

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 32 (2019)
Heft: [15]: 113 Hektar Chancenland

Artikel: Süsser Vogel Zukunft
Autor: Petersen, Palle
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-868294>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 06.02.2025

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

Süsser Vogel Zukunft

Basels Norden steht vor einem Bauboom. Die Zutaten: eine Brache, zwei Quais, ein drittes Hafenbecken und viele Grenzen. Mittendrin: die Quartiere Klybeck und Kleinhüningen.

Text:
Palle Petersen

Der Hafenkran symbolisiert, was die Entwicklung im Norden Basels bestimmt – Grenzlage und Rhein, Hafenwirtschaft und Pharmaindustrie. Seit zwei Jahren blickt der stählerne Riese vom östlichen Rheinufer hinüber zum Novartis-Campus. Jahrzehntlang hatte er gegenüber im Hafen St. Johann gestanden. 2005 vereinbarten Basel und der Pharmagigant dann einen Deal: Novartis bezahlt 100 Millionen Franken, erhält Land vom Kanton und darf einen geschlossenen Campus bis fast an den Rhein bauen. Der Kanton verlagert den Hafen. Der Kran ist ein Geschenk des Konzerns an die Stadt und steht für die Ära Vasella, in der dieser nicht nur Bauten von Stararchitekten sammelte wie andere Panini-Bilder, sondern auch Momente kulturgeschichtlichen Feingefühls an den Tag legte.

Ersatzflächen für den Hafen fanden sich rasch im Auhafen Muttenz und im Hafen Kleinhüningen östlich des Rheins. Ebenso rasch erkannte man, dass Hafen- und Stadtentwicklung zusammengehören. Ein erstes städtebauliches Leitbild identifizierte die Hafenbahn als Problem und legte dar, wie das Quartier Klybeck an den Rhein wachsen könnte. 2011 kam der Paukenschlag: Im Jahr zuvor hatte der Kanton eine Testplanung durchgeführt. Anschliessend arbeiteten der quirliche Holländer Winy Maas von MVRDV, das Basler Urbanisten-Urgestein Philippe Cabane und der Architekt Martin Josephy ihren Beitrag zur grenzüberschreitenden Entwicklungsvision aus. Sie schlugen vor, bei der Mündung des Flüsschens Wiese in den Rhein einen Brückenschlag nach Frankreich zu wagen und die Quais zur Insel für ein Hochhauscluster umzugraben.

«Die Aufgabe war eine Steilvorlage für einen unerschrockenen Wurf», sagt Cabane heute. Erschrocken waren damals aber alle: Die Basler über die Hochhausinsel, deren Schimpfname «Rheinhattan» noch heute in den Köpfen sitzt. Die Franzosen in Hüningen über ihre Industrieflächen, die die Visualisierung als Naherholungsgebiet zeigte. Die Deutschen in Weil am Rhein darüber, dass die Basler ungefragt Visionen für ihr Gemeindegebiet produzierten. Doch wie das mit Visionen so ist: Damals forderten Maas, Cabane und Josephy die Neue Rheinbrücke, einen S-Bahn-Anschluss und die Einbindung von Novartis in die Planung. Und heute? Die Rheinbrücke ist im Agglomerationsprogramm gesetzt, dürfte aber kaum vor 2025 gebaut sein. Das Herzstück und die S-Bahn-Station Klybeck sind frühestens 2035 fertig. Und Novartis hat seine Stammländer östlich des Rheins an die grossen Player der Schweizer Immobilienwirtschaft verkauft.

Der Hafen: Gut Planung will Weile haben

Dass Stadtentwicklung sich oft langsam vollzieht, ist eine soziokulturelle Chance: Auf dem Klybeckquai hat der Kanton in den letzten Jahren verschiedene Zwischennutzungen angesiedelt. Rund um die Besetzung «Wagenplatz» und die Halle einer Logistikfirma stehen Bars und Foodtrucks, Handwerkstätten, ein Tonstudio und ein Skatepark – die charmante Mischung improvisierter Holz- und Metallarbeiten, die zweitklassige Lokale als urbanen Chic reproduzieren. Diese Bricolage ist echt und zieht am Wochenende bis zu 5000 Menschen an.

Seit mehr als fünfzehn Jahren ist Thom Waltert beim Kanton für den Basler Norden zuständig. Der bärtige Mann spricht flüssig über Pharmarenditen und Investorenlogik, Logistik und Bahntechnik. Auf dem Dach des Siloturms →



Die Hafenbahn, eine Zäsur zwischen Wohnquartieren und Rheinufer. Der Hafenkran, ein Geschenk von Novartis an die Stadt. Das Hafengebiet, eine Jahrhundertchance.

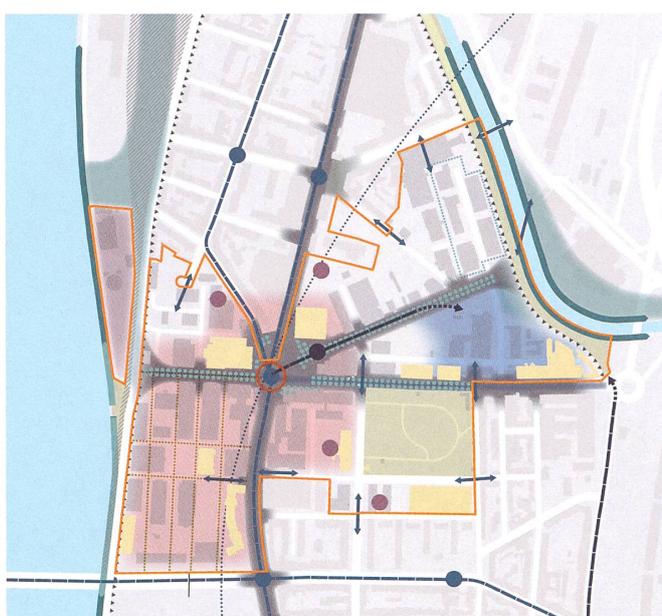


3Land
 Entwicklungsvision 2011, Planungsvereinbarungen 2012/2016/2020, Raumkonzept 2015, Frei-raum- und Naturschutzstudie 2017, trinationale Verkehrsstudie 2018, städtebauliches IBA-Zertifikat 2019
 Projektträger: Kanton Basel-Stadt, Ville de Huningue, Stadt Weil am Rhein, IBA Basel 2020, Trinationaler Eurodistrict Basel TEB, Ville de Saint-Louis, Saint-Louis Agglomération, Département du Haut-Rhin, Landkreis Lörrach
 Fläche: 4 300 000 m²

Hafen
 Testplanung 2010, Vertiefung 2012, Programmation und kooperativer Entwurf für ein städtebauliches Konzept in Arbeit, Bezug ab 2023
 Eigentümerin: Kanton Basel-Stadt
 Fläche: 210 000 m²
 Bruttogeschossfläche Projekt: 450 000 m²
 Ausnutzungsziffer: 2,1
 Nutzungspotenzial: bis zu 5000 Einwohner und 5000 Arbeitsplätze

- 1 Huningue (F)
- 2 Weil am Rhein (D)
- 3 Dreiländerbrücke
- 4 Neue Rheinbrücke
- 5 Westquai
- 6 Klybeckquai
- 7 Hafenbecken 3
- 8 Novartis Campus
- 9 Klybeck-Areal
- Perimeter
- Klybeck-Areal
- bestehende ÖPNV-Linien
- neue ÖPNV-Linien
- bestehende Grünräume
- neue Grünräume
- neues strukturierendes Grün
- strukturierender öffentlicher Raum
- neue Parzellen
- neue Gebäude

Plan: Raumkonzept 3Land, 2015
 Bearbeitung: Hochparterre



Klybeck-Areal
 Planungsvereinbarung 2016, Testplanung 2018, Bebauungspläne der Teilgebiete ab 2022/23, Bezug ab 2024
 Eigentümerin: Central Real Estate, Swiss Life
 Fläche: 300 000 m²
 Bruttogeschossfläche Bestand: 76 500 m²
 Bruttogeschossfläche Projekt: 600 000 bis 900 000 m²
 Ausnutzungsziffer: 2,0 bis 3,0
 Nutzungspotenzial: bis zu 10 000 Einwohner und 5000 Arbeitsplätze

Konzeption Plan: Metron / Planungsamt Basel-Stadt
 Bearbeitung: Hochparterre

- Perimeter
- Klybeckplatz mit neuer S-Bahn- / Tramstation
- Stadtachsen
- Rückbau Hafenbahn
- Gebiete höherer Dichte
- Arbeitsgebiet
- Biocluster bis 2030
- Abklärungen
- Denkmalpflege
- orthogonale Raumstrukturen
- Horburg- und Uferpark Rhein / Wiese
- Uferpromenaden neu / bestehend
- Abstimmung Bebauung / Freiraum
- S-Bahn neu
- Tram neu / bestehend
- mögliche Schulstandorte

→ aus rotem Backstein, den Hans Bernoulli 1926 erbaut hat, sagt er: «Die Stadtentwicklungspläne für Klybeck und Kleinhüningen sind mehr als hundert Jahre alt. Die Expansion des Hafens und der Industrie machten diese aber zur Makulatur. Nun haben wir die Chance, die Fäden wieder aufzunehmen und das Gebiet zu verweben.»

Aktuell berät der Kanton zwei Vorlagen: Der Baukredit für ein drittes Hafenbecken brächte das Containerterminal «Gateway Basel Nord» entscheidend voran. Das Becken und das Terminal sollen die Umschlagskapazitäten fast vervierfachen und durch die Kombination von Schiff, Strasse und Schiene helfen, den Güterverkehr innerhalb der Schweiz weiter auf die Bahn zu verlagern. Bezüglich der Hafenbahn verhandelt der Kanton dagegen lediglich einen Planungskredit – trotz zahlreicher gemachter Abklärungen. Wie viel, wann und ob die Hafenbahn verschwindet, ist darum fraglich: Indem die Politik das Geschäft nachgelagert hat, hat sie das Pfand aus der Hand gegeben, die Verlagerung im Gegenzug für den Bau des Beckens einzufordern siehe Kommentar Seite 13.

Das Raumkonzept 3Land: Rheinstadt ohne Grenzen

Auch rund um den Hafen ist viel passiert. 2012 trafen Basel, Hünigen und Weil eine Planungsvereinbarung. Aus dem Basler Anstoss sollte eine gemeinsame Vision werden, ein «Pilotraum für Europa» gar. 2015 präsentierte das deutsch-französische Büro LIN das neue «Raumkonzept 3Land» für eine trinationale Stadt am Rhein. Sie ist vier Quadratkilometer gross und erstreckt sich beidseits des Rheins weit in den Norden. Die Szenarien Park und Halbinsel ergänzen die Inselvision. Brücken für Fussgänger und Fahrradfahrerinnen verknüpfen das Westquai mit Weil und das Klybeckquai mit dem Uferweg, der vor dem Novartis-Campus nach Hünigen führt. Über die Neue Rheinbrücke, das Herz dieser Rheinstadt, verbinden Tram- und Buslinien die Schweiz und Frankreich. Die Brückenköpfe sind Teil gut vernetzter Freiräume. Ausserdem gibt es «Urbane Vis-à-Vis», was grenzüberschreitend koordinierte Nutzungen bedeutet: Gegenüber den Basler Quais liegt ein Hüniger Wohn- und Arbeitsquartier, dahinter gruppieren sich Neue Industrien rund um die Biotechproduktion von Novartis. Weiter nördlich hat sich der Weiler Hafen in ein Mischquartier mit Sport- und Kulturangeboten verwandelt, das auf die Wohn- und Freizeitbauten am Hüniger Bootsanlageplatz hinüberblickt.

Süsser Vogel Zukunft. Die Gegenwart sieht freilich anders aus: Noch ist das 3Land ein Hinterland, in dem drei Gemeinden einander und dem Rhein den Rücken zuwenden. Das Zentrum von Weil liegt weit östlich hinter den Rangiergleisen. Zum Rhein hin präsentiert sich das Städtchen mit 30000 Einwohnern eher vorstädtisch: Steakhaus und Outlet, das Rhein-Center als postmoderne Spätgeburt autogerechten Shoppings und der Rheinpark, der derzeit saniert und erweitert wird. Das urbane Hafenviertel steht zwar noch aus, doch immerhin hat Weil den Hafen aus der Quasiselbstständigkeit wieder in die städtische Verantwortung genommen und ist handlungsfähig.

Gegenüber in Hünigen fahren derweil bald die Bagger auf. Das Projekt «Les Jetées» verspricht weisse Hochhäuser mit Wohnungen, Büro- und Geschäftsflächen, ein Alterszentrum und ein Hotel. Für das alte Garnisonsstädtchen mit 7000 Einwohnern, von denen die meisten noch heute in der Industrie arbeiten, ist das ein grosser Schritt. Gemessen an den 3Land-Plänen für Hünigen, die kleinste Gemeinde mit den grössten Entwicklungsflächen, ist das Projekt bloss ein erstes Bausteinchen. Ungeachtet der baulichen ist die trinationale Agglomeration längst gelebte Realität. Im Elsass sprissen Einfamilienhäuser, denn

hier sind nicht nur die Löhne halb so hoch wie in Basel, sondern auch die Hauspreise. Weil es sich in Südbaden so günstig einkaufen lässt, schieben die Elsässer munter ganze Einkaufswagen über die Grenze. Man spricht vom «magischen Dreieck» – Wohnen in Frankreich, Arbeiten in der Schweiz, Einkaufen in Deutschland. Wie auch immer Wirtschaft und Währungskurse sich entwickeln: Die 2007 gebaute Dreiländerbrücke zwischen Weil und Hünigen und die 2014 und 2017 eröffneten Tramlinien nach Weil und Saint-Louis sind erste zaghafte Äste, die den fragmentierten Raum zusammenzurren. Wann die ersten «Drämmli» über die Neue Rheinbrücke fahren, kann niemand sagen. 3Land ist ein Prozess.

Wird mehr daraus als ein Patchwork lokaler Planungen mit ein paar Brücken? Auf dem Bernoulli-Silo singt Thom Waltert ein Loblied: «Gemeinsam verhandeln wir die Zukunft im Norden Basels und arbeiten an einer gesellschaftlichen und städtebaulichen Vision.» Regelmässig treffen sich Beamte und Politikerinnen aus drei Ländern, einem Bundesland, einer Region und vier Städten, administrativ begleitet vom «Trinationalen Eurodistrict Basel» und inhaltlich von der Internationalen Bauausstellung «IBA Basel 2020». Die IBA ist ein auf zehn Jahre angelegter Prozess zur Regionalentwicklung mit dem Motto «Gemeinsam über Grenzen wachsen». 3Land ist eines ihrer ambitioniertesten von insgesamt 53 Projekten. Wie kein anderes steht es für eine interdisziplinäre und trinationale Planung. IBA-Direktorin Monica Linder-Guarnaccia sagt: «Das 3Land hat Massnahmen zur Biodiversität beschlossen und einen gemeinsamen Kriterienkatalog für städtebauliche Projekte etabliert – das ist beispielhaft.» Nächsten Sommer feiert die IBA während hundert Tagen ihr Abschlussjahr. Als sichtbares Zeichen wäre die Neue Rheinbrücke diesem fraglos gut angestanden.

Das Klybeck-Areal: Perlen und Milliarden

Während 3Land ein Mehrgenerationenprojekt ist, könnte es auf dem Klybeck-Areal sehr bald sehr schnell gehen. 2016 haben Novartis und BASF mit dem Kanton eine kooperative Arealentwicklung in sechs Schritten vereinbart und mit Diener & Diener, Hans Kollhoff, OMA und Albert Speer zügig eine Testplanung durchgeführt. Danach aber beschlossen sie, das Marktpotenzial auszuloten. Nach Phase eins herrschte darum anderthalb Jahre Stillstand. Diesen Sommer wurde bekannt, dass Swiss Life und Central Real Estate – ein Konglomerat, zu dem die Baloise Versicherung, die Zuger Pensionskasse und eine Anlagestiftung der Credit Suisse zählen – das Areal übernehmen. Für etwa eine Milliarde Franken, wie man munkelt. Die unter «Anlagenotstand» leidenden Investoren dürften nicht nur viel Geld investieren wollen, sondern aufgrund der bezahlten Landpreise auch müssen.

Die Testplanung basiert auf einer Ausnützung von 3,0. Milchbüchleinrechnerdarf man davon ausgehen, dass auf dem Areal in den nächsten zwanzig Jahren gegen drei Milliarden Franken investiert werden. Der Syntheseplan legt dafür eine robuste Grundlage: Die höchste Dichte platziert sie im Südwesten zur Stadt und zum Rhein hin. Am Klybeckplatz, dem Herz mit S-Bahn-Station, kommen die wichtigsten Strassen zusammen. Eine neue Tramlinie führt auf einer wieder belebten historischen Achse entlang eines dichten Arbeitsgebiets zum Uferpark Wiese. Der Horburgpark könnte erweitert werden. So viel Arbeit für das eigentlich Offensichtliche? So naheliegend scheint das Resultat von vier internationalen Planerteams und vier partizipativen Begleitveranstaltungen. So hundskommen, findet der Verein «Zukunft Klybeck». Er wünscht sich ein Autoverbot, Kanäle und Hängebrücken zwischen →



Verlassene Hallen und Gewerbebauten am Klybeckplatz. In zwanzig Jahren könnten hier Hochhäuser über einer unterirdischen S-Bahn-Station stehen.

→ Hochhäusern und sammelt Unterschriften für 50 Prozent gemeinnützigen Wohnanteil. Der Wunsch nach Ambition und Wagemut ist verständlich, denn das Klybeck-Areal ist kein beliebiges Immorado. 1864 entstand hier jene Keimzelle rund um die Teerfarbenproduktion, die via Ciba, Geigy und Sandoz 1996 im Novartis-Konzern mündete und wo der Chemiker Albert Hofmann 1943 im Eigenversuch den ersten LSD-Trip der Geschichte erlebte. Mehr als 150 Jahre Industriegeschichte haben ihre Spuren hinterlassen – im Westen die weisse Backsteinstadt, im Osten die rote. Beiderorts gibt es markante Bestandesbauten, die schweizweit ihresgleichen suchen. Für den Charakter des werdenden Stadtteils sind sie eine Steilvorlage, für überraschende Wohnformen und Nutzungen sind sie eine Chance. Die Kontaminationen und der im Innern oft schlechte Zustand sind eine echte Herausforderung. Die Perlen abzuräumen, wäre aber allzu plump.

Der Norden: Jahrhundertchance und offene Fragen

Mit dreissig Hektar ist das Klybeck-Areal der Post-Panamax-Tanker unter den Basler Arealen – anderthalbmal grösser als das Sulzer-Areal in Winterthur und so gross wie die Zürcher Areale Maag und Escher-Wyss zusammen. Gemeinsam mit dem rund zwanzig Hektar grossen Hafenaerial soll die Entwicklung im Basler Norden zwei Drittel des Wachstums aufnehmen, das der Kanton bis 2035 anpeilt. Vom 3Land-Potenzial ganz zu schweigen.

Die Jahrhundertchance wirft auch Fragen auf: Welche Gefahren für die Durchmischung liegen darin, dass das Klybeck-Areal nur wenigen Grossinvestoren gehört? Nutzt die Politik ihre Kraft in einer Phase guter Konjunktur, um ausreichend Bestand und Freiräume, Schulen und Kindergärten zu sichern? Genügen neue Tramlinien, bis das Herzstück die unterirdische S-Bahn-Station Klybeck bringt? Scheitern Gewerbeflächen und belebte Erdgeschosse an aktuellen Marktrealitäten und mangelndem Erfindergeist? Wie flankiert der Kanton die Entwicklung für die 10 000 Menschen in Kleinhüningen und Klybeck, die oft zum ökonomisch schwächeren Rand der Gesellschaft gehören und um die herum all das passiert? Und wird der neue Stadtteil klimafit?

Auf den Quais hat der Kanton die Dinge selbst in der Hand, schliesslich gehört ihm das meiste Land. Die zwischengenutzten Flächen auf dem Klybeckquai warten darauf, dass weitere Baurechte auslaufen. Auf dem Westquai ist es ab 2029 so weit, und auch hier untersuchen der Kanton, die Logistiker und die Denkmalpflege bereits, wie sich die Schiffsanlegeplätze neu ordnen und wo sich die Getreidesilos unterbringen lassen. Eine Nutzungsstudie und ein kooperativer Entwurf sollen die Quai-Konzepte aus der «Rheinhattan»-Zeit auf den neusten Stand bringen.

Pläne über Pläne

Derweil blickt der stählerne Hafenkran stoisch auf den Rhein. Gut möglich, dass er dereinst zur Bar wird, mit einer Buvette und dem Partyschiff «Nordstern» nebenan. Gut möglich, dass die Hafenbahn noch eine Weile in den Morgenstunden lärmt und die Mieter der angrenzenden Genossenschaftshäuser weiterhin Sprüche auf die Fassade schreiben wie: «Die Häuser denen, die drin wohnen.» Gut möglich, dass noch manch überraschende Wendung kommt. Blickt man vom Bernoulli-Silo auf das Quartier Kleinhüningen, in dem die alte Kirche des einstigen Fischerdorfs und ein paar niedliche Wohnhäuser mit den gewaltigen Hafengebäuden und Infrastrukturen ein wunderbar grossstädtisches Durcheinander bilden, wünscht man sich weniger Pläne, Synthesen und Gremien. Lieber etwas mehr Wilder Westen. Excusez: Wilder Norden.



«Bahnhofsverlagerung, Becken und Terminal gehören zusammen»

«Seit mehr als einem Jahrzehnt ringt Basel um eine koordinierte Entwicklung von Hafenwirtschaft und Stadt. Das neue Hafenbecken mit kombiniertem Terminal für Schiff, Bahn und Strasse entspricht dabei nationalen Zielen. Es geht um Versorgungssicherheit und einen LKW-armen Güterverkehr von Rotterdam nach Genua. Becken und Terminal politisch zu trennen, ist taktisch nachvollziehbar. Doch die Verlagerung der Hafenbahn aufzuschieben, die Zäsur also nicht gemeinsam mit der neuen Hafenanlage anzupacken, ist gefährlich. Sollte die Bahn zurückbleiben, wird sie die Entwicklung von Kleinhüningen und Klybeck noch lange hemmen. Für diese Quartiere ist der Zugang zum Rhein essenziell.» Rainer Klostermann (*1958) führt das Atelier Feddersen & Klostermann in Zürich. Seit 2006 war er an verschiedenen Planungen im Hafengebiet und auf dem Klybeck-Areal beteiligt.



«Lassen sich Engagierte und Kapitalgeber verheiraten?»

«Zurzeit gibt es in Basel mehrere Dutzend Zwischennutzungen. Als grosse Freiflächen sind jene am Hafen einzigartig und vor allem wochenends sehr beliebt. Welchen Wert hat das für die Stadt? Ich glaube, dass es immer neue Brachen geben wird, dennoch frage ich mich, wie wir in die Zukunft tragen können, was bei Zwischennutzungen entsteht. Sollten wir nicht Initialnutzungen etablieren, die zur permanenten Bereicherung werden? Die Investoren kämpfen doch stets um Aktivität auf den Arealen. Spannend wäre es, Win-win-Situationen zu schaffen: die soziokulturell Engagierten und die Investoren mit langfristigen Perspektiven zu verheiraten, um nach gemeinsamen Spielregeln zu wirken.» David Herrmann (*1983) leitet den Verein «LAND», einen Zusammenschluss am nördlichen Klybeckquai. Ausserdem entwirft er Nutzungskonzepte für lebendige Stadtquartiere.



«In zehn bis fünfzehn Jahren könnte ein neues Quartier stehen»

«Wir rechnen mit einem Bauvolumen von rund anderthalb Milliarden Franken auf unserem Teil des Klybeck-Areals. Den Grossteil der Fläche wollen wir behalten und selbst entwickeln. Wichtiger als viele Eigentümer ist, dass verschiedene Planer wirken. Die Grösse und der Zeithorizont erlauben das: Bis Ende 2020 wollen wir Strassen und Freiräume, die Topografie der Baumasse, die Lage von Schulen und Kindergärten sowie sämtliche Nutzungen bestimmen. Ein lebendiger Stadtteil braucht genügend Gewerbeflächen, aktive Erdgeschosse – und preisgünstige Wohnungen. Das Drittel, auf das der Kanton im Richtplan zielt, ist eine realistische Vorgabe. Nun gilt es, mit der Öffentlichkeit, den Genossenschaften und Vereinen einen Konsens zu finden. Wir wollen ein breit abgestütztes Projekt entwickeln und die Bewilligungsprozesse effizient gestalten, sodass wir ab 2021 in sinnvollen Etappen bauen können. In zehn bis fünfzehn Jahren könnte ein neues Quartier stehen und leben. Eine Planungswüste dient niemandem.» Renato Piffaretti (*1967) leitet seit 2017 die Schweizer Immobilienabteilung von Swiss Life. Im Juli 2019 hat diese auf dem Klybeck-Areal sämtliche Flächen und Planungspflichten des Chemiekonzerns BASF übernommen. ●



Selt 2007 verbindet die Dreiländerbrücke das französische Hüningen mit dem deutschen Weil am Rhein. Folgt bald der franko-helvetische Brückenschlag?