

Baselstrasse vor der Station Bettingerstrasse. Ein Ce2/2 der Serie 101–136 schleppt einen Sommerwagen. Erst ab 1915 wurden in Riehen die ersten Strassen geteert.

100 Jahre Tram nach Riehen

Seit 1908 fährt täglich das Tram von Basel nach Riehen. Steigen Sie bitte ein zu einer Fahrt durch hundert Jahre Tramgeschichte in Riehen.

Wenn wir heute von einem Tram auf der Linie 6 sprechen, denken wir an einen langen, grünen, futuristisch anmutenden Niederflurwagen vom Typ «Combino» von Siemens, der leise und sauber durch Riehen fährt, einen bequemen Einstieg bietet und mit grösster Wahrung der Sicherheit auf einem eigenen Trassee gradlinige Strecken entlangfährt. So bequem, leise und geruchsarm war das Tram durch Riehen nicht immer gewesen.

Die Riehener Geschichte vom Tram begann schon früh mit der Postkutsche, die seit 1827 mit klirrendem Geschirr und eisenbeschlagenen Hufen durch unser Dorf nach Lörrach zog und nicht nur rosige Duftspuren hinterliess. Die Riehener Station befand sich an der Baselstrasse 77 (heute Restaurant «Berower Park»). Ab 1883 nahm ein Pferdeomnibus (= Rösslitram ohne Schienen) täglich zwei Mal auf dieser Strecke seinen Betrieb auf.

Seit 1862 war Riehen mit der badischen Wiesentalbahn, welche die Riehener Bevölkerung rege benutzte, direkt mit dem Badischen Bahnhof (heute Mustermesse) verbunden. Die Reise war aber aus zolltechnischen Gründen mit Unannehmlichkeiten verbunden und die Räumlichkeiten und der spezielle Wartesaal waren sehr eng und unbequem für den internen schweizerischen Verkehr.

Als geplant wurde, dass der Badische Bahnhof von der Mustermesse an die Schwarzwaldallee verlegt werden sollte, wurde der Weg in das Zentrum von Basel für die Riehener weiter und noch unattraktiver. Die Realisierung einer Strassenbahnlinie Basel-Riehen wurde dringlich.

Die Strassenbahnlinie Basel-Riehen – ein lang gehegter Traum

Der Wunsch nach einer Tramverbindung Basel-Riehen machte sich übrigens schon früher bemerkbar, seit nämlich in der Stadt um 1895 die ersten elektrischen Tramwagen eingesetzt wurden. Er blieb jedoch für lange Zeit ein Traum.

In Riehen erhoffte man sich von diesem neuen Verkehrsmittel eine rasche bauliche Entwicklung des damaligen Bauern- und Winzerdorfes zu einer attraktiven Vorortsgemeinde unter Beibehaltung ihres ländlichen Charakters. Nach Trubel und Aufregung eines Arbeitstages in der Stadt sollte man ungestört die Ruhe und Erholung pflegen können.

Als am 8. Dezember 1898 die Regierung den Bau von fünf neuen Tramlinien nach den Aussenquartieren der Stadt vorschlug, das Dorf Riehen aber auf später vertröstete, regte sich heftiger Widerstand in der Bevölkerung. Der Initiative des damaligen Gemeindepräsidenten Heinrich Weissenberger ist es zu verdanken, dass bei Behandlung der Vorlage am 9. Februar 1899 der Antrag im Grossen Rat gestellt wurde, die Möglichkeit zu prüfen und zu berichten, ob nicht mit den geplanten Aussenlinien gleichzeitig die Linie Basel-Riehen zu erstellen sei. Dieser Anzug war durch eine mit 2850 Unterschriften versehene Petition unterstützt worden und sollte dadurch zusätzlich Gewicht bekommen.

Inzwischen hatte sich herausgestellt, dass der neue Badische Bahnhof erst mit Verzögerung vollendet sein würde und Riehen sich somit noch lange gedulden müsse für seine lang ersehnte Strassenbahn. Die Regierung beantragte deshalb im März 1902, den Bau der Linie Basel-Riehen bis nach Vollendung desselben zu verschieben. Begründet wurde unter Anderem mit dem fehlenden Bedürfnis dieser Linie aufgrund der geringen Bebauung des Gebietes und der demzufolge ausbleibenden Rentabilität.

In Riehen aber gab man die Hoffnung auf einen baldigen Bau der Strassenbahn nicht auf. Gemeindebehörden und namentlich der Verkehrsverein (VVR), unter dem Präsidium von Lehrer Johann Rausser, beschäftigten sich immer wieder mit dem wichtigen Anliegen einer Verbindung mit dem Stadtinnern. Zwei Mal versuchte der VVR den gewünschten Bau der Strassenbahn mit einer Privatgesellschaft zu realisieren. Der Erfolg blieb leider aus.

Im Sommer 1904 wurde eine öffentliche Versammlung von Interessenten einberufen und über deren Verlauf der Regierung ausführlich Bericht erstattet. Darauf beschloss die Gemeindeversammlung Riehen am 25. September 1904, an die Kosten des Landerwerbs für die Tramlinie beizutragen und darüber hinaus das nötige Gemeindeland unentgeltlich abzutreten, wenn der Bau im Jahre 1905 ausgeführt und beendet würde.

Am 9. November 1905 wurde das Projekt einer Tramlinie Basel-Riehen vom Grossen Rat angenommen und nun kam nach Dornach, Allschwil und St. Ludwig (St-Louis) endlich Riehen an die Reihe – schon zu jener Zeit ging die politische Meinungsbildung nicht von heute auf morgen.

Die Freude über die Bewilligung der Tramlinie nach Riehen war gross trotz den damit verbundenen Unannehmlichkeiten mit Landabtretungen und Landankäufen.

Am 2. Januar 1908 erfolgte der erste Spatenstich für den Bau der Strassenbahnlinie Basel-Riehen. Die hereinbrechende grosse Kälte zwang aber bald zu einem zweimonatigen Unterbruch. Nach gut halbjähriger Bauzeit war die Strassenbahnlinie am 15. Juli 1908 termingerecht fertig.

Gleichzeitig wurde eine Strassenkorrektion der Hauptstrasse vorgenommen und auf grossen Strecken neu angelegt. Heute vielfach in Vergessenheit geraten ist die Tatsache, dass der Radfahrer- und Fussgängerweg westlich der Tramlinie als zweite Fahrstrasse neu angelegt worden war. Dies sollte den Landbesitzern ermöglichen, auf dieser Seite leichter zu ihren Grundstücken zu gelangen und ausserdem für spätere Bauten die Zufahrt bilden. Das Trottoir der Strasse, welches von Basel bis wenig über den Bäumlihof hinausreichte, wurde



«Dorfplatz» vor der Kirche um 1932. Links im Bild das Restaurant «Tramstübli», Baselstrasse 38. Neben ihm lag der Wartesaal der Station Riehen Dorf. 1949 verschwand das heimelige «Tramstübli» und seine Nachfolge übernahm 1951 der neugebaute Landgasthof.



Kirchplatz um 1934. Der mit drei Geleisen ausgerüstete Trambahnhof vor der Dorfkirche diente zum Wenden von Tramzügen (Umfahren) oder um Anhänger abzustellen, während der Motorwagen ab 1914 die weitere Strecke zur Grenze oder nach Lörrach in Zeiten mit wenig Verkehr oft allein unternahm. Zur Aufrechterhaltung eines 6-Minuten-Betriebes wurde ab 1932 mit den Linien 16 und 26 bis Riehen gefahren.

bis zum Glöcklihof verlängert und von der Stadtgärtnerei mit einer Allee schnell wachsender amerikanischer Eichen bepflanzt.

Endstation der neuen Tramlinie war im Dorfkern vor der Kirche. Es wurden zum Manövrieren der Tramzüge drei Geleise angelegt. Deshalb musste das Trottoir zur Kirche hin verlegt werden und mit schmerzlichem Bedauern sah man die schönen Linden längs der Strasse zum Opfer fallen und den Kirchplatz, eine Zierde des Dorfes, eine schwere Einbusse erleiden. Aber die Neugestaltung erweckte geradezu die Illusion eines Bahnhofs – auf den die Riehener Bevölkerung sehr stolz war.

Am 7. August 1908 war es endlich soweit! Punkt 11 Uhr fuhren die offiziellen Gäste von der Abfahrtsstation hinter dem alten Badischen Bahnhof, Kreuzung Riehenstrasse/Isteinerstrasse in festlich dekorierten Wagen nach Riehen zur offiziellen Eröffnungsfeier der neuen Tramlinie Basel-Riehen und seit diesem denkwürdigen Tag ist die «grüne Linie» aus dem Riehener Dorfbild nicht mehr wegzudenken.

An den Empfang der Gäste, an Begrüssungen, Gesangs- und Musikvorträgen, Glockengeläute, Beteiligung der Jugend, Kredenzen von Ehrenwein und Verteilen von Blumen schloss sich ein Bankett im «Gasthaus zum Ochsen» an.

In der Ansprache wies schon damals Gemeindepräsident Otto Wenk auf die wirtschaftliche und gesellschaftliche Bedeutung der Strassenbahn für Riehen hin – und entgegen den ursprünglich pessimistischen regierungsrätlichen Meinungen und den Behauptungen aller Schwarzseher, hatte sich diese Linie sehr bald zur Paradelinie der Basler Strassenbahnen etabliert.

Eine kontinuierliche Entwicklung vom Kopfschild Nr. 7 zur Linie 6

Die Linie 7, als erste Linie Basel-Riehen, führte vom Riehener Kirchplatz durch die Aeussere Baselstrasse am Bäumlihof vorbei über weites, freies Land an der Sandgrube und am Rosental-Gottesacker vorbei zur seinerzeitigen Endhaltestelle Isteinerstrasse. Die Strecke in der Riehenstrasse zwischen der Haltestelle Isteinerstrasse bis Schorenweg (heute Haltestelle Hirzbrunnen) wurde nur als Provisorium gebaut und mit der Eröffnung des neuen Badischen Bahnhofs wieder abgebrochen.

Eine Fahrt auf dieser Linie war geradezu reizend. Überall hatte man den freien Ausblick auf das schöne Wiesental und die südlichen Schwarzwaldberge mit Tüllingen und Rötteln auf der einen Seite, auf die Rheinebene, den Jura und den letzten Ausläufer des Dinkelberges mit der weithinschauenden St. Chrischona auf der anderen Seite. Besonders geniessbar – bei schönem Wetter – war die Fahrt im offenen Sommeranhänger des Tramzuges. Die Bummelfahrt über Feld und Land dauerte 16 Minuten bei einer maximalen Geschwindigkeit von 20 km/h.

Viel beschwerlicher und mühsamer war indes eine Fahrt ins Stadtinnere. Wollte man mit dem Tram über die Wettsteinbrücke fahren, musste man beim alten Badischen Bahnhof (heute Mustermesse) die vielen Geleise der Eisenbahn überschreiten, um auf der gegenüberliegenden Seite Tram Nr. 2 zu erreichen. Anstrengend war auch der Weg von der Endstation der Riehener Linie 7 bis zur Station der Linie 1, welche auch ins Zentrum führte. Die Strecke vom Bahnhof bei der Einmündung der Clarastrasse in den heutigen Riehenring war an sich schon ziemlich weit. Mühsam und beschwerlich wurde dieser Gang aber, wenn bei den oft geschlossenen Barrieren mit dem Gepäck über die hohe Passerelle der Riehenstrasse geklettert werden musste, um zur anderen Tramverbindung nach Basel zu gelangen. Deshalb nahmen bis zum Ersten Weltkrieg 1914 die gepäckbeladenen Riehener immer noch gerne die Wiesentalbahn.

Die Riehener Bevölkerung befasste sich somit intensiv mit der Aufgabe, eine passende Lösung für den Anschluss an das baselstädtische Strassenbahnnetz zu finden.

Nachdem die Unterführung unter dem neuen Badischen Bahnhof erstellt war, konnte diese ab 13. März 1911 definitiv befahren werden. Nach Erstellung der Rosentalstrasse und der Stilllegung des alten Badischen Bahnhofs konnte mit der Eröffnung des neuen Badischen Bahnhofs ab dem 14. September 1913 das Riehener Tram erstmals auf seiner neuen, noch heute benutzten Strecke verkehren. Mit diesem zukunftsweisenden Tag war Riehen nun direkt mit Basel verbunden.

Auch andere Tramwünsche gingen in Erfüllung, obschon der Krieg deren Ausführung verzögerte.

Am 1. Dezember 1914 wurde die einspurige Strecke Riehen-Landesgrenze dem Betrieb übergeben. Die Anhänger wurden vor der Kirche abgestellt und der Motorwagen fuhr die weitere Strecke zur Grenze in Zeiten mit wenig Verkehr oft allein. Den Aufenthalt im Dorf nutzten die Tramführer gerne für einen kurzen Abstecher – für ein Bier – ins Restaurant «Tramstübli» (Baselstrasse 43, heute Restaurant «Landgasthof»). In der Zwischenzeit war für die begeisterten und kräftigeren Buben vom Dorf Gelegenheit, die jeweiligen Anhänger selber abzukoppeln.

Im gleichen Jahr wurde die Linie 7 zur Linie 6 und durchgehend bis nach Allschwil verlängert. Die Nr. 7 verschwand aber nicht vollkommen von der Riehener Strecke. Einzelne Einsatzkurse verkehrten an Sonntagen zwischen Birsfelden und Riehen, um den Städtern den «Besuch dieser gesunden und herrlichen Landschaft» zu ermöglichen. Viele Jahre verkehrte dieser Einsatzkurs über Mittag auch auf der Strecke Morgartenring-Bahnhof SBB-Wettsteinbrücke-Riehen. Mit der Inbetriebnahme der Linie nach Binningen verschwand die Nr. 7 definitiv aus dem Riehener Alltagsbild und fuhr ab dem 1. September 1934 auf jener Linie.



Bild um 1938 oder kurz nach dem Krieg an der Lörracherstrasse Richtung Grenze. Von 1926 bis 1938 konnte man direkt von Allschwil bis nach Lörrach fahren, wofür man 53 Minuten brauchte, ohne Halt an der Grenze.

Die Linie Nummer 6 - grenzüberschreitend

Bereits 1897 wurde von der Generaldirektion der Badischen Staatseisenbahnen ein Begehren eingereicht für ein Konzessionsgesuch für eine Strassenbahnlinie von der Landesgrenze bei Riehen nach Lörrach. Vorausgesetzt, sie würde an die Basler Linie angeschlossen. Am 12. November 1913 wurde der Vertrag zwischen Basel und Lörrach unterzeichnet und am 16. November 1919 konnte die Strassenbahnlinie eingeweiht werden. Sie verdankte ihre Entstehung dem freien Grenzverkehr ohne Passkontrolle, der für die Zeit vor dem Ersten Weltkrieg charakteristisch war. Da es aber nur einen Pendeldienst gab, musste man an der Grenze umsteigen. Von 1926 bis 1938 konnte man dann durchgehend ohne Umsteigen von Allschwil bis nach Lörrach fahren, wofür man 53 Minuten brauchte. Die Linie war aber defizitär und am 16. November 1939 kam es zur formellen Einstellung der Strassenbahn-linie Riehen-Lörrach.

Nach dem Zweiten Weltkrieg, am 1. Juni 1947, nahm die Stadt Lörrach den Trambetrieb wieder auf. Allerdings unter eigener Regie und ohne dass die Wagen die Grenze überquerten. Die BVB stellten dazu das älteste noch vorhandene Rollmaterial zur Verfügung. Die Lörracher Strecke war teilweise einspurig und hatte keine Wendeschlaufen.

Am 31. August 1967 fuhr die «Grüne Sechs» zum letzten Mal. Dann wurde der Trambetrieb eingestellt und durch einen privaten Autobusbetrieb ersetzt.

«Hier wird Verkehrsgeschichte erfahrbar»

Anfänglich fuhren die Tramzüge Basel-Riehen nur bis ins Herz von Riehen bei der Kirche. Ideal war dieser Zustand nicht, denn der wachsende Verkehr verlangte zweckmässige Wendemöglichkeiten.

Erst vier Jahrzehnte später konnte 1947 eine Schleife bei der Landesgrenze realisiert werden, 1948 die Eglisee-Schlaufe und 1949 die Kehrschleife nördlich der Rössligasse, nachdem zuvor ein Projekt bei der Bettingerstrasse (Glöcklihof) wegen heftiger Opposition fallen gelassen wurde.

Auch eine Wendeschleife bei der Weilstrasse in Riehen wurde vom Regierungsrat in Aussicht gestellt mit der Begründung, dass dort die Tramwagen mit dem allgemeinen Strassenverkehr und der projektierten Wiesentalstrasse nicht in Berührung kommen. Doch auch dieses Projekt wurde nicht verwirklicht, da das nötige Land dazu nicht erhältlich war.

Im Jahre 1959 wurde die dreispurige Geleiseanlage vor der Kirche auf eine durchgehende Doppelspuranlage reduziert und gleichzeitig auf beiden Seiten Warteinseln erstellt. Zur selben Zeit wurde die lange einspurige Strecke vom Anfang Erlensträsschen bis kurz vor die Rössligasse auf Doppelspur ausgebaut, da durch den Abbruch der Eckliegenschaft «Gasthaus zum Ochsen» ein nicht ungefährlicher Engpass behoben werden konnte. Schliesslich wurden im Anschluss an die Korrektion der Lörracherstrasse im Jahr 1973 die Anlagen der Endschleife Riehen Grenze neu gestaltet.



Von der ersten «Elektrischen» bis zum Combino

Die Riehener Linie war stets mit dem neusten Rollmaterial ausgerüstet. Wagen mit umkehrbaren Quersitzen, luftgebremste Motorwagen, Wagenzüge mit der Öldruckbremse System «Pieper» und ab 1926 Wagenzüge umgebaut auf Luftdruckbremse.

Von 1948 an kamen auf der Riehener Strecke die ersten 4-achsigen Grossraummotorwagen zum Einsatz.

Besonders erwähnenswert ist ein für die Riehener Strecke besonders hergerichteter Zweiachsanhänger (1158), die Leventina II, der als «Schülerpfeil», im Volksmund auch «Schieli» genannt, ab 1957 bis in die Sechzigerjahre zu Hauptverkehrszeiten hinter einem Vierachsanhänger die Schüler in die Stadt und zurück nach Riehen beförderte.

1961/62 kamen die ersten Gelenkmotorwagen 601 und 602 (SIG) nach Riehen. Sie verkehrten bis 1967, bis die Linie als Erste vollständig mit den 6-achsigen Gelenkmotorwagen (Düwag/Siemens) ausgerüstet wurde. Ab 1986 folgten die elektrischen Triebwagen Be 4/4, «Cornichons» genannt. Seit 2001 verkehrten auf der Riehener Linie der BVB die Combinos bis zum Grounding am 13. März 2004. Exakt drei Jahre nach der denkwürdigen, durch die Herstellerfirma Siemens angeordneten Ausserbetriebsetzung der Combino-Flotte am 12. März 2004 konnten die BVB im März 2008 den ersten vollständig sanierten Combino wieder präsentieren. «Was etwas auf sich hält, verkehrt zuerst auf der Linie 6» – der Stolz der Linie Basel-Riehen!

Trotz der rasanten Entwicklung von motorisiertem Individualverkehr ist das Tram in Riehen ein wesentlicher und unverzichtbarer Bestandteil unseres öffentlichen Verkehrsnetzes geblieben und aus unserem Alltag nicht mehr wegzudenken. Gerade in der heutigen Zeit ist das Tram besonders wertvoll mit einer doppelten Funktion: Es schafft nicht nur Verbindungen zwischen zwei Orten, es ermöglicht auch Verbindungen zwischen Menschen.

