REGIO BASILIENSIS 64/1 2023 S. 17-29

Der Landschaftspark Wiese und Gateway Basel Nord in grenzüberschreitender Perspektive

Jakob Schmitz und Ernst-Jürgen Schröder

Zusammenfassung
Der Landschaftspark Wiese und die unweit davon projektierte trimodale Verkehrsplattform "Gateway Basel Nord" zeigen zwei Facetten der wachsenden grenzüberschreitenden Verflechtungen im Wirtschaftsraum Basel an der Nahtstelle zwischen Ökonomie und Ökologie. Für den trinationalen Metropolitanraum Basel übernimmt einerseits der grenzüberschreitende Landschaftspark Wiese als ökologisch sensibler Raum eine wichtige Funktion als Naherholungsgebiet und Trinkwasserreservoir, "Gateway Basel Nord" andererseits als neues Tor zur Weltwirtschaft die möglichst umweltverträgliche Bewältigung des wachsenden Güterverkehrs sowie die Erhaltung der langfristigen Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes Basel.

1 Einführung

1.1 "Gateway Basel Nord" als Tor der Schweiz zur Weltwirtschaft und Instrument einer nachhaltigen Stadtentwicklung

Die Schweizerischen Rheinhäfen (SRH), die 2008 durch Fusion der beiden Rheinhäfen Basel-Landschaft (Birsfelden, Auhafen Muttenz) und des baselstädtischen Hafens Kleinhüningen zwecks betrieblicher Effizienzsteigerung und Schaffung von Synergien entstanden sind, stellen das internationale Tor zur Schweiz dar, über das etwa 15 % des Schweizer Aussenhandels – bei Mineralöl sogar 35–40 % – abgewickelt werden (*Schröder* 2009, 158). 2021 belief sich in den SRH der Umschlag auf 5.41 Mio. t und 126'042 TEU-Container (🌍1), wobei speziell der Containerumschlag spiegelbildlich mit der Zunahme des Welthandels überproportional gewachsen ist.

Möchte der Logistikstandort Basel diesen Herausforderungen eines weiter wachsenden nationalen und internationalen Containerverkehrs entsprechen, sind speziell im Hafen Kleinhüningen weitere Umschlagskapazitäten zu schaffen (die basellandschaftlichen Areale kommen wegen der begrenzten Durchfahrtmöglichkeiten für Containerschiffe unter der mittleren Rheinbrücke kaum in Frage). Hierzu ist direkt an der Grenze auf der Schweizer Seite des brachliegenden ehemaligen

Adresse der Autoren: Jakob Schmitz, Palmenstrasse 19, CH-4055 Basel; E-Mail: schmitz.jakob@web.de; Prof. Dr. Ernst-Jürgen Schröder, Institut für Umweltsozialwissenschaften und Geographie der Albert-Ludwigs-Universität Freiburg, Schreiberstr. 20, D-79085 Freiburg i.Br.; E-Mail: ej.schroeder@geographie.uni-freiburg.de

Badischen Rangierbahnhofes der Bau eines trimodalen Containerterminals zusammen mit einem neuen Hafenbecken durch die SRH als sog. *Gateway Basel Nord* projektiert, an dem sich die Systemvorteile der Strasse (über den Anschluss an die A2 Basel–Chiasso), der Schiene (direkt am Güterverkehrskorridor Rotterdam/Antwerpen–Mannheim–Basel–Genua gelegen) und des Rheins ideal verknüpfen lassen. Betreiber dieses trimodalen Terminals soll die bereits in Basel, Weil am Rhein (seit 1.8.2021) wie entlang des gesamten Rheines in der Organisation von Containertransporten im europäischen Seehafen-Hinterland-Verkehr tätige *Contargo AG* (Duisburg) werden, die auch – neben *HUPAC SA* und *SBB Cargo AG* – Träger der Planungsgesellschaft des Projektes *Gateway Basel Nord* ist (🌍$_2$).

Wohl vor dem Hintergrund der bevorstehenden Realisierung von *Gateway Basel Nord* auf baselstädtischer Seite haben die SRH ihre 1996 ursprünglich mit dem Ziel einer verstärkten grenzüberschreitenden Kooperation der Rheinhäfen im Bereich Infrastrukturplanung und Umschlag erworbene 38 %ige Beteiligung an der Rheinhafengesellschaft Weil am Rhein mbH Ende 2018 an die Stadt Weil am Rhein verkauft (🌍$_3$). Das dort 1998 in Betrieb gegangene Containerterminal erreichte bereits 2014 mit rd. 40'000 TEU seine Kapazitätsgrenze.

Diese geplanten Umstrukturierungen ermöglichen zugleich – vergleichbar mit der *HafenCity* in Hamburg –, nicht mehr genutzte Hafenareale städtebaulich in hochwertige Wohn-, Gewerbe- und Freizeitflächen am Wasser aufzuwerten *(Revitalisierung der waterfront*), um damit auch den in Basel seit 2000 feststellbaren Trend zur Reurbanisierung zu unterstützen, nachdem in den 30 Jahren zuvor die Einwohnerzahl kontinuierlich sank (1970: 212'857, 2000: 166'558, 2020: 180'246 EW; 🌍$_4$). Während die Transformation des 30 ha grossen, von Werk- und Hafenanlagen eingenommenen Klybeckareals in einen futuristischen Stadtteil (*klybeckplus*) schon konkrete Formen angenommen hat, verharrt das seit 2011 vom Kanton Basel-Stadt gemeinsam mit Huningue, St. Louis und Weil gestartete Projekt der Entwicklung eines grenzüberschreitenden Stadtteils (*3Land*) eher noch in einem visionären Stadium. Bereits 2010 wurde das linksrheinische Hafenareal St. Johann zugunsten der zwischenzeitlich realisierten Erweiterung des *Innovationscampus Novartis* und einer der Öffentlichkeit zugänglichen Uferpromenade stillgelegt und zurückgebaut.

1.2 Landschaftspark Wiese: binationaler Naherholungsraum mit trinationalem Charakter

Der Landschaftspark Wiese (LPW) ist mit einer Fläche von rund sechs Quadratkilometern das grösste Naherholungsgebiet Basels, der anliegenden Gemeinde Riehen sowie der deutschen Städte Weil am Rhein und Lörrach. Prägend für den Landschaftspark ist der Fluss Wiese, welcher am Belchen im Schwarzwald entspringt, den LPW durchfliesst und bei Kleinhüningen in den Rhein mündet. Der LPW weist vielfältige Lebensraum- und Landschaftstypen auf. Hierdurch ist er ein beliebtes Ausflugsziel für die Naherholung, vor allem im Bereich der Wiese auf Schweizer Seite und im Bereich der ehemaligen Landesgartenschau *Grün99* auf der deutschen Seite. Da der LPW auch einen grossen Naturraum mit sensiblen Tier- und Pflanzenarten aufweist, ergibt sich daraus ein Konfliktpotenzial. Ebenfalls nimmt der LPW eine wichtige Rolle bei der Trinkwasserversorgung im Raum Basel ein. Daher wird er für eine konfliktfreie Nutzung seit 2001 durch beteiligte Gebietskörperschaften auf Schweizer und deutscher Seite betreut. Das zentrale und übergeordnete Planungsinstrument des LPW stellt der Landschaftsrichtplan/-entwicklungsplan *Landschaftspark Wiese* dar. Dieser hierfür entwickelte Teilrichtplan in Form des Schweizer Landschaftsrichtplans und des deutschen Landschaftsentwicklungsplans wird binational umgesetzt. Für die Koordination der Prozesse ist die Arbeitsgruppe Landschaftspark Wiese zuständig, welche sich aus Mitgliedern aller beteiligten Regionen und Ämter zusammensetzt (🌍$_5$).

1.3 Zielsetzungen der Exkursion

Die thematische Exkursion beabsichtigt die Sensibilisierung der Teilnehmer hinsichtlich der Wahrnehmung von Landschaft. Die Exkursion soll hierfür die vielfältigen Landschaftsbilder des LPW und deren Funktionen hervorheben. Durch die geographische Lage des Parks soll überdies das Bewusstsein für die grenzüberschreitende Identität der Region geschärft werden.

Darüber hinaus soll auch gezeigt werden, wie einerseits Anpassungen der Hafeninfrastruktur an veränderte Rahmenbedingungen im nationalen und internationalen Containerverkehr zur Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschafts- und Logistikstandortes Basel beitragen und andererseits die Umnutzung bisheriger Hafenareale in durchmischte Quartiere mit hochwertigen Wohn-, Gewerbe- und Erholungsflächen neue Perspektiven der Stadtentwicklung eröffnen.

2 Exkursionsroute

Die Exkursionsroute folgt dem Rundgang entlang den beschriebenen Haltepunkten 1 bis 7 (Abb. 1): Tramhaltestelle *Dreiländerbrücke* (Weil am Rhein, Tramlinie 8) – Hiltalingerstrasse – Dorfstrasse (historisches Zentrum Kleinhüningen) – Kleinhüningeranlage – Hochbergerstrasse – Freiburgerstrasse – Wiesendammpromenade – Erlenparksteg – Erlenparkweg – Eiserner Steg – Pirolweg – Regioweg – Platz der drei Länder – DreiLänderGarten – Bushaltestelle *Grün99/Laguna*.

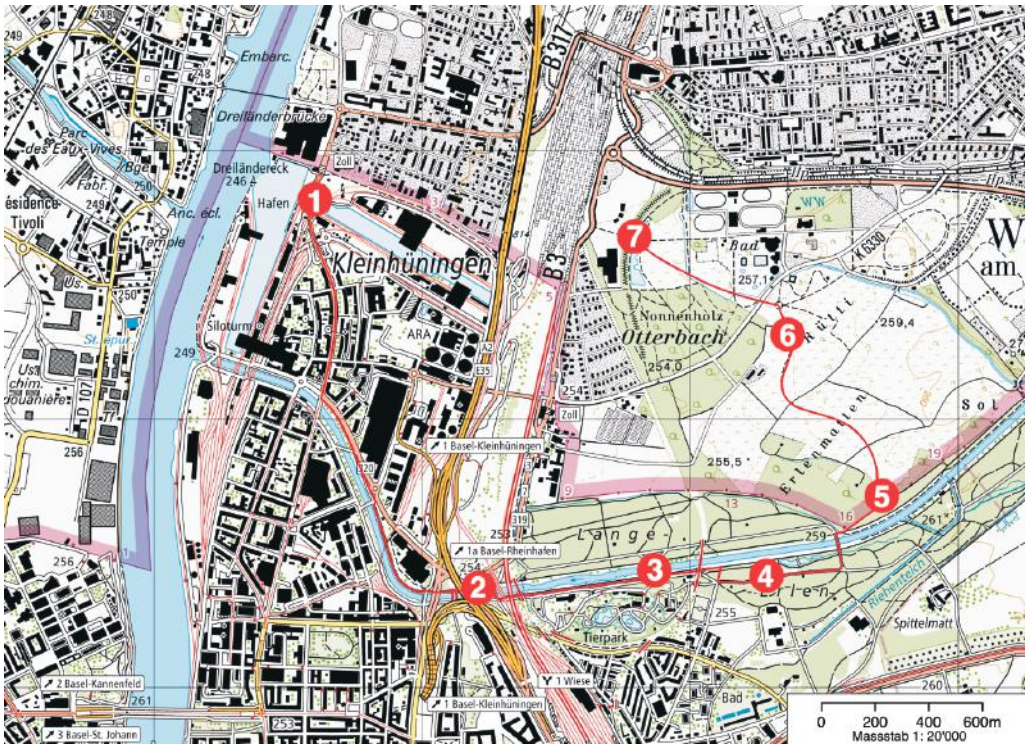

Abb. 1 Die Exkursionsroute mit den Haltepunkten (1–7). Die Streckenführung beginnt an der Tramhaltestelle Dreiländerbrücke (Linie 8) und endet an der Busstation Grün99/Laguna (Linie 55).
Darstellung: J. Schmitz; Kartengrundlage: Bundesamt für Landestopographie Swisstopo 2022

3 Interessante Haltepunkte der Exkursion

3.1 Tramhaltestelle Dreiländerbrücke/Brücke Hiltalingerstrasse: zukünftiger Logistikstandort “Gateway Basel Nord”

Von der Brücke Hiltalingerstrasse aus, über die seit 2014 die grenzüberschreitende Tramlinie 8 von Basel zum Weiler Bahnhof verläuft, gewinnt man einen hervorragenden Überblick über die derzeitigen vielfältigen Hafenaktivitäten im Basler Stadtteil Kleinhüningen und den damit verbundenen Nutzungskonkurrenzen durch evidente Kapazitätsengpässe. Westlich der Brücke am Dreiländereck schliesst sich vom Rhein kommend das Hafenbecken 1 mit Schwerpunkt Schrottversendung und vielfältigen Lagerhaltungen an, während unter der Brücke ein Stichkanal zum Hafenbecken 2 und damit zum dortigen Containerterminal und dem gut sichtbaren hohen Getreidesilo der Firma Ultra-Brag verläuft. Östlich davon ist über einen Stichkanal unter der Autobahn hindurch das neue Hafenbecken 3 mit dem trimodalen Containerterminal projektiert (Abb. 2). *Gateway Basel Nord* liegt auf dem Schweizer Teil der Brache des Badischen Rangierbahnhofs. Obwohl die ökonomische Notwendigkeit wie auch die ökologischen Vorteile im Sinne einer umweltverträglichen Bewältigung des Güterverkehrs ausser Frage stehen, gibt es aus dem Blickpunkt des Naturschutzes durchaus erhebliche Bedenken, da Bahnbrachen äusserst wertvolle Habitate für bedrohte Tier- und Pflanzenarten darstellen. Mit der Zustimmung des Basler Stimmvolkes von 57 % zum Hafenbecken 3 wurde eine entscheidende Hürde des umstrittenen Projektes genommen (🌍$_6$).

Abb. 2 Das geplante Hafenbecken 3 und Gateway Basel Nord zwischen der Autobahn A2 und der Rheintalbahn auf Brachflächen des Rangierbahnhofs (Computersimulation). In der rechten Bildmitte liegen das Hafenbecken 2 und die Lager- und Umschlagsflächen von Ultra-Brag AG u. a. des Hafenstandorts Kleinhüningen. *Bildquelle: SRH Mediencenter 2021*

Für den Weitergang bietet sich ein Blick in das historische Dorfzentrum des einstigen Fischerdorfes Kleinhüningen an, wo noch einige wenige denkmalgeschützte Bauten bäuerlichen Ursprungs sowie der ehemalige Landsitz von *Clavel* (einem der Gründungsväter von Ciba) erhalten geblieben sind, notabene von Logistikgebäuden des Hafens und Wohnungsbauten eingezwängt.

3.2 Freiburger Strasse/A2: Lückenschluss des vierspurigen Ausbaus der Rheintalbahn als Hauptzulaufstrecke zur Neuen Alpentransversale

In der Freiburger Strasse an der Wiese unweit eines Haupteingangstors zum LPW und der Verzweigung der A2 (Basel–Chiasso) mit der Nordtangente (A3) zur doppelstöckigen Dreirosenbrücke Richtung Mulhouse erfolgt seit Oktober 2021 auf baselstädtischem Gebiet der 3.1 km lange viergleisige Ausbau der badischen Rheintalbahn von der Schweizer Grenze via Basel Badischer Bahnhof bis zur Schwarzwaldbrücke, der in der Zuständigkeit der DB AG liegt. Er stellt ein wichtiges Segment im Zulauf zur Neuen Alpentransversale (NEAT) dar, die mit der Eröffnung des Lötschberg- (2007), Gotthard- (2016) und Ceneri-Basistunnels (2020) weitgehend abgeschlossen ist. Zahlreiche stillgelegte Eisenbahnbrücken über die Wiese führten als Gleisharfe zum ehemaligen Badischen Rangierbahnhof und zum früheren Umschlagbahnhof Basel Badischer Bahnhof, der 1998 nach Weil verlegt wurde und am alten Standort die Transformation zum Stadtquartier *Erlenmatt* ermöglichte (Abb. 3). Die Umschlagkapazität des heutigen nördlich der Grenze in Nach-

Abb. 3 Luftbild auf Basel Badischer Bahnhof und seine Zulaufstrecke über die Wiese, die südlich um weitere zwei Gleise ausgebaut wird. In der oberen rechten Bildhälfte erkennt man das heutige Stadtquartier Erlenmatt anstelle des früheren Umschlagbahnhofs der Deutschen Bahn. *Foto: Schmidt*

barschaft zu *Gateway Basel Nord* liegenden Schiene-Strasse-Terminals *Basel-Weil am Rhein,* als eines der grössten in Baden-Württemberg, soll bis 2028 als grenzüberschreitendes Projekt auf 200'000 Ladeeinheiten erhöht werden (*BZ medien* 2022, 4). Das Aufkommen im kombinierten Verkehr (2015: 117'000 Ladeeinheiten) teilt sich hier etwa zu je 50 % in den Verkehr zu den Nordseehäfen und in den alpenquerenden Verkehr bzw. zu je 50 % auf den maritimen, weitgehend mit Containern sowie den kontinentalen, überwiegend mit Wechselaufbauten und Sattelanhängern abgewickelten Verkehr auf (*Weissbach* 2016, 29).

3.3 Erlenparksteg: Begradigung und Revitalisierung der Wiese

Vom Erlenparksteg ergibt sich ein guter Blick auf die korrigierte Wiese flussaufwärts sowie den bereits revitalisierten Abschnitt flussabwärts (Abb. 4). Die Wiese ist seit jeher gezeichnet von Korrekturen, welche bis ins Jahr 1562 zurückreichen. Der damalige Landvogt von Rötteln und die Stadt Basel einigten sich in jener Zeit auf eine Uferverbauung oberhalb des Teichwuhrs auf Schweizer Gemarkung (*Golder* 1991, 14). Es folgte eine Vielzahl von weiteren Korrekturen und Begradigungen, welche – auf deutscher Seite – von *Johann Gottfried Tulla* geplant und geleitet wurden. Der heutige Verlauf der Wiese, wie sie durch den LPW fliesst, wurde im 19. Jahrhundert planerisch festgelegt. Besonders daran ist die gerade Streckenführung bis zur Eisenbahnbrücke. Die Uferbefestigungen waren zunächst eher rudimentärer Art aus natürlichen Materialien wie Flechtwerk, Reisigbündeln und Grasbewuchs. Nach mehreren Hochwassern kam es ab 1882 zu einer einheitlichen Uferbefestigung im Bereich des LPW (*Golder* 1991, 20ff.).

Abb. 4 Der revitalisierte Teil der Wiese flussabwärts des Erlenparkstegs (Frühsommer 2022).
Foto: J. Schmitz

In den letzten Jahrzehnten fand ein grundlegendes Umdenken statt. Der Wunsch nach einer "natürlichen" Wiese bis zur Lörracher Grenze wurde grösser. Das Konzept *WieseVital* ist das Produkt der *Wiese-Initiative* aus dem Jahr 2006. Die Stimmbevölkerung entschied sich zur Revitalisierung der Wiese im Schweizer Abschnitt von Kleinhüningen bis zur deutschen Grenze. Zum jetzigen Stand ist die Wiese von der Mündung in den Rhein bis zum Erlenparksteg revitalisiert und aufgewertet. Nun soll der restliche Abschnitt bis zur deutschen Grenze revitalisiert werden. Ziel ist eine ökologische Aufwertung des Flussverlaufs, welcher bis heute geprägt ist von seiner Begradigung. Hierzu sollen die Dammbegrenzungen aus Beton entfernt werden, um der Wiese einen natürlichen Verlauf zu ermöglichen. Da es sich aufgrund der Trinkwassergewinnung um eine sensible Zone handelt, bleibt das Flussbett weiterhin verdichtet, die Durchlässigkeit für Wasser bleibt reduziert. Das Projekt wird – unter Absprache mit den Partnern IWB, den Gemeinden Riehen, Lörrach und Weil am Rhein sowie den Naturschutzverbänden – vom Kanton Basel-Stadt umgesetzt. Das gesamte Projekt hat ein Volumen von 45 Millionen Schweizer Franken, welche zum Teil vom Bund getragen werden, und eine angestrebte Bauzeit von rund zehn Jahren. Der Baubeginn wird auf 2025 angestrebt (🌍7–8).

3.4 Erlenparkweg: Trinkwassergewinnung in den *Langen Erlen*

Neben der Nutzung als (Nah-)Erholungsraum und Naturschutzgebiet spielt der LPW vor allem für die Trinkwassergewinnung eine bedeutende Rolle. Für diese wird Rheinwasser in den LPW geleitet, wo es auf natürliche Weise gefiltert und aufbereitet wird. Nachdem Basel Mitte des 19. Jahrhunderts einen sprunghaften Einwohneranstieg verzeichnete und die Wasserversorgung durch die aus dem 13. Jahrhundert stammenden Sodbrunnen nicht mehr gewährleistet werden konnte, wurde nach neuen Möglichkeiten der Trinkwassergewinnung gesucht. Im April 1866 wurde schliesslich die neue Wasserversorgung Basels eingeweiht. Das Trinkwasser wurde im Laufental gewonnen und auf dem Bruderholz im Trinkwasserreservoir gespeichert. Der Grundstein für die Wasserversorgung aus den *Langen Erlen* im heutigen LPW Wiese wurde 1878 gelegt. Der dort angelegte Brunnen wurde lediglich als Ergänzung zur neuen Quellwasserversorgung angedacht; die *Lange Erlen* entwickelten sich jedoch durch die aussergewöhnliche Grundwasseranreicherung im Laufe der Jahrzehnte zur zentralen Wasserversorgung der Region Basel (*Aschwanden* 2016, 7).

Da auch das Grundwasser der *Lange Erlen* nicht unbegrenzt zur Verfügung stehen kann, wurde bereits 1901 der Vorschlag unterbreitet, das Grundwasser künstlich anzureichern. Schon 1902 ging eine Versuchsfilteranlage in Betrieb, die Wasser aus dem Rhein vorreinigte, welches anschliessend in den *Langen Erlen* an sogenannten Wässerungsstellen ins Grundwasser geleitet wurde. Durch die natürliche Filterwirkung konnte das Wasser als sauberes Grundwasser abgepumpt werden. Der Prozess von der Idee bis zu ihrer Umsetzung zur heutigen Wasserversorgung Basels und des südlichen Markgräflerlandes dauerte jedoch noch Jahrzehnte. Nach dem erfolgreichen Testbetrieb der Versuchsfilteranlage vergingen 30 Jahre, ehe weitere Flächen geschaffen wurden, in welchen das Wasser ins Grundwasser versickern konnte. Weitere 30 Jahre vergingen, ehe eine feste Rohrleitung geschaffen wurde, um das Rheinwasser dauerhaft und zuverlässig in das Gebiet der *Langen Erlen* zu transportieren. 1980 fanden die grundlegenden Arbeiten an der neuen Wasserversorgung ihren Abschluss. Das Wasser aus dem Rhein, aufbereitet in den Gebieten des LPW, stellt nun die Hauptwasserversorgung dar; die Quellwasserversorgung wurde 2003 eingestellt, die Leitungen werden aber instand gehalten (*Aschwanden* 2016, 252ff.).

Abb. 5 Eingezäuntes Trinkwasserschutzgebiet im Landschaftspark Wiese (Frühsommer 2022).
Foto: J. Schmitz

Heute existieren insgesamt elf Wässerungsstellen, welche elf Tage künstlich bewässert und dann für 20 Tage trockengelegt werden. In dieser Zeit filtert der Boden das Wasser, und der Grundwasserspiegel wird zudem durch den Wechsel der Wässerungsstellen reguliert (*Rüetschi* 2004). Die für die Trinkwassergewinnung genutzten Gebiete werden gesondert geschützt (Abb. 5). Insgesamt beziehen 210'000 Personen ihr Trinkwasser aus dem Landschaftspark Wiese (🌍9).

3.5 Grenzübergang am Weihersteg: grenzüberschreitender Naherholungsraum

Die Staatsgrenze am Weihersteg symbolisiert den binationalen Charakter des Parks. Der LPW stellt mit 6 km^2 den grössten Naherholungsraum in der Agglomeration Basel dar. Als grenzüberschreitender Landschaftspark liegt der LPW zu zwei Fünfteln auf der Gemarkung Weil am Rhein und zu drei Fünfteln auf Schweizer Seite in Basel und der Gemeinde Riehen. Dies spiegelt sich auch in den Besucherzahlen wider. So kommen 27.2 % der Besucherinnen aus Weil am Rhein, 45.7 % aus dem Raum Basel (Kleinbasel: 20.5 %, Grossbasel: 14.5 %, Riehen: 10.7 %) (*Schmitz* 2022, 65).

Der LPW bietet der wachsenden Agglomeration Basel genügend Raum für die Erholungsnutzung. Nichtsdestotrotz ist diese in den letzten Jahren spürbar gewachsen, weshalb ein Erholungskonzept entwickelt wurde. Der LPW bietet Besucherinnen und Besuchern für die Erholung eine heterogene Landschaft aus Wäldern, Wiesen und Gewässern. Die Erholungsnutzung ist der sanften Erholung zuzuordnen, wie spazieren, Natur beobachten, baden oder die Ausübung von Sport-

arten. Auf dem Gebiet des LPW sind im Randbereich ebenfalls Freizeiteinrichtungen angesiedelt. Im Schweizer Teil des Parks ist dies beispielsweise der Tierpark *Lange Erlen* und die Sportanlage *Grendelmatte*. Auf deutscher Seite des LPW finden sich ebenfalls eine Vielzahl gut erschlossener Freizeitanlagen wie das Sportbad Laguna, der Skater Park Weil am Rhein sowie diverse Tennis- und Fussballplätze der ortsansässigen Sportvereine.

Die grenzüberschreitende Nutzung bedingt eine – teilweise grenzüberschreitende – Verkehrsinfrastruktur. Neben drei Grenzübergängen innerhalb des Parks (Abb. 6) ist der LPW über die Haltestelle *Weil am Rhein – Gartenstadt* der S-Bahn am Eingang *Schlaichturm* an die grenzüberschreitende Regio S-Bahn angebunden. Direkt an der nördlichen Grenze des LPW verläuft die Bundesstrasse 317, welche als zollfreie Strasse über Schweizer Gebiet führt und ebenfalls eine grenzüberschreitende Verkehrsinfrastruktur darstellt. Auf der Schweizer Seite ist der LPW an das Tram- und Bus-Netz in Basel angebunden. Die Tramlinien 2 und 6 sowie die Buslinien 16 und 36 bedienen die Eingänge auf Schweizer Seite (🌍10).

Abb. 6 Grenzübergang im Landschaftspark Wiese. Lediglich das Grenzschild markiert die Landesgrenze Schweiz–Deutschland (Frühsommer 2022). *Foto: J. Schmitz*

3.6 Anthropogene Landschaftsentwicklung

Der LPW wurde trotz seines augenscheinlich natürlichen Lebensraums schon früh von anthropogenbedingter Landschaftsentwicklung geprägt. Der Fluss Wiese wurde als Transportweg genutzt. So wurden seit dem 14./15. Jahrhundert Holzstämme für die Papierherstellung in Basel über die Wiese transportiert. Folgen der Flösserei waren eine steigende Anzahl an Überschwemmungen durch querliegende Holzstämme im Fluss und fehlende Wiederaufforstung. Der Wirtschaftszweig der Flösserei wurde schliesslich im 18. Jahrhundert eingestellt. Durch stetige Überschwemmungen und den damit einhergehenden Lössablagerungen standen der Landwirtschaft fruchtbare Böden zur Bearbeitung zur Verfügung. Das Wasser für die Äcker wurde mit Hilfe von Bewässerungskanälen von der Wiese abgeleitet. Ein solches Bewässerungssystem existierte in Form sogenannter Wuhrgräben bereits vor den anthropogenen Eingriffen durch die Wiesenkorrektur und -begradigung. Diese sind heute noch teilweise erhalten. Durch Begradigung und Befestigung der Wiese entstand eine Vielzahl künstlicher Gewerbekanäle, sogenannte Tyche, mit welchen die Felder als sogenannte Wässermatten bewässert wurden.

Mit Beginn der Trinkwasserproduktion im 20. Jahrhundert schwanden die bewirtschafteten Flächen aufgrund des Grund- und Trinkwasserschutzes zunehmend. Heute bewirtschaften noch drei Landwirtschaftsbetriebe die Flächen des LPW in extensiver Landwirtschaft (Abb. 7). Die Bewässerungskanäle trieben ebenfalls die Mühlen der Gewerbetreibenden an. Es existierte eine Vielzahl an Gewerben wie beispielsweise Gerbereien, Messerschmieden, Mahlmühlen, Gipsmühlen, Farbholzmühlen oder Sägereien. Neben diesen war auch die gewerbliche Fischerei im

Abb. 7 Landwirtschaftlich genutzte Fläche auf deutscher Seite des Parks (Im Mattfeld, Frühsommer 2022).
Foto: J. Schmitz

Bereich des heutigen LPW weit verbreitet. Diese erlebte jedoch mit der Industrialisierung und der zunehmenden Verschmutzung der Gewässer ihren Niedergang. Neben der Industrialisierung wurde der Fluss auch von der Bevölkerung für die Müllentsorgung genutzt, was die Verschmutzung weiter beschleunigte. Da die Seidenfärbereien sowie die Lack- und Farbfabriken das fast kalkfreie Wasser für ihre Produktion verwendeten, kann die Wiese als eine Art "Keimzelle der chemischen und pharmazeutischen Industrie Basels" gesehen werden (*Wüthrich* et al. 2001, 🌍11–13).

3.7 Areal der Landesgartenschau *Grün99*

Die Landesgartenschau *Grün99* war die erste trinationale Landesgartenschau. Sie nimmt eine massgebliche Rolle in der Gestaltung des heutigen Landschaftsparks ein. Das Gelände befindet sich auf deutscher Seite in der Gemeinde Weil am Rhein, umfasst insgesamt 30 Hektaren und ist heute als Dreiländergarten bekannt.

Das trinationale Konzept hinter der Landesgartenschau *Grün99* ist in vielerlei Hinsicht zu erkennen. Nach Ausschreibung des Projektes im September 1993 reichten Architektur- und Landschaftsplanungsbüros aus den Ländern Frankreich, Deutschland und der Schweiz ihre Ideen und Konzepte ein. Den Zuschlag erhielt im Februar 1994 die Planungsgruppe Krupp, Losert & Partner aus Denzlingen. Nach ihren Plänen sollten die Gärten so angelegt werden, dass das bestehende Areal mit dem Sportbad Laguna sowie diversen Sportstätten wie Fussball- oder Tennisplätzen von diesen halbseitig umschlossen werden. So entstanden zwei grosse Bereiche. Der westliche Bereich, in welchen der Haupteingang *Grün99* führt (Abb. 8), ist durch künstlich angelegte Wasser-

Abb. 8 Blick durch den Haupteingang der *Grün99*, des heutigen Dreiländergartens (Frühsommer 2022).
Foto: J. Schmitz

gärten sowie die architektonische Hommage an den ehemaligen Bahndamm geprägt, welcher nun mit einer von Pflanzen überwachsenen Pergola in Erscheinung tritt. Des Weiteren befinden sich in diesem Bereich des Areals eine Vielzahl kleinerer Gärten, wie beispielsweise der Rosengarten, sowie Spielmöglichkeiten in Form eines grossen Spielplatzes. Der westliche Bereich ist durch eine 1.7 km lange Mittelachse mit dem östlichen Teil der Landesgartenschau *Grün99* verbunden. Diese Achse führt durch das schon bestehende Areal mit Laguna und Sportstätten. Im östlichen Teil wird ein starker Bezug zum ehemaligen Kiesabbaugebiet mit typischer Kiesgrube hergestellt. Mittelpunkt dieses Teils der Landesgartenschau bildet der von *Zaha Hadid* geplante *DreiLänderPavillon*, welcher einen futuristischen Kontrast zur ehemaligen Kiesgrube herstellt (*Passlick* 1999, 151). Weiter befindet sich im südwestlichen Teil der Landesgartenschau das Sundgauhaus sowie der *Platz der drei Länder*. Das Sundgauhaus ist Standort des Trinationalen Umweltzentrums TRUZ. Rund um das Sundgauhaus erstrecken sich über 7'000 m^2 Felder und Gärten, welche vom TRUZ für Umweltbildung von Besucherinnen und Besuchern genutzt werden. Der *Platz der drei Länder* stellt eine wichtige Kreuzung dar, welche – abseits der grossen Mittelachse – beide Teile der Landesgartenschau verbindet. Des Weiteren startet am *Platz der drei Länder* der Regio-Kunst-Weg, welcher Besucherinnen und Besucher durch das Mattfeld Richtung Schweiz führt (🌍14).

4 Aktivierung der Teilnehmenden

- *Vor der Exkursion:* Bereiten Sie sich in einer Kleingruppe zu einer jeweiligen Haltestelle der Exkursion vor und stellen Sie Ihre Ergebnisse kurz den anderen Teilnehmenden vor.
- *Zu 3.1 und 3.2:* Beschreiben Sie die funktionellen Nutzungskonkurrenzen in Kleinhüningen. Konkretisieren Sie die Vision eines durchmischten grenzüberschreitenden Stadtquartiers am Wasser anstelle aufgegebener Hafeneinrichtungen.
- *Zu 3.3:* Überlegen Sie sich Gründe, weshalb die Wiese über die Jahrhunderte begradigt und ihre Ufer befestigt wurden.
- *Zu 3.4:* Welche potentiellen Risiken könnten bei der Revitalisierung der Wiese hinsichtlich der Trinkwassergewinnung entstehen? Wie können sie minimiert werden?
- *Zu 3.5:* Welche Konflikte können durch die unterschiedliche und vielfältige Nutzung – gerade die der Freizeitnutzung – des LPW entstehen?
- *Zu 3.6 und 3.7:* Welche zukünftigen Nutzungsformen werden zukünftig auf den landwirtschaftlich genutzten Arealen Ihrer Meinung nach strukturbestimmend sein?

5 Fazit

Die Exkursion zeigt sehr eindrucksvoll, wie einerseits – als harter Standortfaktor – der Bau von *Gateway Basel Nord* in Verbindung mit dem Ausbau der Rheintalbahn als wichtigste Schlagader im Güterverkehr Europas sowie andererseits – als weicher Standortfaktor – die Weiterentwicklung des LPW als wichtigstem Naherholungsraum für die Wettbewerbsfähigkeit und die Lebensqualität des trinationalen Metropolraumes Basel von existenzieller Bedeutung sind.

Literatur

Aschwanden W. 2016. *Die Wasserversorgung der Stadt Basel von 1866 bis 2016.* Basel, 1–319.

BZ medien (Hrsg.) 2022. Weil am Rhein – Umschlagbahnhof soll fast um die Hälfte wachsen. *Der Sonntag* vom 13.3.2022: 4.

Golder E. 1991. *Die Wiese. Ein Fluss und seine Geschichte*. Baudepartement Basel-Stadt, Basel, 1–186.

Passlick T. 1999. Die "Grün99" in Weil am Rhein. Sechs Monate Natur, Erlebnis und Kultur. In: Basler Stadtbuch (Hrsg.): *Basler Stadtbuch 1999*. Basel, 151–156.

Rüetschi D. 2004. *Basler Trinkwassergewinnung in den Langen Erlen – Biologische Reinigungsleistungen in den bewaldeten Wässerstellen*. Physiogeographica 34, 1–348.

Schmitz J. 2022. *Personenströme und Nutzerverhalten im grenzüberschreitenden Erholungsraum "Landschaftspark Wiese"*. Unveröff. Masterarbeit, Universität Basel, 1–132.

Schröder E.-J. 2009. Verkehrsentwicklung in der südlichen Euroregion Oberrhein. *Internationales Verkehrswesen* 61(5): 155–161.

Weissbach L. 2016. *Der Kombinierte Ladungsverkehr in Baden-Württemberg als Beitrag zu einem nachhaltigen Güterverkehr*. Unveröff. Bachelorarbeit, Universität Freiburg i.Br., 1–44.

Wüthrich C., Geissbühler U. & Rüetschi D. 2001. Revitalisierung und Trinkwasserschutz in der dicht genutzten Wiese-Ebene. Feuchtgebiete als Reinigungsstufe. *Regio Basiliensis* 42(1): 97–116.

Internetquellen [eingesehen am 7.10.2022]

1 https://port-of-switzerland.ch/rheinhaefen/mediencenter/

2 https://www.basel-nord.ch/projekte-infrastruktur/projekte/gatewaybaselnord/

3 https://www.verlagshaus-jaumann.de/inhalt.weil-am-rhein-unsicherheiten-bei- ausrichtung.c49b1c2a-313a-4067-a3e8-aa3a183cddba.html

4 https://www.statistik.bs.ch/zahlen/tabellen/1-bevoelkerung/bestand-struktur.html

5 https://www.planungsamt.bs.ch/planungsgrundlagen-konzepte/teilrichtplaene/landschaftspark-wiese.html

6 https://port-of-switzerland.ch/abstimmung-zum-hafenbecken-3-unser-hafen-fit-fuer-die-zukunft/

7 https://www.tiefbauamt.bs.ch/nm/2017-05-22-bd-001.html

8 https://www.bs.ch/nm/2022-wiesevital-die-revitalisierung-der-wiese-wird-konkret-bd.html

9 https://www.landschaftsparkwiese.info/angebote/erlebnispfad/posten-1-trinkwasser

10 https://www.bvb.ch/wp-content/bvb/Dokumente/Liniennetzplan/2022/TNW_Liniennetz2022.pdf

11 https://www.landschaftsparkwiese.info/angebote/erlebnispfad/posten-7-landschaftsentwicklung

12 https://www.landschaftsparkwiese.info/angebote/erlebnispfad/posten-2-landwirtschaft

13 https://www.landschaftsparkwiese.info/angebote/erlebnispfad/posten-10-geschichte

14 https://www.truz-umweltbildung.org/d/Umweltbildung/Ueber_Umweltbildung/Unser_Gelaende.html