



Eine S-Bahn der Linie S6 fährt von Riehen her kommend über die Landesgrenze in Richtung Lörrach-Stetten. Dieser Abschnitt ist infolge der Taktverdichtung vom Doppelspurausbau betroffen.

# Grenzen überschreitend und Menschen verbindend

NATHALIE REICHEL

Ob mit den öffentlichen Verkehrsmitteln oder über Strassen und Velowege: Riehen ist gut an seine deutschen Nachbargemeinden angebunden. Die Geschichte des grenzüberschreitenden Verkehrs von Riehen fängt im 19. Jahrhundert an und wird bis heute weitergeschrieben – insbesondere durch die aktuellen Diskussionen zum Doppelspurausbau der S-Bahn-Linie.

## TRAM

Was aus heutiger Sicht an eine Utopie grenzt, wurde vor rund 120 Jahren ernsthaft und lange diskutiert: Eine Eisenbahnlinie, die Riehen mit St. Chrischona verbindet. Verfolgt wurde das vom Basler Ingenieur W. Hetzel vorgeschlagene Projekt «Chrischonabahn» in einer Zeit, in der durch Riehen zwar bereits die Wiesentalbahn fuhr, der Wunsch nach einer Tramverbindung aber zugleich immer grösser wurde. Es schien also naheliegend, zusammen mit der Planung der Chrischonabahn zu überlegen, wie diese an ein allfälliges Tramnetz angeschlossen werden könnte. Von den beiden Szenarien – eine Tramlinie durch die Langen Erlen von Weil bis nach Riehen und eine via Grenzacher Zoll und Hörnli – wurde keine ernsthaft weiterverfolgt. Dies unter anderem deswegen, weil sich die Riehener Bevölkerung eine direktere Verbindung nach Basel (via Baselstrasse) wünschte.

Als feststand, dass die Tramverbindung nach Riehen definitiv realisiert wird, überlegte man sich, wo der Anschluss an die Chrischonabahn am sinnvollsten wäre. An der Bettingerstrasse? Beim Pfaffenloh? Oder sogar bereits am Badischen Bahnhof? Allerdings wurden allmählich kritische Stimmen laut, und Riehens Interesse für eine Bahn, die mehr als Touristenattraktion denn als Mehrwert für

die Gemeinde betrachtet wurde, sank bedenklich. Hinzu kamen Schwierigkeiten in der Finanzierung. 1913 lehnte die Riehener Einwohnergemeindeversammlung eine entsprechende Subvention ab, womit das Thema Chrischonabahn endgültig vom Tisch war.

## EIN WUNSCH GEHT IN ERFÜLLUNG

Die Anbindung der Gemeinde ans Tramnetz war ein lang gehegter Wunsch von Riehen. Angesichts dessen, dass die Riehener Bevölkerung aber bereits mit der Wiesentalbahn den Badischen Bahnhof erreichen konnte und das Dorf zudem undicht besiedelt war, zeigte Basel zunächst kaum Interesse an einem Ausbau und liess die Landgemeinde im Rahmen des Tramnetzausbaus 1898 aussen vor. Sieben Jahre später beschloss der Grosse Rat, die Achse Basel–Riehen doch zu realisieren. Die Bauarbeiten dauerten ein halbes Jahr und wurden im Juli 1908 fertiggestellt. Endstation der damaligen Tramlinie 7 war bei der Dorfkirche. Der einspurige Ausbau bis zur Grenze, die Verlängerung nach Allschwil und die Umwandlung in die heutige Nummer 6 kamen einige Jahre später. Ebenso die Erweiterung der Tramlinie bis nach Lörrach im Jahr 1919, die allerdings 1967 wieder eingestellt wurde, weil sie sich trotz des anfänglich grossen Interesses von deutscher Seite her als



Während das Tram der Linie 6 – hier in beiden Bildern auf Höhe der Lörracherstrasse 162 – im Jahr 1934 (links) noch über die Grenze fuhr, wendet es heute (rechts) kurz davor.

defizitär erwies. Ob dies heute anders aussehen würde? Wohl kaum. Dies zumindest zeigen die aktuellen Prognosen über einen allfälligen Wiederausbau nach Lörrach. Seit rund zweieinhalb Jahren wird der Wunsch nach einer erneuten Tramverlängerung nach Lörrach immer grösser – allerdings wie auch damals schon vorwiegend auf deutscher Seite. Im März 2021 forcierte die Lörracher IG Verkehr die Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie, die von der Stadt Lörrach dann auch tatsächlich in Auftrag gegeben wurde und zwei Jahre später, im Frühjahr dieses Jahres, vorlag.

Die Machbarkeitsstudie, für die das Planungsbüro Obermeyer verantwortlich zeichnete, zeigte: Eine Wieder-Verbindung mit Lörrach ist grundsätzlich möglich. Die Wirtschaftlichkeit ist allerdings abhängig von mehreren Faktoren, zum Beispiel davon, ob das Tram im Viertelstunden- oder im 7,5-Minuten-Takt nach Lörrach fahren würde. Von 28 möglichen Trassees, die das Planungsbüro bewertet hatte, schlug es zwei zur näheren Untersuchung vor: eines mit Endstation Zentralklinikum und ein anderes

mit dem Ziel S-Bahn-Station «Haagen/Messe». Die Kosten bewegen sich je nach Variante zwischen 93 und 286 Millionen Franken. Zur Wirtschaftlichkeit gehen aus der Studie noch keine klaren Details hervor, eine grobe Schätzung prognostiziert allerdings bei beiden Trassees ein Defizit. In der anschliessenden Parlamentsdiskussion sowie an einem Infoabend, zu dem die Lörracher Rathausspitze wenige Tage später die Bevölkerung lud, stiess das Vorhaben sowohl auf Zustimmung als auch auf Kritik. Positiv betrachtet wurde etwa die Tatsache, dass Lörrach mit dem Sechser einen guten öffentlichen Nahverkehr erhielt; auch ein Viertelstundentakt würde erst einmal ausreichen. Einige erhofften sich eine Entlastung vom Autoverkehr. Andererseits bezweifelten kritische Stimmen die Finanzierbarkeit und warnten vor «städtebaulichen Kollateralschäden», weil fürs Tramtrassees Bäume und Grünflächen geopfert werden müssten. Der Lörracher Gemeinderat entscheidet voraussichtlich im Herbst 2023, ob und wie das Projekt weiterverfolgt wird (Stand bei Redaktionsschluss).

## GEMEINDE RIEHEN UND BVB WARTEN AB

Wie bereits beim ersten Tramausbau nach Lörrach zu Beginn des 20. Jahrhunderts sind auch jetzt wieder die deutschen Behörden federführend in den entsprechenden Diskussionen. Die Gemeinde Riehen ist in diesen Gesprächen nicht aktiv involviert, wird jedoch über den Stand der Dinge regelmässig von der Stadt Lörrach in Kenntnis gesetzt. Ob Riehen den Ausbau befürwortet oder nicht, lässt sich momentan nicht abschliessend sagen. «Die Gemeinde Riehen hat zurzeit keine spezifische Haltung zum Projekt. Wir müssen zuerst schauen, wie es sich weiterentwickelt», sagt der zuständige Gemeinderat Daniel Hettich dazu. Es sei gut möglich, dass das Tram nach Lörrach die Riehener Strassen vom grenzüberschreitenden Verkehr entlasten würde, was ja grundsätzlich positiv sei. Denkbar sei aber auch, dass die Tramverlängerung wegen der Attraktivitätssteigerung des Einkaufstourismus Auswirkungen auf die Riehener Geschäfte haben werde. Andererseits lebe man schon heute mit dieser Konkurrenzsituation.

Die Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) stehen einer Tramverlängerung nach Lörrach prinzipiell positiv gegenüber: «Grundsätzlich begrüsst die BVB den Ausbau des öffentlichen Verkehrs in der trinationalen Region und sieht beim grenzüberschreitenden Verkehr viel Potenzial», lässt Mediensprecher Matthias Steiger verlauten. Allerdings könne zum jetzigen Zeitpunkt keine abschliessende Beurteilung vorgenommen werden, da viele Voraussetzungen noch nicht geklärt seien. Entscheidend für die Nachfrage auf dieser Tramlinie sei zum Beispiel die Linienführung, aber auch die einzelnen Nutzungen. «Wichtig ist, dass die Linienführung auch für Verkehrsbedürfnisse innerhalb der Stadt Lörrach sowie für Fahrgäste aus dem Wiesental nach Lörrach interessant ist», präzisiert Steiger.

Schliesslich ist auch in puncto Finanzierung noch vieles offen. Was hingegen feststeht, ist laut der BVB die Tatsache,

dass diese als Betreiberin keine Kosten tragen könnte. Wie im Nahverkehr üblich, hätte die BVB zwar Betriebskosten, die sich aber nur zum Teil durch Fahrgeldeinnahmen decken liessen. Der restliche Betrag müsse durch einen öffentlichen Aufgabenträger finanziert werden. Über die Bau- und Betriebskosten habe man sich unter den beteiligten Partnern zu gegebener Zeit zu einigen. Die BVB sei bislang nicht in entsprechende Gespräche involviert gewesen.

## BUS

Während eine (erneute) grenzüberschreitende Tramverbindung noch Zukunftsmusik ist, sind Riehens deutsche Nachbargemeinden per Bus bereits gut erreichbar. Die Linie 3 zum Beispiel verbindet Riehen mit Lörrach via Weilstrasse, Dorfzentrum, Inzlingerstrasse und Inzlingen. Die Buslinien 6/16 verbinden Brombach mit Weil am Rhein über die Lörracher- und Weilstrasse. Betrieben werden alle drei von der Südwestdeutschen Landesverkehrs-GmbH (SWEG). Weitere Verbindungen bestehen zum einen über die Nummer 7301 der Südbadenbuslinie zwischen Lörrach und Rheinfelden via Friedhof Hörnli, Niederholz und Riehen Dorf und zum anderen über die BVB-Buslinie 38 zwischen Basel und Grenzach-Wyhlen mit einer Station in Riehen (Hörnli Grenze). Mit Fahrplanverdichtungen, mehr Haltestellen in Riehen und der Aufnahme in den Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) erfuhren die Verbindungen in den letzten Jahren mehrere Optimierungen. Alt Grossrat Roland Engeler-Ohnemus (SP) hatte bereits im Jahr 2011 in einem Anzug auf das Verbesserungspotenzial insbesondere der Busverbindung mit Inzlingen hingewiesen und den Regierungsrat darum gebeten, eine Erhöhung der Fahrplandichte und die Integration der Strecke Riehen-Inzlingen in den TNW zu prüfen.

Ein nach wie vor relativ präsent, längst aber nicht neues Projekt ist die angestrebte Verlängerung der BVB-Bus-





**Die Verlängerung der Linie 35 nach Inzlingen scheitert bislang vor allem an der Finanzierung. Die Kleinbusse wenden zurzeit direkt nach dem Inzlinger Zoll.**

linie 35 nach Inzlingen. Der Kleinbus wendet zurzeit nach dem Inzlinger Zoll und verkehrt zweimal stündlich von Montag bis Samstag. Endstation auf Riehener Seite ist die Tramhaltestelle Habermatten. «Es ist ein Projekt auf Sparflamme», sagt Dominik Schärer, Leiter der Abteilung Mobilität und Energie bei der Gemeinde Riehen dazu. Zeitweise sei sogar eine Verlängerung des Busangebots bis nach Grenzach diskutiert worden. Allgemein scheitere ein grenzüberschreitendes Busangebot bislang vor allem an der Finanzierung von deutscher Seite her. Die Gemeinde Riehen sei grundsätzlich am Ausbau interessiert, der Wunsch komme aber hauptsächlich von der Gemeinde Inzlingen.

«Das Interesse besteht nach wie vor», bestätigt Inzlingens Bürgermeister Marco Muchenberger. Die Überlegungen konzentrierten sich insbesondere auf eine Verlängerung bis zum Wasserschloss, womit rund zwei Drittel der Gemeinde erschlossen wären. Aufwendig wäre dieses Vorhaben nicht, teuer aber schon: Für die weiteren rund zwei Kilometer, die der 35er fahren würde, wäre laut dem

Bürgermeister aus fahrplantechnischen Gründen nämlich eine Aufstockung des Personals und der Fahrzeuge nötig. Dies wiederum würde jährliche Betriebskosten im sechsstelligen Bereich generieren, die grösstenteils Inzlingen tragen müsste – aber nicht könnte.

Inzlingen weist von allen Gemeinden des Landkreises Lörrach den höchsten Anteil an Grenzgängerinnen und Grenzgängern auf. Zufriedengeben müssen sich diese zurzeit mit der SWEG-Linie 3, die aus Sicht des Bürgermeisters zwar auch wegen der direkten Anbindung an das Tram eine gute Verbindung ist, den Riehener Bahnhof aber nicht direkt anfährt und zudem lediglich einmal stündlich verkehrt. Eine Verlängerung der Linie 35 würde also nicht nur den Anschluss eines wichtigen Umsteigeorts ermöglichen, sondern insgesamt auch die Verbindungen zwischen Riehen und Inzlingen verdichten. Und selbst Riehen würde von diesem Ausbau profitieren, ist Muchenberger überzeugt: «Eine bessere ÖV-Verbindung würde zu einer Verkehrsentslastung der Inzlingerstrasse führen.»



Das Bahngleis durch Riehen wurde von der kommunalen Bevölkerung bis in die 1990er-Jahre als Fremdkörper wahrgenommen; hier der Riehener Bahnhof im Jahr 1970.

### S-BAHN

Die Tatsache, dass heute eine S-Bahn durch Riehen fährt, hat ihren Ursprung vor 171 Jahren, in einem binationalen Staatsvertrag vom 27. Juli 1852. Schon damals war klar: Wenn eine Eisenbahn durch Riehen fährt, dann grenzüberschreitend. In Artikel 35 des besagten Vertrags zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Grossherzogtum Baden erhält Letzteres das Recht, die badische Eisenbahnlinie von Lörrach her über Schweizer Gebiet weiterzuführen – unter dem Vorbehalt, dass es die Kosten übernimmt und in Riehen einen Haltepunkt einrichtet.

Das Vorhaben stiess in der Riehener Bevölkerung auf Unbehagen und Widerstand. Sie befürchtete mit dem Bau der Eisenbahnlinie die Zerschneidung des Dorfs in zwei Teile und plädierte deswegen bereits damals – wie auch heute – für eine Tieferlegung der Gleise. Die Ent eignungen waren mit vielen Schwierigkeiten verbunden und geschahen letztlich auf dem Zwangsweg via Bundesgericht. Zehn Jahre nach Abschluss des Vertrags wurde

die Wiesentalbahn samt Bahnhof Riehen eröffnet. Die damalige Linie führte im Jahr 1862 vom Badischen Bahnhof nach Schopfheim. Allerdings gestaltete sich die Reise in den Anfangsjahren für den Personenverkehr noch als umständlich, vor allem, was den Grenzübertritt betraf. Der Verkehrsverein Riehen beschäftigte sich zwar mit der Bahn und brachte Verbesserungswünsche oder auch Kritik an, die Aufmerksamkeit der lokalen Bevölkerung galt aber im Grunde einem anderen Verkehrsmittel: dem Tram. Mit dessen Ausbau nach Riehen einige Jahrzehnte später rückte die Bahn für die Riehener erst recht in den Hintergrund, der Bahnhof im Dorf verlor an Bedeutung. Kritische Stimmen wurden wieder laut: Die Eisenbahnstrecke sei überflüssig und durchschneide das Dorfzentrum. Noch bis in die 1990er-Jahre wurde die Wiesentalbahn in Riehen angesichts des geringen Nutzens für die lokale Bevölkerung als Fremdkörper wahrgenommen.

Am 15. Juni 2003 übernahmen die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) die Linie S6 von der Deutschen Bahn, was in Lörrach und Riehen gefeiert wurde. Durch diese Über-



Das Bahngleis in Richtung Lörrach von der Inzlingerstrasse her gesehen. Kommt es zu einem Doppelspurausbau in Tieflage, würde die Untertunnelung hier beginnen und auf Höhe der Bettingerstrasse enden.

nahme erhofften sich insbesondere die politischen Verantwortlichen in Riehen viel; das Interesse an einer Bahn, die auch Riehen möglichst viel bringt, stieg. «Nach 141 Jahren sind die SBB in Riehen angekommen», freute sich der damalige Riehener Gemeindepräsident Michael Raith an der Feier zur SBB-Übernahme. Mit ihr gingen tatsächlich Verbesserungen, etwa beim Rollmaterial, einher. Ende 2006 kam die Anbindung an den Bahnhof SBB. Die kommenden Jahre waren von weiteren Entwicklungen geprägt: Riehen erhielt mit der Haltestelle Niederholz im Jahr 2008 einen weiteren Bahnhof, und Ende 2019 wurde die Strecke bis nach Lörrach Brombach in den TNW aufgenommen.

### **EIN AUSBAU MIT ERHEBLICHEN FOLGEN**

Vor zwei Jahren rückte die S6 schlagartig wieder ins Zentrum der öffentlichen Aufmerksamkeit. Wie nämlich bekannt wurde, erfordert die bereits längst beschlossene Taktverdichtung von 30 auf 15 Minuten einen Doppelspurausbau zwischen Bettingerstrasse und Lörrach-Stetten. Ein entsprechender Ausbau im Niederholz, wie

ursprünglich vorgesehen, ist gemäss Zweckverband Regio S-Bahn wegen der Station «Zentralklinikum» in Lörrach nicht möglich. Der 15-Minuten-Takt wiederum wird nötig, weil die Nachfrage seit der Anbindung an den Bahnhof SBB um 80 Prozent zugenommen hat und die Züge vor allem in der Hauptverkehrszeit überlastet sind.

Auf grossen Widerstand stösst das Vorhaben in Riehen vor allem wegen des Doppelspurausbaus im Bereich des Dorfkerns. Im Oktober 2021 setzte der Gemeinderat an einer Medienkonferenz ein klares Statement: Riehen will keine oberirdische Doppelspur durch das Zentrum. Als Nachteile wurden unter anderem der Wegfall von Velo- und Fussgängerwegen, die längeren Schrankenschliessungen und die Verstärkung der ohnehin schon grossen Trennwirkung der Bahnlinie genannt. Noch im selben Jahr stellte sich der gesamte Einwohnerrat per Beschluss einstimmig hinter diese kategorische Ablehnung, es folgten Vorstösse auf kantonaler und nationaler Ebene sowie zwei Petitionen an den Grossen Rat.

Allmählich wurde jedoch klar, dass sich das Doppeltrasse durch Riehen Dorf nicht verhindern lässt. Also setzte Riehen auf die grosse Alternative, die bereits vor dem Bau der Bahnlinie und auch nach der Jahrtausendwende immer wieder für Gesprächsstoff in der Politik sorgte, nie aber ernsthaft verfolgt wurde: den Doppelspurausbau in Tief- lage. Die technische Machbarkeit eines rund 925 Meter langen unterirdischen Abschnitts zwischen Bettinger- und Inzlingerstrasse war bereits durch eine von der Gemeinde Riehen und dem Kanton Basel-Stadt im Jahr 2002 in Auftrag gegebene Studie bestätigt worden. Angesichts der Nachteile, die auch diese Variante mit sich bringt – die hohen Kosten oder eine lange Bauzeit etwa –, hatte sich der Gemeinderat im Oktober 2021 noch zurückhaltend dazu geäussert. Der Vorschlag, diese Alternative zumindest einmal zu prüfen, stiess auf grosse Unterstützung – in Riehen sowieso, aber auch in Basel.

In der ersten Hälfte des laufenden Jahres beschlossen die Gemeinde Riehen und der Kanton Basel-Stadt, gemeinsam eine Vorstudie zur Variante ‹tief› und eine Testplanung zu flankierenden Massnahmen in Auftrag zu geben und die Kosten von insgesamt sechs Millionen Franken je hälftig zu übernehmen. Die Studie soll gewährleisten, dass die beiden Möglichkeiten (oberirdischer und unterirdischer Ausbau) gleichwertig miteinander verglichen werden können, sobald die Ergebnisse vorliegen. Da der Zweckverband auf eigene Initiative allerdings nur die Variante ‹hoch› untersuchen lässt, müssen die Kosten für die zusätzliche Studie vollständig von den Auftraggebern – Kanton und Gemeinde – getragen werden.

Der entsprechende Beschluss im Einwohnerrat fiel am 27. März einstimmig. «Heute kann ein Stück Riehener Geschichte geschrieben werden», sagte Gemeinderat Daniel Hettich diesbezüglich. Der Grosse Rat hiess den Kantonsanteil in seiner Sitzung vom 11. Mai gut. Es lohne

sich, die Variante zu prüfen, war man sich im Parlament einig. Das Hauptstatement der Basler Regierung war, dass es auf keinen Fall zu einer Verzögerung oder gar Verhinderung des Ausbaus kommen sollte. Die Ergebnisse beider Studien werden voraussichtlich 2025 vorliegen.

## **KEINE STATION IM STETTENFELD**

Schon lange vor diesen intensiven Diskussionen rund um die Taktverdichtung und den Doppelspurausbau zwischen Riehen und Lörrach-Stetten kam die Idee zu einer S-Bahn-Station ‹Am Zoll› auf. 2013 reichten Riehen und Lörrach ein entsprechendes Projekt für die Internationale Bauausstellung IBA Basel 2020 ein.

Gemäss Studie, die die Stadt Lörrach dazu in Auftrag gegeben hatte, wäre das Projekt ohne teure Infrastruktur möglich gewesen, wobei sich die Zeit für den zusätzlichen Halt – maximal drei Minuten – eventuell in der Wartezeit am Badischen Bahnhof herausholen liesse. In den Projektunterlagen unterstrichen wurde damals die Wichtigkeit einer zusätzlichen Haltestelle «in einem Gebiet mit grossem Entwicklungspotenzial» rund um die Grenze. Dazu gehört natürlich das derzeit noch unbebaute Stück Land auf Schweizer Seite östlich der Bahnlinie. Der damalige Riehener Gemeindepräsident Willi Fischer war überzeugt, dass eine solche Haltestelle zwar auch ohne die Bebauung des Stettenfelds für Riehen Sinn machen würde – wenn auch nicht im gleichen Ausmass wie für Lörrach. Allerdings «gibt es von Schweizer Seite sicherlich mehr Schwung für das Projekt, wenn die Überbauung kommt», liess er sich 2013 in der ‹Basellandschaftlichen Zeitung› zitieren.

Zehn Jahre später ist die Ausgangslage eine andere: Das Projekt wird weder von Riehener noch von Lörracher Seite noch aktiv verfolgt. Grund dafür ist die neue Station ‹Zentralklinikum› in Lörrach, die fahrplantechnisch die einst





An der Eröffnung der Zollfreistrasse am 4. Oktober 2013 wurde auch in Riehen gefeiert (hier das Ostportal).

angestrebte Haltestelle im Stettenfeld verunmöglicht. «Das Interesse der Gemeinde Riehen an einer Station im Stettenfeld ist nicht prioritär», erklärt der zuständige Gemeinderat Daniel Hettich. Der künftige Quartierteil östlich der Bahnlinie sei auch ohne Zugang zur S6 gut erschliessbar. Aus diesem Grund konzentrierten sich die Bemühungen künftig eher darauf, direkte Wege zwischen Stettenfeld und Tramlinie zu schaffen, zum Beispiel mit weiteren Unterführungen. Denkbar sei auch eine Busverbindung zum Bahnhof Riehen, wobei dieser auch zu Fuss oder mit dem Velo relativ schnell erreichbar sei. «Es gibt einzelne Gebiete zwischen Riehen Dorf und Niederholz, die gleichweit vom nächsten Bahnhof entfernt sind wie künftig Teile des Stettenfelds», zeigt auch Dominik Schärer von der Gemeinde Riehen auf. Viel wichtiger sei es zu erreichen, dass die Linienführung der S-Bahn im Falle einer Untertunnelung im Bereich Stettenfeld entweder noch komplett unterirdisch oder wieder vollständig oberirdisch sei – eine Rampe würde den Bau von Unterführungen nämlich deutlich erschweren und so die Trennwirkung verstärken.

### MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR

Riehen war noch vor einigen Jahrzehnten mit Problemen im Strassenverkehr konfrontiert, die heute kaum mehr vorstellbar sind. In den 1970er-Jahren verursachte der Grenzverkehr zu den Hauptverkehrszeiten Hunderte von Metern lange Staukolonnen auf beiden Seiten der Grenze – ein Problem, das die Anwohnerschaft um die Lörracherstrasse stark belastete, da der Verkehr teils auch in die Quartierstrassen auswich. Ursache dafür war einerseits die geringe Kapazität der Strassenachse Basel-Lörrach über Riehen, andererseits die Zollabfertigungsanlagen, die dem damaligen Autoverkehr nicht gerecht werden konnten. Mit den Jahren nahm der motorisierte Indivi-

dualverkehr weiter zu. Ende der 1980er-Jahre sprach man in Riehen von den «typischen Verkehrsproblemen einer Agglomerationsgemeinde», wobei der Verkehr nicht hausgemacht war, sondern grösstenteils durch die Stadt Basel und die deutschen Nachbargemeinden verursacht wurde. Mehrere Versuche im 20. Jahrhundert, zur Entlastung eine Umfahrungsstrasse zu bauen, trugen keine Früchte. Die Bevölkerung pochte vielmehr darauf, den Verkehr effektiv zu reduzieren und zu verlangsamen, statt den Strassenraum auszuweiten – eine Forderung, die auch im Widerstand gegen die Zollfreistrasse vermehrt vorgebracht wurde.

### **EIN UMSTRITTENES JAHRHUNDERTPROJEKT**

Generell fehlte es nicht an Kritikpunkten gegen die Zollfreistrasse, die, genauso wie die S-Bahn-Linie durch Riehen, auf dem Staatsvertrag zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Grossherzogtum Baden von 1852 (Artikel 34) beruht. Deren Planungen und Bau waren demnach alles andere als einfach und dauerten vom Bundesversammlungsbeschluss 1979 bis hin zur Eröffnung 2013 ganze 34 Jahre.

Besonders heftig kritisiert wurde die Tatsache, dass die Strasse – zumindest der 738 Meter lange Schweizer Abschnitt – durch ein Naturschutzgebiet führt. Als Riehen im Bereich des Naturbads schliesslich eine überdeckte Tiefloge der Strasse gelang, zeigten sich Probleme mit der Untertunnelung wegen der Rutschgefahr des Tüllinger Hügels. Auf Weiler Seite gab es ebenfalls Proteste, da die Strasse mitten durch ein Wohngebiet führen sollte. In den 2000er-Jahren spitzte sich die Opposition gegen die Zollfreie schliesslich ein letztes Mal zu: Es kam zum Hungerstreik des Basler Umweltaktivisten Martin Vosseler, zur Besetzung des Geländes und schliesslich zur Zwangsräumung durch die Polizei. 2006 waren alle rechtlichen

Mittel ausgeschöpft. Der Bau der Zollfreistrasse durch Riehen konnte durch nichts und niemanden mehr verhindert werden.

Die Hoffnung, dass die Zollfreistrasse eine generelle Entlastung des Riehener Verkehrs sein könnte, hielt sich in Grenzen. Wie im Jahr 1983 der damalige Gemeindepräsident Gerhard Kaufmann im Rahmen einer Interpellationsantwort ausführte, «wird der Bau und die Inbetriebnahme der Zollfreistrasse einen äusserst geringen Beitrag zur Lösung der Riehener Verkehrsprobleme darstellen». Markant werde die Abnahme des Verkehrs nur in der Lörracher- und Weilstrasse sein. Seine Annahme bestätigte sich: Im Jahrbuch z'Rieche 2014 ist nachzulesen, dass sich die Entlastung des Verkehrs zwar bereits in den ersten Monaten nach Eröffnung der Zollfreien bemerkbar machte, allerdings eher an der Lörracherstrasse. Führen vor der Eröffnung noch täglich 18 500 Autos dort durch, waren es im Jahr 2014 laut Zahlen der Gemeinde Riehen nur noch deren 12 500. Im Jahr 2022 überquerten gemäss Zählungen des Statistischen Amtes Basel-Stadt im Schnitt gar nur noch 7500 Autos täglich den Zoll an der Lörracherstrasse. Und auch auf der Weilstrasse ist eine deutliche Abnahme bemerkbar: Vor der Eröffnung der Zollfreistrasse verkehrten darauf täglich 9300 Fahrzeuge, im Jahr 2022 waren es gerade einmal noch deren 3300.

Schliesslich führte die Einführung von Tempo 30 im Jahr 2018 auf der Lörracherstrasse zu einer weiteren Verkehrsberuhigung. Im Rahmen eines Kantonsprojekts wird derzeit analysiert, inwiefern der Verkehr in Riehen hausgemacht oder grenzüberschreitend ist und welche Achsen am meisten beansprucht werden. Eine allfällige Verlängerung des Sechsertrams bis nach Lörrach dürfte die Lörracherstrasse künftig noch ein Stückweit mehr vom motorisierten Individualverkehr entlasten.



Riehen hat drei wichtige grenzüberschreitende Veloachsen, hier jene entlang des Bahngleises am Lettackerweg auf Höhe der Landesgrenze.

## VELO

Das zurzeit geltende Velokonzept Riehen 2015–2025 hält 16 grenzüberschreitende Velorouten fest, auf die sich der Kanton Basel-Stadt, die Gemeinde Riehen, der Landkreis Lörrach sowie die Gemeinden Lörrach und Weil am Rhein Anfang 2013 in Gesprächen einigten. Gemäss Konzept waren zu jenem Zeitpunkt allerdings noch nicht alle aufgelisteten Routen funktionstüchtig oder gar vorhanden. Während zum Beispiel die vier Verbindungen zwischen Riehen und Weil am Rhein allesamt gewährleistet waren, bestand bei einigen Wegen nach Lörrach und Inzlingen noch Handlungsbedarf.

«Der Zweck solcher festgehaltenen Routen besteht einerseits darin, gewisse Zielorte wie etwa das Naturbad miteinander zu verbinden und Riehen an die benachbarte Veloinfrastruktur von Basel und Deutschland anzuschliessen. Andererseits dienen sie uns als Überblick für Planungen», erläutert Dominik Schärer. Bezüglich der damals festgelegten Routen mit Handlungsbedarf räumt er allerdings ein, dass nicht alle Ziele erreicht worden seien. Beson-

ders schwierig gestalte sich die Situation etwa bei der geplanten Route im Abschnitt zwischen Am Mühleleichen und Erlenweg, für deren Realisierung der Erwerb privaten Landes auf deutscher Seite vonnöten sei. Verbesserungen seien in den letzten Jahren hauptsächlich bei der Infrastruktur, etwa bei den Velo-Abstellanlagen, sowie bei der Öffnung einzelner Abzweigungen zu verzeichnen.

Velowege, auch grenzüberschreitende, bleiben nach wie vor ein Schwerpunkt in der Riehener Verkehrspolitik. Gemäss Zählungen, die die Gemeinde seit 2004 alle vier Jahre jeweils während eines Tages an drei Veloachsen – entlang der Bahnlinie, der Wiese und auf der Nebenfahrbahn der Aeusseren Baselstrasse – durchführt, stieg der Veloverkehr in den letzten Jahren um etwa zehn Prozent an. «Besonders seit der Coronapandemie und dem E-Bike-Boom hat das Bedürfnis der Bevölkerung nach mehr direkten Velorouten zugenommen», ergänzt Daniel Hettich. Die Zählungen zeigten ausserdem, dass unter den drei genannten die grenzüberschreitende Verbindung entlang der Wiese die grösste Nutzung aufweise.

Ein wichtiges Thema in der aktuellen grenzüberschreitenden Verkehrspolitik ist der Radschnellweg RS7, ein Projekt des Landkreises Lörrach, in das auch die Gemeinde Riehen involviert ist. Die knapp 18 Kilometer lange Route wird das neue Zentralklinikum in Lörrach erschliessen, wichtige Ortszentren im Wiesental miteinander verbinden und schliesslich in Riehen enden – wo genau, ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abschliessend geklärt. «Ziel der

grenzüberschreitenden Zusammenarbeit mit Lörrach ist, an das Ende des Radschnellwegs so anknüpfen zu können, dass die Route auch für Riehener Velofahrende attraktiv ist», betont Hettich. Wegen der teils unterschiedlichen Vorschriften der beiden Länder gestalteten sich die Planungen zwar nicht immer einfach; entsprechende Koordinationsarbeiten seien seit letztem Jahr aber im Gange.

#### QUELLEN:

- Bericht des Basler Regierungsrats vom 18.6.2008 zuhanden des Grossen Rats zum Anzug Bruno Mazzotti und Konsorten betreffend Tiefbahn Riehen (Tieferlegung der Wiesentalbahn), einsehbar auf der Webseite des Grossen Rats [www.grosserrat.bs.ch](http://www.grosserrat.bs.ch) (letzter Zugriff: 28.6.2023).
- Ecklin, Michel: Endgültig im Bahnzeitalter angekommen, in: Jahrbuch z'Rieche, 2008.
- Faller, Michèle: Tramverlängerung nimmt Formen an, in: Riehener Zeitung, 23.4.2021.
- Hugenschmidt, Egon: Die Umfahrungsstrasse Riehen aus Lörracher Sicht, in: Jahrbuch z'Rieche, 1968.
- Meyer, Peter: Mit der Eisenbahn von Riehen auf die Chrischona, in: Jahrbuch z'Rieche, 1965.
- Ounas-Kräusel, Regine: Kritik, Zustimmung und neue Ideen, in: Riehener Zeitung, 6.4.2023.
- Ounas-Kräusel, Regine: Von offener Ablehnung bis Begeisterung, in: Riehener Zeitung, 17.3.2023.
- Reichel, Nathalie: Tieferlegung der Bahnlinie wird geprüft, in: Riehener Zeitung, 19.5.2023.
- Schenk, Peter: Die Zollfreistrasse ist provisorisch eröffnet, in: Jahrbuch z'Rieche, 2014.
- Schenk, Peter: Pläne für eine neue S-Bahn-Haltestelle am Zoll Riehen, in: Basellandschaftliche Zeitung, 8.7.2013: <https://www.bzbasel.ch/basel/basel-stadt/plane-fur-eine-neue-s-bahn-haltestelle-am-zoll-riehen-ld.1777203> (letzter Zugriff: 28.6.2023).
- Schulz, Hans-Rudolf: Der Riehener Verkehr – Probleme und Lösungsansätze, in: Jahrbuch z'Rieche, 1987.
- Seiler-Spiess, Lukrezia: Die Zollfreistrasse, in: Jahrbuch z'Rieche, 1984.
- SP wendet sich an Kanton und Bund, in: Riehener Zeitung, 3.12.2021.
- Spriessler, Rolf: Alte Bahn in neuem Kleid, in: Jahrbuch z'Rieche, 2003.
- Spriessler, Rolf: Alternativen sind gefordert, in: Riehener Zeitung, 29.10.2021.
- Spriessler, Rolf: Das Beste für die Gemeinde herausholen, in: Riehener Zeitung, 6.4.2023.
- Spriessler, Rolf: Lörracher Stimmen für eine Tramverlängerung, in: Riehener Zeitung, 12.3.2021.
- Spriessler, Rolf: Regio-S-Bahn-Planung wird vorangetrieben, in: Riehener Zeitung, 15.10.2021.
- Spriessler, Rolf: Riehen will keine Doppelspur durchs Dorf, in: Riehener Zeitung, 1.10.2021.
- Strahm-Lavanchy, Nicole: 100 Jahre Tram nach Riehen, in: Jahrbuch z'Rieche, 2008.
- Tieferlegung soll geprüft werden, in: Riehener Zeitung, 25.11.2022.
- Velokonzept Riehen 2015–2025, einsehbar auf der Webseite der Gemeinde Riehen [www.riehen.ch](http://www.riehen.ch) (letzter Zugriff: 28.6.2023).
- Vertrag zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Grossherzogtum Baden betreffend die Weiterführung der badischen Eisenbahnen über schweizerisches Gebiet, einsehbar unter [www.fedlex.admin.ch/eli/cc/III/438\\_434\\_434/de](http://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/III/438_434_434/de) (letzter Zugriff: 28.6.2023).
- Vorlage des Basler Regierungsrats vom 23.11.2022 zuhanden des Grossen Rats betreffend Ausgabenbewilligung für die Beteiligung des Kantons Basel-Stadt an der Vorstudie für eine Tieferlegung der S-Bahn in Riehen, einsehbar auf der Webseite des Grossen Rats [www.grosserrat.bs.ch](http://www.grosserrat.bs.ch) (letzter Zugriff: 28.6.2023).
- Wirz, Eduard: Vor hundert Jahren Riehen wird Eisenbahnstation, in: Jahrbuch z'Rieche, 1962.
- Wüthrich, Dieter: Eine Verbindung scheidet die Geister, in: Jahrbuch z'Rieche, 2004.
- [www.radschnellweg-wiesental.de](http://www.radschnellweg-wiesental.de) (letzter Zugriff: 28.6.2023).