welche MVRDV, Philippe Cabane und Martin Josephy zuvor im Auftrag der drei Nachbarstädte am Dreiländereck vorgelegt hatten. 20 Jahre nach der oben genannten Studie *Herzog et al.* (1991) beinhaltet dieser politisch abgestützte Plan nun konkrete Vorschläge für einzelne Gebiete entlang den Ufern des Rheins, die durch gemeinsame Anliegen und die Einbettung in ein übergeordnetes Verkehrs- und Freiraumkonzept eng miteinander verknüpft sind (Abb. 2).

Bemerkenswert ist die Vorgeschichte dieses partnerschaftlichen Vorhabens: Erst die ambitionierten Pläne für den Ausbau des Novartis Campus machten in Basel den Weg frei für eine politische Diskussion, die sich vor allem auf die Zukunft des Hafens Klybeck-Kleinhüningen konzentrierte. Der Widerstand aus Planer- und Architektenkreisen gegen die Verlegung des Hafens St. Johann an das gegenüberliegende Klybeckufer führte stattdessen zum Bau einer kompakten Siloanlage am Hafenbecken 2 und hielt damit die Möglichkeit offen, die attraktive Lage am Ufer in absehbarer Zeit mit neuen Nutzungen zu belegen. In der Folge beauftragten der Kanton Basel-Stadt und die Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) im Jahr 2009 im Rahmen einer Testplanung drei Planungsteams, ein entsprechendes städtebauliches Konzept zu formulieren. Der Vorschlag des Teams MVRDV/Cabane/Josephy, den Uferbereich durch die Freilegung eines ehemaligen Wasserlaufs in eine schmale, ca. 1.3 km lange und dicht bebaute Rheininsel zu transformieren, und die von den Schweizerischen Rheinhäfen angestrebte Konzentration der Hafeninfrastruktur im “Hinterland” mit einem trimodalen Umschlagplatz für Strasse, Bahn und Wasser im Bereich des Autobahnzolls und Güterbahnhofs Weil am Rhein führten schliesslich zum Folgeauftrag für eine grossräumige Entwicklungsvision über die drei Landesgrenzen hinweg.



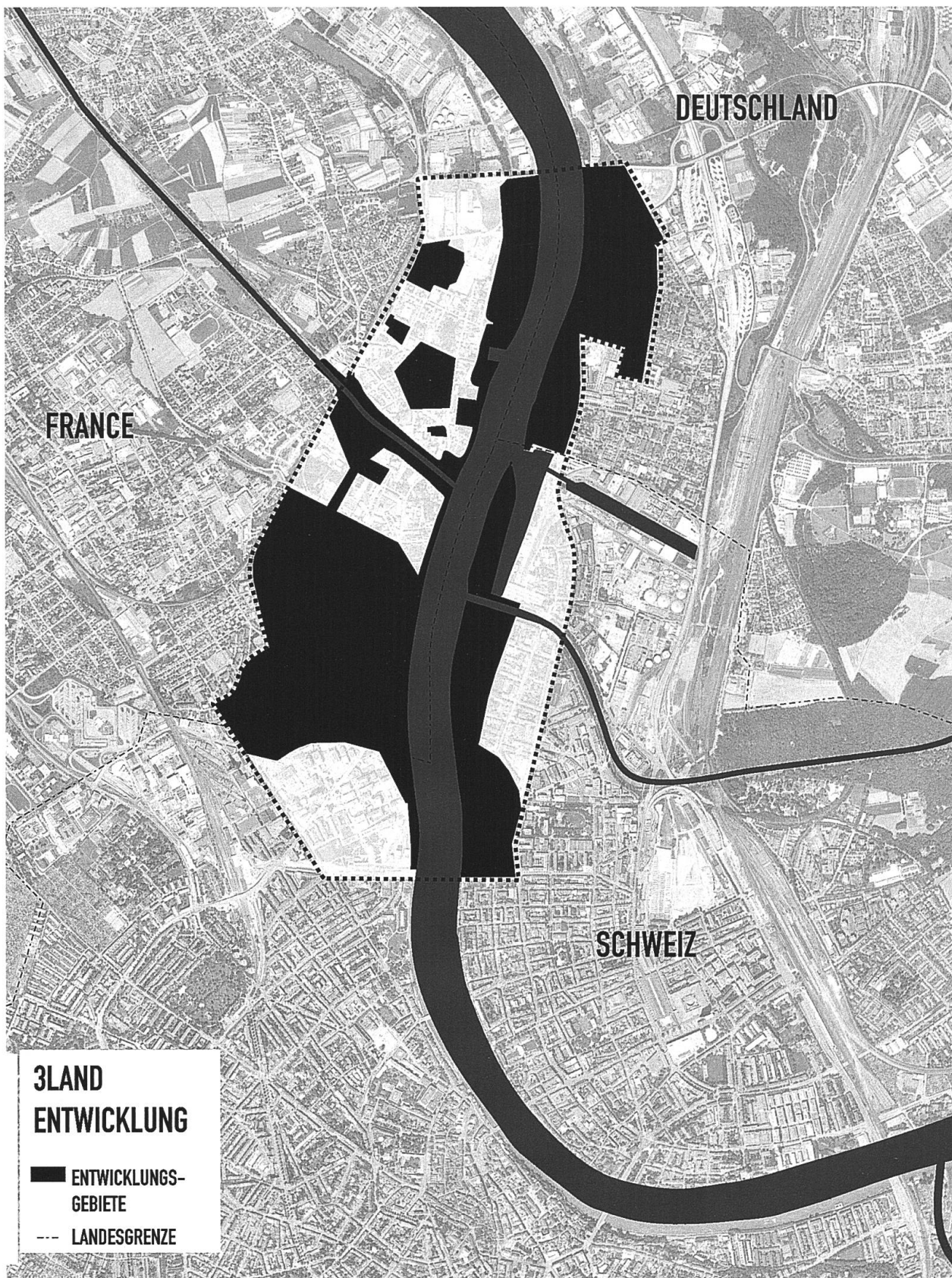


Abb. 2 Perimeter und Entwicklungsgebiete des grenzüberschreitenden Planungsgebiets “3Land” (2011). Die Entwicklungsvision für die trinationalen Grenzstädte Basel, Huningue und Weil am Rhein des Architekten- und Planerteams MVRDV / Cabane / Josephy beruht auf einer differenzierten Strategie, die im Rahmen eines übergeordneten Gesamtkonzepts spezifische Entwicklungspotenziale für einzelne Teilgebiete aufzeigt. (Quelle: MVRDV/Cabane/Josephy)

## 4 Identitäten und Differenzen in der Wissensgesellschaft als Methode

Die Hauptaufgabe dieses Auftrags bestand darin, dem Wunsch nach einer übergeordneten Idee und den unterschiedlichen Ausgangslagen innerhalb des Planungsgebiets gleichermassen gerecht zu werden. Gefragt war somit ein Vorgehen auf zwei Ebenen. Die Identität des gesamten Perimeters ist bestimmt durch die Lage am Fluss, die Nähe zu den grossen Landschaftsräumen in der Rheinebene und das Potenzial für neue Verkehrsverbindungen, namentlich einer S-Bahn-Linie über die Palmrainbrücke, eine Rheinüberquerung auf der Höhe der Wiesemündung und eine Neuordnung des Strassennetzes zwischen Huningue, St. Louis und dem Basler St. Johann-Quartier. Gleichzeitig sollen die individuellen Identitäten der einzelnen Teilgebiete gezielt gestärkt oder neu definiert werden. Die Rheininsel in Basel, die Weiterentwicklung der Patchwork-Stadt und die Anlage einer Marina im Hafengebiet von Weil-Friedlingen, der Bau einer Auensiedlung, punktuelle städtebauliche Eingriffe im Stadtzentrum und ein grosszügiges Neubauquartier in Huningue sowie die mögliche Erweiterung des Novartis Campus über die Landesgrenze hinweg sind demnach als Teile einer differenzierten Entwicklungsstrategie zu verstehen, die individuelles Handeln ermöglicht, ohne dabei die gesamte Entwicklung aus den Augen zu verlieren.

Ein vergleichbarer Ansatz lag bereits dem in der ersten Testplanung vorgelegten Vorschlag für die Rheininsel auf der Basler Seite zugrunde. Der im Verhältnis zur Tiefe der Baufelder recht grosse Anteil von Promenaden am Wasser ermöglicht eine hohe Verdichtung mit Hochhäusern, was dem Konzept im Volksmund den Namen "Rheinhattan" bescherte. In der Tat bietet sich dieser Ort als metropolitane Skyline an, welche die Identität des neuen Quartiers wesentlich zu prägen ver-

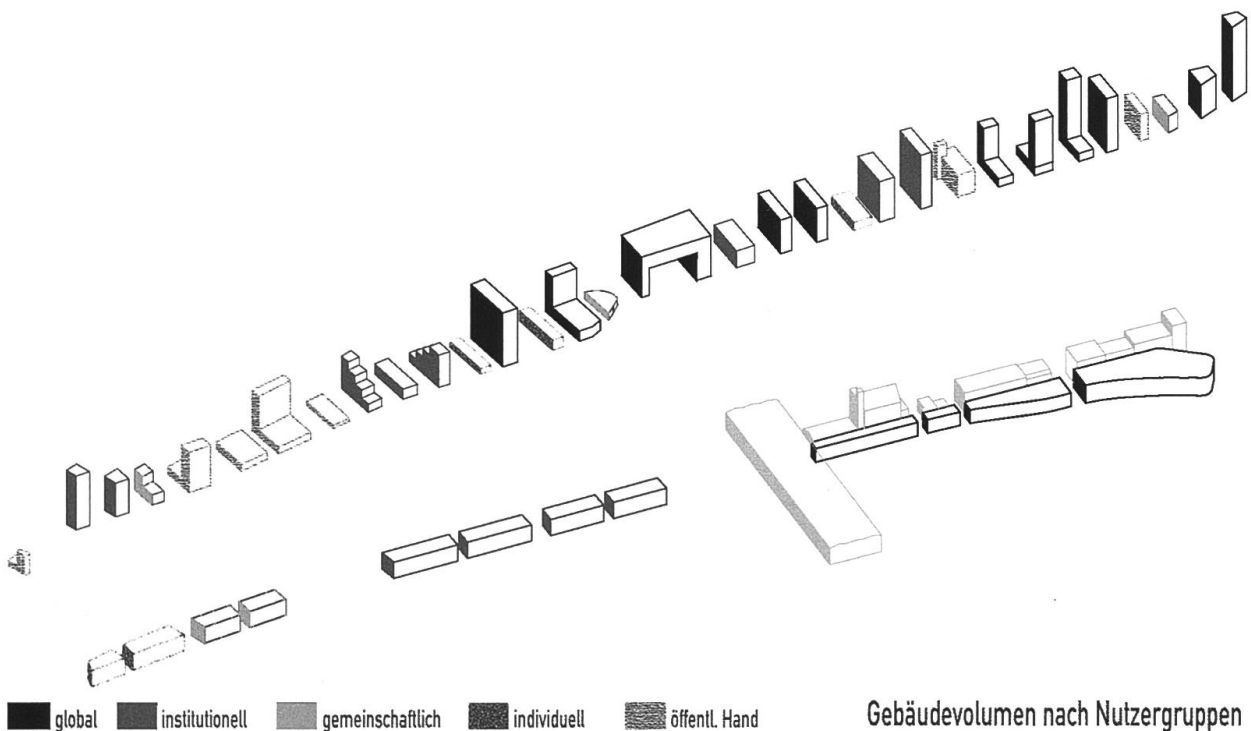


Abb. 3 Schematischer Bebauungsvorschlag für die künftige Rheininsel im Hafengebiet Klybeck-Kleinhüningen. Der 2009/10 im Rahmen einer Testplanung erarbeitete Entwurf von MVRDV/Cabane/Josephy sieht eine vielfältige Durchmischung von unterschiedlichen Bautypen, Investoren- und Nutzergruppen vor. Wesentliche Voraussetzungen dafür sind eine kleinteilige Parzellierung sowie zukunftsweisende Verfahren für die Vergabe der Grundstücke an innovative und verlässliche Akteure. (Quelle: MVRDV/Cabane/Josephy)

mag. Die Aufteilung in einzelne Parzellen orientierte sich jedoch am erklärten Ziel einer vielfältigen Durchmischung des neu entstehenden Quartiers sowie an der Umsetzbarkeit im Hinblick auf die unterschiedlichen Laufzeiten der bestehenden Baurechtsverträge. So wurden auf der Basis der heutigen Parzellengrenzen kleinere Einheiten mit unterschiedlicher Grundfläche und Ausnutzung ausgewiesen, wodurch eine produktive Differenzierung der Investitionsvolumen und damit auch der potenziellen Investoren erreicht wird (Abb. 3). Das Nebeneinander von verschiedenen Investoren, Betreibern und Nutzern – globale Trusts, institutionelle Anleger, Genossenschaften, Unternehmen, Private – entspricht dem Gebot der sozialen Nachhaltigkeit, das neben ökonomischen und ökologischen Aspekten zunehmend als Schlüsselfaktor für eine zukunftsorientierte Stadtentwicklung anerkannt wird. Während diese zentralen Anliegen bei einer genauen Betrachtung in den Plänen und Modellen bereits ablesbar sind, bedarf es nun eines weiteren Schrittes: Die erfolgreiche Umsetzung dieser Strategie steht und fällt mit dem Engagement, mit dem angemessene Verfahren für die weitere Planung und die Vergabe von Grundstücken entwickelt und angewandt werden.

## Literatur

Herzog J., de Meuron P. & Zaugg R. 1991. *Eine Stadt im Werden – die trinationale Agglomeration Basel*. Gewerbeverband Basel-Stadt.



