

Nicht ausgeführte Riehener Bauprojekte

Unausgeführte Projektpläne finden in den seltensten Fällen den Weg in die Archive. Es sind denn auch meist Zufälligkeiten, die einen auf Projekte stossen lassen, die einstmals im Zentrum der öffentlichen Diskussion gestanden haben, dann aber in Vergessenheit geraten sind. In Riehen wurde über Jahrhunderte hinweg für den unmittelbaren Bedarf der vorwiegend bäuerlichen Bevölkerung gebaut. Seit dem 16. Jahrhundert kamen zu den Anwesen der Bauern und Tagelöhner die Landsitze der städtischen Oberschicht hinzu, welche zunehmend Gefallen daran fand, die Sommermonate in Riehen zu verbringen. Bauten der Industrie und des Gewerbes, Werke der militärischen Ingenieurbaukunst oder ausgesprochene Repräsentationsbauten, also Bauten, welche für Fehlplanungen bedeutend anfälliger sind als Bauvorhaben bürgerlich-ziviler Art, fehlten in Riehen über Jahrhunderte hinweg fast vollständig.

Ein erster Hinweis über ein nicht zur Ausführung gelangtes Projekt findet sich aus dem Jahre 1820. Die Absicht, eine Bierbrauerei zu errichten, war von den Einwohnern des Winzerdorfes Riehen als Zumutung empfunden worden, das Projekt hatte damals keine Chance. Nicht besser erging es den Initianten einer Chicoriefabrik, ein Projekt, das 1888 spruchreif war und das am Widerstand des Diakonissenhauses scheiterte, weil dieses – wohl berechtigterweise – Geruchsbelästigungen für das von ihm betriebene Spital befürchtete. Je mehr aber das Bauen nicht mehr dem unmittelbaren Bedarf diene, sondern in zunehmendem Masse vom anlagesuchenden Kapital beherrscht wurde, nahm die Projektierungsfreudigkeit und damit auch das Projektrisiko zu. Ausgesprochen schwer hatten es gewerbliche, insbesondere industriell orientierte Betriebe, in Riehen Fuss zu fassen. Erinnerung sei an den geplanten Bau einer Bell-Filiale in Verbindung mit einem Renditenhaus an der Stelle, wo heute der Landgasthof steht, oder an die bereits

1927 erstmals vorgelegten Pläne eines Kino-Neubaues in Riehen. Das erstere der beiden Projekte scheiterte am Widerstand aus Kreisen der sozialdemokratischen Partei (und bildete schliesslich den Auslöser für einen Vorgang, der während mehreren Jahrzehnten unter dem Begriff «Dorfkernplanung» das politische Interesse wachhielt); gegen letzteres wurden Bedenken der Riehener Geistlichkeit vorgebracht, welche befürchtete, die ortsansässige Bevölkerung werde durch das neue Medium Film vom Pfad der Tugend abgelenkt. Es würde den Rahmen dieses Beitrages sprengen, wollte man auch die nicht ausgeführten Projekte auf dem Gebiet der Verkehrsbauten und der Verkehrsanlagen zur Darstellung bringen.¹⁾

Nicht unerwähnt bleiben soll hingegen die Absicht, im Gebiet des Moores ein Badhotel zu erstellen. Pläne hierfür finden sich allerdings keine mehr, sondern nur eine knappe Erwähnung im Gemeinderatsprotokoll vom 6. Dezember 1899, aus welcher hervorgeht, dass der Gemeinderat dem Vorhaben wohlgesonnen war. Offensichtlich war es Absicht der Initianten, die Heilkraft des Immenbächlis zu nutzen, so wie dies in der Zeit zwischen 1844–1888 die Familie Weissenberger mit ihrem «Kurhaus Bad» an der Bahnhofstrasse getan hatte.

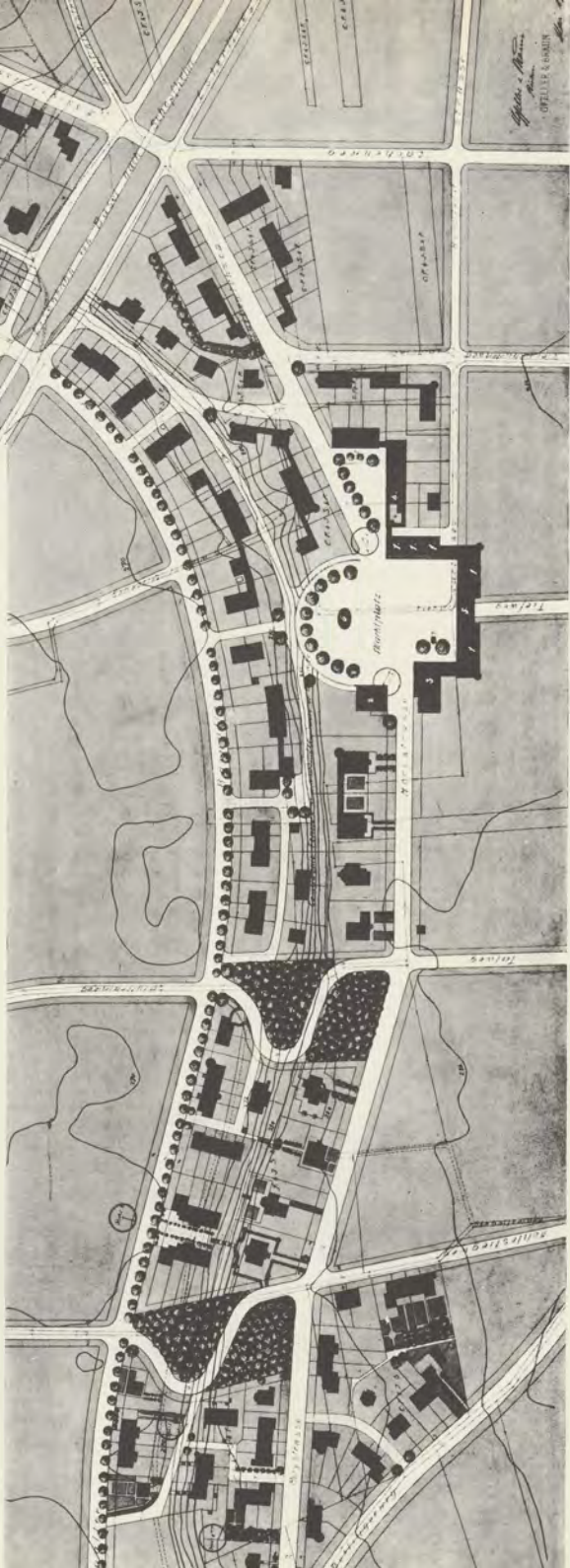
Zu Beginn dieses Jahrhunderts geriet Riehen in den Einflussbereich der städtischen Expansion, die Bautätigkeit entglitt weitgehend den Einflussmöglichkeiten der örtlichen Behörde. Im Nachfolgenden werden vier nicht realisierte Projekte beschrieben, die es ihrer Tragweite oder ihrer Originalität wegen wert sind, hier etwas ausführlicher vorgestellt und gewürdigt zu werden.

Überbauungsprojekte der «Compagnie Foncière et Immobilière Suisse et Française» entlang des Niederholzraines

Mit der Inbetriebnahme der Tramlinie Basel – Riehen im Jahre 1908 war unser Dorf auch für die städtische Bevölkerung als Wohnort interessant geworden. Erste amtliche Überbauungspläne oder besser gesagt Strassenetzpläne, namentlich für den südlichen Teil des Gemeindebannes, stammen aus den Jahren 1907 und 1913. Eingezontes, allerdings noch zum kleinsten Teil erschlossenes Bauland war in diesen Jahren reichlich vorhanden. Bei den Neubau-



Überbauungs- und Erschließungsprojekt der «Compagnie Foncière et Immobilière Suisse et Française» entlang der Geländekante des Niederholzraines. Links in geschwungener Linienführung ein baumbestandener Strassenzug, der ungefähr identisch ist mit den heutigen Strassen Rainallee/Im Niederholzboden. Die nördliche bzw. die östliche Begrenzung bilden Essigstrasse und Morystrasse. Die Gesamtanlage ist gegliedert durch den Einschnitt der Wiesentalbahn (oben) und durch zwei sich den Rain hinabziehenden Grünanlagen.



ten herrschte als Bauform das Einzelhaus vor. Zu grösseren Gesamtüberbauungen, vor allem auf genossenschaftlicher Basis, kam es erst nach dem Ersten Weltkrieg. Ein auf das Jahr 1910 zurückgehendes Grossprojekt, das jedoch seine Realisierung nicht erleben durfte, stellte für die damalige Zeit eine Ausnahme dar. Es war das Vorhaben der «Compagnie Foncière et Immobilière Suisse et Française» für die Erschliessung und bauliche Nutzung der Geländekante zwischen Gstatlenrain und Kohlistieg. Das Projekt ist seiner Grosszügigkeit, aber auch seiner Liebe zum Detail wegen wert, nicht ganz in Vergessenheit zu geraten. Anlass zu diesem Projekt hatte offensichtlich anlagesuchendes Kapital ausländischer Herkunft gegeben.

Den Planern und Kapitalgebern war nicht entgangen, dass der zwischen Hoch- und Niederterrasse gelegene Rain zu den schönsten Wohn- und Aussichtslogen unserer Gemeinde zählte, und sie hatten keinerlei Hemmungen, dieses erstklassige Stück, das ihr Interesse gefunden hatte, aus dem grossen Riehener Baulandkuchen herauszuschneiden. Begrenzt war das Planungsgebiet durch je eine Strasse, die in ihren Trasseeführungen ungefähr identisch waren mit der heutigen Rainallee bzw. mit dem Strassenzug Essigstrasse / Morystrasse. Das Zentrum der Anlage bildete ein durch verschiedene öffentliche Bauten gesäumter Marktplatz, dessen Mittelpunkt sich ungefähr im Kreuzungsge-

Blick in den im Zentrum der Siedlung gelegenen Marktplatz. Das als Platzdominante konzipierte «Stadttor» steht in der Achse des Tiefweges.



biet von Morystrasse und Vierjuchartenweg befand. Dieser Marktplatz mündete in eine Art Pfalz, welche weit in den Abhang hinausragte und gehalten wurde durch eine 15 Meter hohe Stützmauer mit Aussichtsplattform und die damit die eigentliche Attraktion der ganzen Siedlung gebildet hätte. Der Überbauungsplan sah rund 75 Gebäude vor, teils Einfamilienhäuser, teils drei- bis viergeschossige Mehrfamilienhäuser. Rund um den Marktplatz war eine Reihe von öffentlichen und privaten Dienstleistungsbetrieben vorgesehen, angefangen beim Ladenzentrum, der Post, einer Wirtschaft, einer Confiserie mit Tea-Room, einem Polizeiposten bis hin zur Feuerwache. Aufgelockert war die Anlage durch verschiedene Grünflächen und baumbestandene Alleen. Das von einem hohen Können zeugende Projekt stammte von den in Riehen domizilierten Architekten Gfeller und Braun. Von der in Aussicht genommenen Gesamtüberbauung wurde lediglich ein einziges Haus realisiert, nämlich die grosszügig konzipierte Villa Sonnenbühlstrasse 12. Der für die geplante Gesamtüberbauung entwickelte Reihenhaustyp konnte später von den gleichen Architekten eingangs der Burgstrasse (Haus Nr. 155 bis Nr. 173) verwirklicht werden. Die Gemeinde war, wie den Gemeinderatsprotokollen zu entnehmen ist, dem Vorhaben anfänglich günstig gesinnt. Schwierigkeiten bildete allerdings der Strassenbau und zwar deshalb, weil die das Siedlungsgebiet begrenzenden Strassen einerseits an Bauland, andererseits an landwirtschaftlich genutztes Land anstiessen. Für die weiterhin der Landwirtschaft obliegenden Grundbesitzer war es nicht zumutbar, die durch den Strassenbau entstehenden Kosten mittragen zu helfen. Offensichtlich zeigten die potentielle Bauträgerschaft und vor allem deren in Basel ansässiger Agent wenig Verständnis für diese Problematik. In der Folge gerieten sich Gemeindepräsident Otto Wenk und der Vertreter der Compagnie Foncière et Immobilière in die Wolle und zwar derart, dass es zu einem Ehrverletzungsprozess kam. Eine letzte Erwähnung findet die Compagnie Foncière et Immobilière im Gemeinderatsprotokoll vom 16. April 1914. Es wird unter diesem Datum festgestellt,

«in der Ehrbeleidigungsklage des Präsidiums kontra Niesper-Meyer hat der Letztere heute seine Anschuldigungen vor dem Untersuchungsrichter bedingungslos zurückgezogen. Das Präsidium wünscht nun, dass der Gemeinderat darüber befinde, ob es mit

dieser Revokation sein Bewenden habe oder aber die Klage gerichtlich weitergeführt werden soll. Im Austritt des Präsidiums wird beschlossen, dass die gerichtliche Klage gegen Niesper weitergeführt werde, da erfahrungsgemäss keine Gewähr bestehe, dass Niesper nicht neuerdings ohne Grund Anschuldigungen erhebt.»

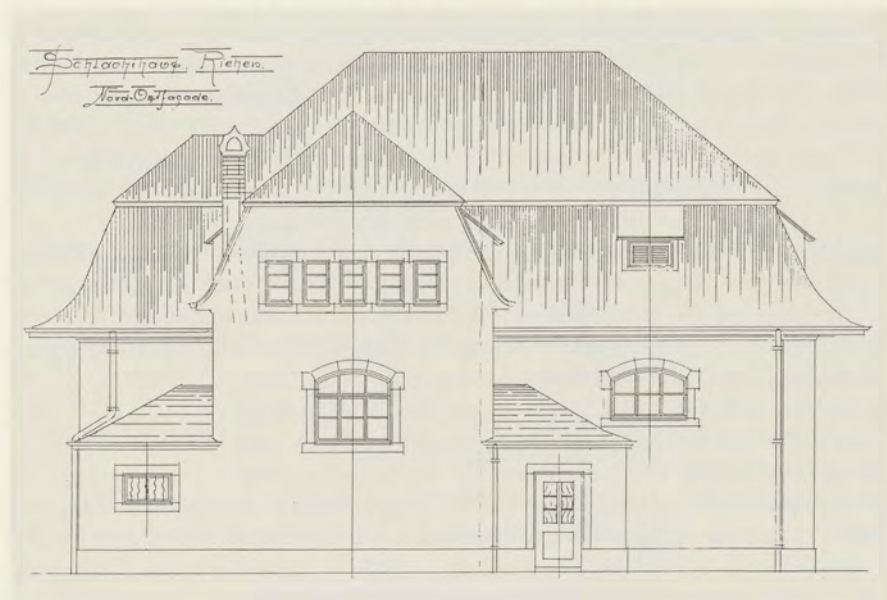
Vier Monate später war Krieg in Europa. Damit fiel der Vorhang sowohl über dem Ehrbeleidigungsprozess als auch über dem ganzen schönen Projekt, das infolge der Zeitläufe gegenstandslos geworden war. Nach dem Ersten Weltkrieg sah sich die Compagnie Fonçière et Immobilière gezwungen, ihren Grundbesitz zu veräussern. Ein Teil davon erwarb die Heimstättengenossenschaft Gartenfreund und erstellte dort im Jahre 1922 ihre Zwillingshäuser beidseits der Mory- und der Roggenstrasse.

Das Rieheuer Schlachthaus

Bis zum Aufkommen der heute zur Standardausrüstung jeder Metzgerei gehörenden Kühl- und Gefriereinrichtungen wurde dem Konservierungsproblem der leicht verderblichen Ware Frischfleisch dadurch begegnet, dass der Weg zwischen Schlachthof und Konsument möglichst kurz gehalten und die Schlachtungen im Einklang mit dem Bedarf vorgenommen wurden. Da Frischfleisch über längere Distanzen nicht transportfähig war, verfügten auch kleine Dörfer über eigene Schlachtlokale. Seiner Grösse gemäss zählte Riehen im letzten Jahrzehnt des vergangenen Jahrhunderts fünf Metzger mit eigenen Schlachtlokalen. Dem Sanitätsdepartement waren diese privaten Schlachthäuser schon lange ein Dorn im Auge, vor allem weil es sich schwer hielt, darin einwandfreie hygienische Verhältnisse durchzusetzen. Der Grund für die vor allem zur Sommerzeit im Umkreis der erwähnten Metzgereien feststellbaren Geruchsentwicklungen lag hier wie auch andernorts in der fehlenden Kanalisation. Mit Schreiben vom 28. August 1894 forderte das Sanitätsdepartement den Gemeinderat auf, Schritte zur Erstellung eines gemeindeeigenen Schlachthauses einzuleiten. Es vergingen jedoch drei Jahre, bis im Frühjahr 1897 auch der Gemeinderat grundsätzlich die Erstellung eines Schlachthauses als wünschbar erklärte, mit dem Vorbehalt, «dass die betreffenden Kosten für die Gemeinde sich nicht höher beziffern, als dass bei normalem

Betriebe die Verzinsung und Amortisation der Kostensumme gesichert sei.» In einem ausführlichen Exposé stellte hierauf der damalige Verwalter des Schlachthofes Basel, B. Siegmund, Überlegungen und Berechnungen bezüglich der Grösse und der Rentabilität eines Riehener Schlachthauses an. Die von Siegmund entwickelte Projektidee ging davon aus, dass wöchentlich acht Stück Grossvieh, zehn Kälber, zehn Schweine und drei Schafe zu schlachten seien. Bis aber die Projektidee zum Projekt wurde, vergingen wiederum rund zehn Jahre. Diese Verzögerung hatte mit der Standortfrage, sicher aber auch wieder mit der Kanalisationsfrage zu tun. Schliesslich wurde als Bauplatz für das Riehener Schlachthaus die heutige Essiganlage bei der Tramhaltestelle Burgstrasse, damals als Schulacker bezeichnet, ausersehen. Die Standortwahl war keine zufällige, denn just an diesem Punkt, d.h. bei der Verzweigung Äussere Baselstrasse / Burgstrasse, endete die städtische Kanalisation, zudem befand sich das Grundstück bereits in Gemeindebesitz. Die für einen anderen Standort erwogene Expropriation konnte damit unterbleiben. Das von Architekt Otto Wenk im Stil der damaligen Zeit projektierte Gebäude, welches von einem gewaltigen Dach dominiert wurde, sah je ein Lokal für die Gross- und die Kleinviehschlachtung

Unter diesem mächtigen Dach hätten Riehens Kühe, Kälber, Schweine und Schafe totgeschlagen werden sollen. Das Schlachthaus hätte seinen Standort mitten in der Essiganlage gehabt.



vor. Die aufgrund der Projektvorlage errechneten Kosten beliefen sich auf Fr. 50 000.–, ein Betrag, der vom Gemeinderat als zu hoch erachtet wurde. Es wurde deshalb erwogen, das Schlachthaus in zwei Etappen auszuführen. Aus Gründen, die sich heute nicht mehr mit letzter Sicherheit eruieren lassen, unterblieb jedoch der Bau gänzlich. Sicher spielte dabei eine Rolle, dass die Fleischschaugebühren, die früher an die Gemeinde gefallen waren, nun vom Kanton eingezogen und einbehalten wurden, eine Massnahme, die damals in Riehen erhebliche Verärgerung hervorgerufen hatte. Auch mag die in diesen Jahren in Gang gekommene Wohnbautätigkeit rund um den für ein Schlachtlokal ausersehene Standort ebenfalls zum Scheitern des gemeindeeigenen Schlachthauses beigetragen haben. Schliesslich scheint auch die seit 1908 funktionierende Tramverbindung mit der Stadt viele Riehener dazu veranlasst haben, ihren Frischfleischbedarf in der Stadt zu decken. Trotz des Fehlens eines kommunalen Schlachtlokals verschwanden nach und nach die privaten Schlachtlokale. Hingegen wurden die Hausschlachtungen, vornehmlich von Schweinen, durch sogenannte Störmetzger noch bis in die Mitte unseres Jahrhunderts betrieben.

Als im Jahre 1974 der Gemeinderat einen Wettbewerb zur Ausschmückung der Essiganlage ausschrieb, ging vom Künstler Giuliano Pedretti der Entwurf «Nostalgie», die weltberühmt gewordene Kuh, ein (sie steht heute in der Anlage beim Eisenbahnweg). Der Künstler erklärte dazu, er habe mit seiner Schöpfung der geschundenen Kreatur ein Denkmal setzen wollen. Ob Pedretti wohl geahnt hat, dass an dem für seine Kuh vorgesehenen Standort ein Schlachthaus hätte errichtet werden sollen?

Als Folge des Verzichtes auf ein Riehener Schlachthaus waren erstmals vom Gemeinderat in Auftrag gegebene Pläne wertlos und damit zur Makulatur geworden, ein Vorgang, der bis in unsere Tage seine vielfältige Fortsetzung gefunden hat.

Der Industriebahnhof Bäumlihof

Am 28. Juli 1832 langte nach sechstägiger Fahrt, von Strassburg kommend, das Dampfschiff «Frankfurt» in Basel an. Damit hatte erstmals ein aus eigener Kraft bergwärts fahrendes Schiff den Oberrhein bezwungen und Ba-

sel erreicht. Mit diesem denkwürdigen Ereignis war das Signal gesetzt für eine erste, abenteuerliche Periode der Dampfschiffahrt auf der Rheinstrecke zwischen Basel und Strassburg. Der noch ungebündelt dahinfließende Strom, namentlich aber die Isteinerschwelle, verursachte aber den frühen Rheinpionieren derartige Schwierigkeiten, dass sie der Konkurrenz, der in den vierziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts beidseits des Rheins erstellten Bahnlinien, nicht standzuhalten vermochten.

Auf Betreiben und tatkräftige Vorarbeit des Basler Rheinpioniers Rudolf Gelpke wurde Anfang dieses Jahrhunderts erneut der Versuch unternommen, die Ober-rheinstrecke der Schiffahrt dienstbar zu machen, diesmal mit bleibendem Erfolg. Die Versuchsfahrt des Schleppdampfers «Iustitia», der am 28. August 1903 Basel erreichte, bildete hiezu den Auftakt. Durch die bereits 1868 von allen Rheinanliegerstaaten unterzeichnete «Mannheimerakte» waren die völkerrechtlichen Voraussetzungen für die Schiffahrt auf dem Rhein geschaffen worden. Dieses Vertragswerk garantierte ausdrücklich jeder Nation, ob Anliegerstaat oder nicht, die freie Schiffahrt auf der gesamten schiffbaren Stromstrecke. Das neue Massenbeförderungsmittel Schiff hatte jedoch zur Voraussetzung, dass in den zu bedienenden Wirtschaftsräumen, und dazu zählte auch der Endpunkt Basel, entsprechende Hafenanlagen für den Güterumschlag zur Verfügung standen. Bereits im Jahre 1906 erfolgte die Erstellung einer ersten Umschlaganlage am Elsässerrheinweg, diese jedoch nur als Provisorium gedacht, da der bedeutende Höhenunterschied zwischen dem Wasserspiegel des Rheins und der anstossenden Uferzone als ungünstig beurteilt wurde.

Es ist kein Zufall, dass in diesen Jahren Kleinhüningen plötzlich für die Stadt interessant wurde und der Eingemeindung Kleinhüningens von seiten der Bürgergemeinde Basel plötzlich keine Widerstände mehr entgegengesetzt wurden. In den wirtschaftlich interessierten Kreisen begann man zu realisieren, dass Kleinhüningen, und vor allem das der Bürgergemeinde Kleinhüningen gehörende Areal nördlich der Wiesemündung ein ideales Hafengelände darstellte. Der Bau der Hafenanlage Kleinhüningen mit dem Hafenbecken I erfolgte unmittelbar nach dem Ersten Weltkrieg, d.h. in den Jahren 1919–1922. Bemerkenswert in diesem Zusammenhang ist, dass der schweizerische Bun-

desrat dem Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt am 15. November 1918, d.h. vier Tage nach dem Waffenstillstand in Europa, zu berichten wusste, er habe seinen Gesandten in Washington angewiesen, beim Präsidenten der Vereinigten Staaten, Woodrow Wilson, vorstellig zu werden, um diesen zu veranlassen, in den bevorstehenden Friedensverhandlungen den Grundsatz der freien Schifffahrt auf dem Rhein hochzuhalten, um so für die Schweiz den unbehinderten Zugang zum Meer via Rhein sicherzustellen. In Basler Handels- und Industriekreisen vertrat man in diesen Jahren die Ansicht, es dürfe mit der Hafenanlage Kleinhüningen nicht sein Bewenden haben, sondern es müssten weitere Anlege- und Umschlagplätze bereitgestellt werden. In einem im Auftrag des Baudepartementes ausgearbeiteten Gutachten von Ingenieur O. Bosshard wusste dieser unter dem Datum vom 3. Juni 1924 zu berichten, dass Mannheim-Ludwigshafen über 50 Kilometer Quailänge verfüge, Strassburg-Kehl vorläufig noch über 17 Kilometer, jedoch mit grosszügigen Ausbauplänen und dass für Basel eine Quailänge von 12 Kilometern wohl die unterste Grenze darstelle. Um dieses Ziel zu erreichen, war vorgesehen, einerseits eine ausgedehnte Hafenanlage in Birsfelden auf dem Gebiet des Sternfeldes, dann aber auf rechtsrheinischem Gebiet ein langgezogenes Hafenbecken zwischen dem Rankhof und dem Hörnli zu erstellen. Sowohl die linksrheinischen Hafenanlagen in Birsfelden als auch die rechtsrheinischen setzten den Bau des Birsfelder Kraftwerkes mit der entsprechenden Staustufe voraus. Es interessiert uns in diesem Zusammenhang vor allem das Projekt der rechtsrheinischen Hafenanlagen, hätten doch diese, wären sie realisiert worden, auch das Gebiet der Gemeinde Riehen tangiert. Planerisch war in der ersten Hälfte der zwanziger Jahre bezüglich des damals noch unüberbauten Geländes zwischen Riehen und Basel einiges in Gang gekommen, nämlich die Erschliessung des Gebietes Hirzbrunnen zu Wohnzwecken, die Anlegung eines Zentralfriedhofes am Hörnli und dann eben der Bau eines Hafenbeckens in Verbindung mit einer Industriezone. Für die Industriezone war das Gebiet zwischen der nach Riehen führenden Eisenbahnlinie und der heutigen Bäumlhofstrasse ausersehen, in der Mitte dieses Areals ein Hafenbecken im Ausmass von $65 \times 1\ 100$ Metern. Der Wasserspiegel dieses Hafenbeckens wäre etwa 5 Meter höher gelegen als der

*Industriehafen
Bäumlhof mit
Hafen- und
Industriegelände
zwischen projekti-
erter Bäumlhofstrasse
und Wiesentalbahn.
Im Plan zugedeckt
ist die Verlängerung
des Schifffahrts-
kanals Richtung
Lörrach. Im Plan
nicht dargestellt ist
der zur Hafenanlage
gehörende Verschie-
bebahnhof, dessen
Endpunkt sich
ungefähr beim
Restaurant Nieder-
holz befunden hätte.
Projektverfasser
Ingenieur
Dr. O. Bosshardt.*

aufgestaute Rhein. Es wäre somit nur über eine Schleuse erreichbar gewesen und durch eine Ableitung der Wiese gespiesen worden, wobei auch daran gedacht worden war, mit einem schiffbaren Kanal die Stadt Lörrach zu erreichen. Beidseits des Hafenbeckens war Gelände für Industrie- und Güterumschlagsbetriebe vorgesehen. Der für eine derartige Anlage notwendige Bahnanschluss wäre an die Hochrheinstrecke der Reichsbahn angeschlossen worden, das Verschiebegeleise der Hafenbahn hätte seinen nördlichsten Endpunkt ziemlich genau in der Verzweigung Niederholzstrasse / Äussere Baselstrasse gefunden.

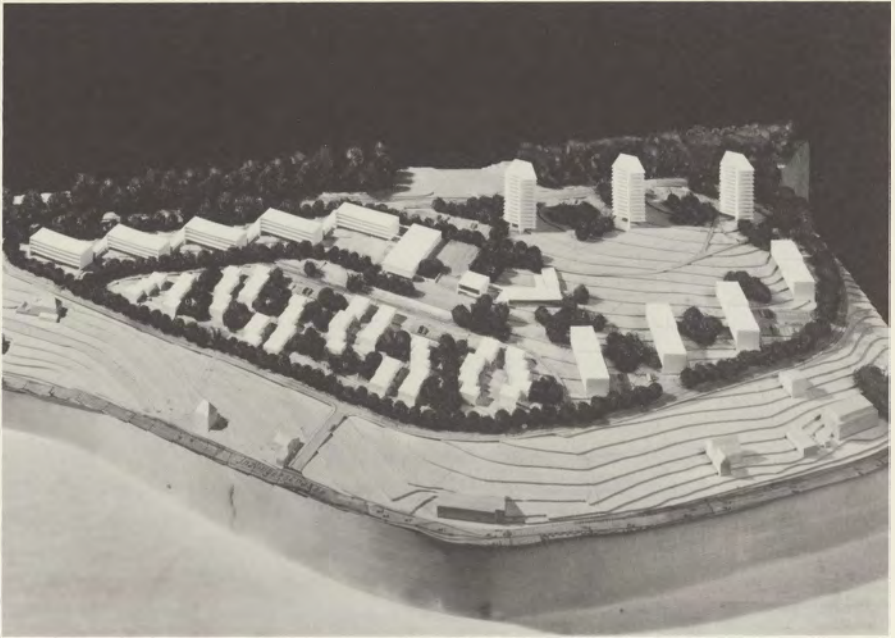
Mit dem im Grossen Rat am 9. Juli 1925 verabschiedeten Ratschlag Nr. 2665 waren die zonenrechtlichen Voraussetzungen für die Einrichtung einer Industriezone mit Hafenbecken geschaffen worden. Die Meinung des Gemeinderates Riehen zu diesem auch für unser Dorf weittragenden Geschäft – Riehen verfügte damals noch über einen Rheinanstoss von 650 Meter – war offensichtlich nicht gefragt, denn weder im Ratschlag an den Grossen Rat noch sonst in den Akten findet sich ein Hinweis, dass die Riehener Gemeindebehörden in dieser Angelegenheit konsultiert worden wären. Die gesamte Planung für dieses Gebiet erweckt denn auch den Eindruck, dass auf Gemeindegrenzen überhaupt nicht Rücksicht genommen wurde. Offensichtlich rechnete man damit, dass Riehen binnen kurzem das Schicksal von Kleinhüningen teilen und in der Stadt aufgehen werde. Ungeachtet dieser Gefahr scheint es auch in Riehen Stimmen gegeben zu haben, die den Bau des Bäumlihofhafens befürworteten und die glaubten, auch für Riehen breche damit das goldene Zeitalter an. Unter dem 6. Februar 1925 wusste der Berichterstatter der Riehener Zeitung aus dem Grossen Rat zu melden: ...«haben *wir* die Zusicherung bekommen, dass der östliche Teil des grossen Bäumlihofhafens auf unser Gebiet zu liegen kommt...».

Zu ausführlichen Betrachtungen Anlass gab die Frage, ob der Hafen als sogenannter Industriefafen oder als Handelshafen eingerichtet werden solle. Der beigezogene Experte plädierte und argumentierte für einen Handelshafen mit dem Hinweis darauf, dass Basel wohl für alle Zeiten Endpunkt der Rheinschiffahrt sein werde und daher in Basel die gesamte, auf dem Wasserweg anlangende Gütermenge für die Schweiz umgeschlagen werden müsse. Ein Handelshafen sei mindestens so lukrativ wie ein Industrie-

hafen, er bringe aber bedeutend weniger Umtriebe und verursache im Vergleich mit einem Industriefhafen weit weniger negative Auswirkungen auf die nahen Wohngebiete. Ein vehementer Gegner der rechtsrheinischen Hafennidee fand sich in der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen. Diese befürchtete, dass bezüglich der Bahnfrachteinahmen die deutsche Reichsbahn, über deren Geleiseanlagen der Hafenerkehr hätte abgewickelt werden müssen, den Rahm von der Milch schöpfe. Weiter befürchteten die SBB, die deutsche Bahnverwaltung werde alles unternehmen, um den Güterverkehr in den Raum Zürich und in die Ostschweiz über die Hochrheinstrecke, d.h. via Waldshut–Koblenz bzw. via Singen–Konstanz abzuwickeln, so dass die SBB auch hier das Nachsehen hätten. Sicher war man sich auch in Basel bewusst geworden, dass durch den Bäumlihofhafen, der nur sehr umständlich über eine Schleusenanlage hätte erreicht werden können, eine Überkapazität an Hafenanlagen geschaffen worden wäre. Die dem Bäumlihofhafen zugeordnete Funktion ist dann später durch das Hafenbecken II in Kleinhüningen erfüllt worden. Wäre der Industrie- bzw. Handelshafen Bäumlihof aber erstellt worden, dann hätte die Entwicklung unserer Gemeinde zweifellos einen anderen Verlauf genommen. Riehen wäre vor allem in seinen südlichen Quartieren zu einem Industrievorort geworden, einhergehend mit der Schaffung zahlreicher Arbeitsplätze, zwangsläufig aber auch verbunden mit dem Verlust des Prädikates «bevorzugter Wohnort». Ähnlich wie in Kleinhüningen wäre auch in Riehen in Goldgräbermanier das unterste zuoberst gekehrt worden. Heute hält es schwer, sich vorzustellen, dass dort, wo heute das Bäumlihofgymnasium die Silhouette bestimmt, ebensogut Hafenkranne und Kohlenhalden, Tankanlagen und Getreidesilos in den Himmel ragen könnten.

Satellitenstadt Hinterengeli der Hohlweg AG

Ende der fünfziger Jahre war eine Gruppe von Bauinteressenten auf eines der schönsten im Gemeindebann Riehen gelegenen Areale aufmerksam geworden, auf den sich nach Süden hin öffnenden Hang des Gebietes Hinterengeli / Auf Mönnden, eine Fläche von ca. 10 ha, begrenzt durch den Hohlweg, den Maienbühlwald, die Landesgrenze gegen Inzlingen, die Inzlingerstrasse und im Westen durch das



Modellansicht des ersten Überbauungsentwurfes für das Gebiet Hinter Engeli/ Auf Mönden.

Im Vordergrund die Inzlingerstrasse, rechts am Bildrand die Landesgrenze oberhalb des Zollamtes Inzlingerstrasse.

*Planer:
Schwörer & Bütler,
Liestal;
Marti & Kast,
Zürich.*

Areal der Charmille. Zum Zwecke der gemeinsamen Planung, Überbauung und Erschliessung gründete die mit reichlich Kapital ausgestattete Interessengruppe am 1. April 1960 die Hohlweg AG. Trotz des stark aufgesplitterten Grundbesitzes gelang es der Hohlweg AG in relativ kurzer Zeit, sich im fraglichen Gebiet einen ansehnlichen Flächenanteil zu sichern, wobei es vor allem in Inzlingen domizilierte Grundeigentümer waren, die sich durch die für unerschlossenes Land relativ hohen Bodenpreise beeindruckten und zu einem Verkauf bewegen liessen. Demgegenüber liessen einige Riehener Landbesitzer die Planer wissen, sie seien an einem unversehrten Landschaftsbild mehr interessiert als an hohen Bodenpreisen, eine Haltung, die allerdings von der Steuerbehörde bis heute noch nicht honoriert worden ist. Bereits im Oktober 1963 lag ein detaillierter Überbauungsplan vor. Dieser sah als Erschliessung eine in der Verlängerung des Hohlweges angelegte Ringstrasse vor, die Bebauung selbst war als sogenannte Mischbebauung konzipiert mit Reiheneinfamilienhäusern gegen die Inzlingerstrasse, mit schematisch aufgereihten viergeschossigen Blöcken entlang des Hohlweges und – als Attraktion – mit drei dreizehngeschossigen Turmhäusern vor der Ku-



*Gebiet
«Auf Mönden»
nördlich der
Inzlingerstrasse.
Vor dem Hinter-
grund des Maien-
bühlwaldes wären
nach dem Projekt
der Hohlweg AG
drei 13-geschossige
Hochhäuser zu
stehen gekommen.*

lisse des Maienbühlwaldes. Im Gegensatz zu den sehr forsch auftretenden Planern, die sich durch die regierungsrätliche Wohnbaudelegation gestützt wussten, gab sich der Gemeinderat Riehen sehr zurückhaltend und wies das Geschäft zunächst einmal zur Berichterstattung an die kurz vorher gebildete Planungskommission. Dem Gemeinderat, angeführt durch Präsident Wolfgang Wenk, machten nicht nur die dreizehngeschossigen Hochhäuser zu schaffen, er wies auch darauf hin, dass die Inzlingerstrasse den zu erwartenden Mehrverkehr nicht werde aufnehmen können, handelte es sich doch immerhin um die Schaffung von Wohnungen für gegen 2 000 Menschen. Auch gab der Gemeinderat zu bedenken, dass die vorhandene Kanalisation dieser Mehrbelastung nicht zu genügen vermöge, und dass überhaupt, solange sich Riehen ohne Umfahrungsstrasse herumquälen müsse, eine derartige Expansion nicht in Frage käme und es auch unter gesamtplanerischen Überlegungen sinnvoller sei, zuerst die zentrumsnahen, bereits erschlossenen Areale zu überbauen. In einer wenig beneidenswerten Lage befand sich das Stadtplanbüro und dessen Chef. Einerseits erkannte dieser, obwohl man sich damals noch mitten in der Zeit des ungezügelten baulichen Wachs-

tums befand, die Problematik derartiger Retortensiedlungen und andererseits war er als kantonaler Chefbeamter gehalten, einem von der Regierung wohlwollend aufgenommenen Vorhaben seine Unterstützung zu leihen. In langen und zähen Verhandlungen gelang es schliesslich, der Bauträgerschaft und den Planern eine Reduktion der ursprünglichen Nutzung um rund 50% abzurufen. Die Ende der sechziger Jahre spruchreife Umfahrungsstrasse liess die Idee aufkommen, das Gebiet via Steingrubenweg zu erschliessen, um so den Verkehr auf direktestem Weg an die geplante Umfahrungsstrasse anzuschliessen.

Bei all dem Feilschen um höhere Nutzungen hatten die Auftraggeber eine Kleinigkeit übersehen, nämlich, dass das fragliche Gebiet noch gar nicht eingezont und somit rechtlich gar nicht Bauland war. Auch in politischer Hinsicht hatten sich gegen Mitte der siebziger Jahre die Perspektiven verschoben. Der Regierungsrat liess nun mitteilen, dass die Gemeinde Riehen für die Antragstellung betreffend die für die Überbauung Hinterengeli unumgänglich notwendige Einzonung allein zuständig sei. Damit war dem Gemeinderat erstmals attestiert worden, dass er sich nicht nur zum «Wie» der Überbauung äussern könne, sondern auch zum «Ob», für den Gemeinderat ein völlig neuer Gesichtspunkt, denn seine recht widerwillige Teilnahme an den Planungsarbeiten hatte auf der Überlegung gefusst, es sei besser mitzuplanen, um so das Schlimmste zu verhüten, als abseits zu stehen und sich das Geschehen diktieren zu lassen. Mitte der siebziger Jahre begann dann die landesweit in Gang gekommene Raumplanung entscheidenden Einfluss auf das Planungsgeschehen zu nehmen und im Fall der Hohlweg AG das Ende aller Planungsanstrengungen einzuläuten. Als Folge des 1969 gutgeheissenen Verfassungsartikels erliess der Bund 1972 dringliche Massnahmen auf dem Gebiet der Raumplanung, worauf die Regionalplanungsstelle in Übereinstimmung mit dem Richtplan der Gemeinde Riehen das fragliche Gebiet dem Landschaftsschutzgebiet zuwies.

Der Gemeinde waren mit dem Scheitern dieses Projektes nach damaligen Baupreisen rund 2,5 Millionen Franken an Infrastrukturkosten erspart geblieben. Es war ihr aber noch etwas anderes erspart geblieben, nämlich eine Satellitenstadt, deren Bewohner schwerlich Zugang zur Dorfgemeinschaft und zur Gemeinde überhaupt und ihren Ein-

richtungen gefunden hätten. In einer ersten Projektfassung war für die geplante Siedlung nicht nur ein eigenes Einkaufszentrum, ein Quartierrestaurant und ein eigener Kindergarten vorgesehen worden, sondern darüber hinaus ein quartiereigenes Primarschulhaus, so dass losgelöst vom übrigen Dorf eine Art Salzert²⁾ auf Riehener Boden entstanden wäre. Dass die Initianten des Projektes sich trotz fehlender Einzonung in ihren Plänen derart sicher fühlten, mag seinen Grund darin haben, dass sie alle im gleichen politischen Milieu angesiedelt waren, in einem Kreis von Persönlichkeiten, der zweifellos Mitte der sechziger Jahre in der Stadt Basel das Sagen hatte. Trotz Übungsabbruch kann das Dossier Hinterengeli / Hohlweg AG noch nicht geschlossen werden. Es sind Entschädigungsfragen offen, wobei wegen der ganz anders gelagerten Voraussetzungen keine Schlussfolgerungen aus dem für die öffentliche Hand so strapaziösen Planungsvorgang Bäumlihof gezogen werden können.

Die Grenzen werden sichtbar

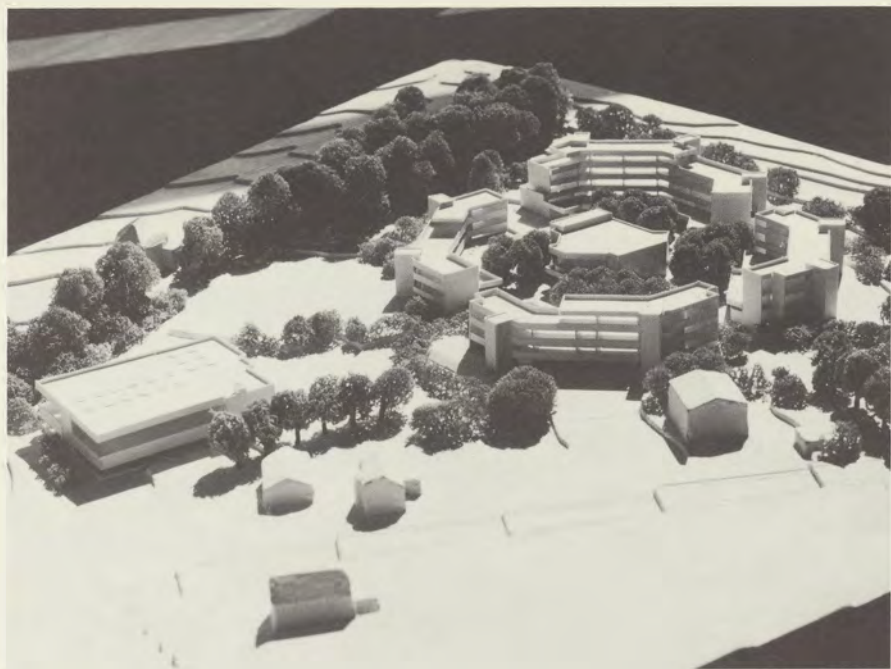
Zahlreiche Projekte, die in der Zeit des scheinbar ungebremsten Wachstums konzipiert worden waren, wurden ein Opfer der sich ab Mitte der sechziger Jahre abzeichnenden Trendwende in der Bevölkerungsentwicklung und schliesslich auch des Konjunkturerinbruches Mitte der siebziger Jahre. Es ist deshalb kein Zufall, dass gerade in den vergangenen zwei Jahrzehnten eine ganze Reihe von Projekten scheiterten oder gar nicht über das Vorprojektstadium hinaus gediehen. Nicht zu dieser Kategorie zählt die geplante Riehener Markthalle, sie ist der seinerzeitigen Dorfkernplanung entsprungen und hätte den westlichen Abschluss des zwischen Gemeindehaus und Landgasthof gelegenen Platzes gebildet unter teilweiser Inanspruchnahme des von der Bell AG genutzten Hofes. Der einstmals florierende Engros-Markt, auf welchem die Erzeugnisse der Riehener Landwirtschaft, vor allem aus den Obstbaum- und Beerenkulturen, ihre Abnehmer fanden, wies jedoch mehr und mehr rückläufige Frequenzen auf, so dass der Bau einer derartigen Halle, die ja nur während weniger Monate im Jahr benützt worden wäre, entbehrlich erschien.



Modell für die Dorfkerngestaltung, Planungsstand 1955. Projektverfasser: Architektengemeinschaft Bräuning & Dürig, Max Henke, Jean Mory, Willi Müller, Giovanni Panozzo, Hans Wirz.

1 Wohn- und Geschäftshaus «Ochsen» – 2 Freizeithaus anstelle des alten Gemeindehauses – 3 Wohn- und Geschäftshaus P. Wenk-Löliger – 4 Mütterberatung und Volksbibliothek – 5 Gemeindehaus – 6 Gemeindehaus-Erweiterung – 7 Markthalle – 8 Jugendherberge und Pfadfinderheim

Noch bis weit in die sechziger Jahre erfüllte es die Riehener Schulverantwortlichen jeweils mit Sorge, ob sie in der Lage seien, die neu ins schulpflichtige Alter gelangenden Jahrgänge im vorhandenen Schulraum unterzubringen. Die damals aufgestellten Prognosen liessen es angezeigt erscheinen, je ein weiteres Riehener Schulhaus «Im Moos» und später im Gebiet «Hinter Gärten» zu erstellen.³⁾ Für ersteres, rund 30 Klassen verschiedener Schulstufen (Primar-, Real-, Werk- und Sonderklassen) umfassende Schulzentrum wurde ein öffentlicher Projektwettbewerb ausgeschrieben. Aus insgesamt 88 Einsendungen wurde der überzeugende Entwurf der Architekten Winter, Trueb und Ellenrieder mit dem ersten Preis ausgezeichnet. Die Gemeinde war an diesem Projekt deshalb interessiert, weil sich für sie die Möglichkeit abzeichnete, das vorgesehene Lehrschwimmbecken mit Gemeindemitteln zu einem öf-



Das mit dem 1. Preis ausgezeichnete und zur Ausführung empfohlene Wettbewerbsprojekt für eine mehrstufige Schulanlage «Im Moos». Links oben das Mooswäldeli. Projektverfasser: Winter, Trueb und Ellenrieder.

fentlichen Hallenbad zu erweitern, um so dem damals schon lautgewordenen Ruf nach einer öffentlichen Ganzjahres-Badegelage gerecht zu werden. Die rapid rückläufigen Schülerzahlen ab 1968 machten diesen Schulhausbau aber ebenso entbehrlich wie einen in diesen Jahren geplanten Doppelkindergarten an der Rudolf Wackernagel-Strasse.

Das Niederholzquartier zählt rund 7 000 Einwohner, d.h. rund ein Drittel aller Riehener wohnen zwischen Bäumlhof und Niederholzrain. Den Kirchenvorständen beider Konfessionen schien dies Anlass zu sein, für das Quartier ein eigenes kirchliches Zentrum zu planen. Dieser Entschluss wurde ihnen um so leichter gemacht, als ein privater Landeigentümer sich bereit fand, das dafür benötigte Land zur Verfügung zu stellen. Die kirchlichen Oberbehörden des Kantons, welche die Anzeichen einer Trendwende früher realisierten als die örtlichen Kirchenvorstände, erklärten, sich von seiten der Kantonalkirchen am Projekt nicht beteiligen zu können, so dass auch dieses Vorhaben, das seinerzeit mit grossem Elan aufgegriffen und bis fast zur Ausführungsreife gebracht worden war, keine Chance

mehr hatte. Anstelle des kirchlichen Zentrums und des ebenfalls an dieser Stelle geplanten Alters- und Pflegeheims befindet sich heute das Rauracherzentrum.

Recht städtische Züge, mit Wohnraum für rund 700 Menschen, hätte die vom seinerzeitigen Besitzer in Auftrag gegebene Überbauung des La Roche-Areals getragen. Der Grund für die Nichtrealisierung dieses dorfnahen Projektes liegt in der Ungewissheit über die Linienführung der seit



Die geplante Überbauung auf dem Areal La Roche. Links das Berowergut. Projektverfasser: Suter & Suter Architekten.

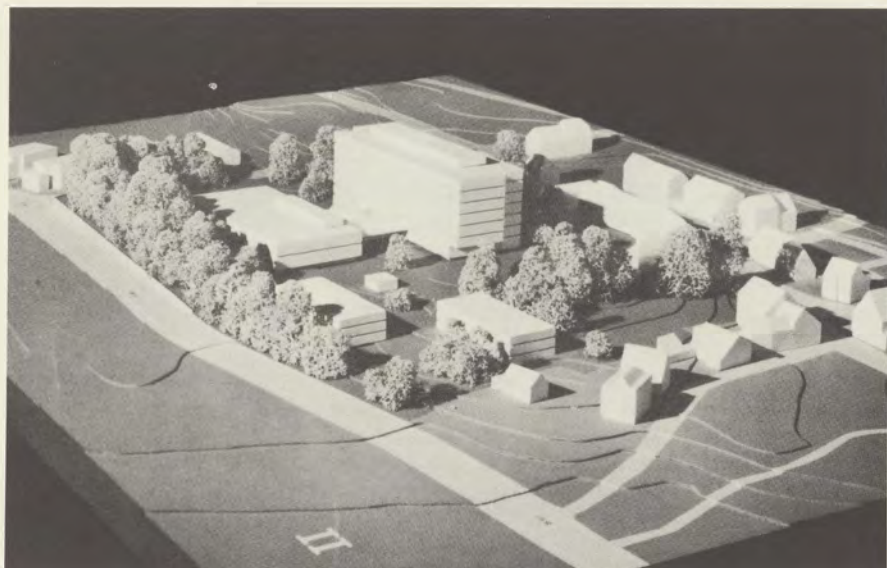
fünfzig Jahren im Gespräch stehenden Umfahrungsstrasse. Dieser Ungewissheit müde, verkaufte der Besitzer das gesamte, 6 ha messende Areal im Jahre 1976 an die Gemeinde Riehen.

Ein Projekt, dessen Nichtzustandekommen heute bedauert werden muss, ist die 1963 vorgeschlagene Erweiterung des Dorfplatzes im Einmündungsgebiet Webergässchen-Schmiedgasse. Dem vehementen Widerstand privater Interessenten setzten die Behörden wenig Standfestigkeit gegenüber. Dabei hat sicher eine Rolle gespielt, dass ein Jahr zuvor die vom Weitem Gemeinderat eingesetzte «Kommission Webergässchen» dem Gemeinderat empfohlen hatte, auf die sogenannte Zonenexpropriation im fraglichen Sanierungsgebiet zu verzichten. Einen gewissen Ersatz für diese nicht zustande gekommene Platzausweitung bildet das 1977 zur Fussgängerzone ausgestaltete Webergässchen.

Entgegen oft gehörter Behauptung gab es nie ein offizielles Projekt für ein Sportzentrum im Gebiet Brühl / Bändli. Bei dem in dieser Sache heftig geführten Abstimmungskampf des Jahres 1972 ging es lediglich um die Grünzonenlegung für das Gebiet zwischen Erlensträsschen und Grendelgasse. Da eine Zonenlegung jedoch eine recht abstrakte Sache darstellt, wurde der Abstimmungskampf angereichert mit Hinweisen auf imaginäre Sportplätze, grossdimensionierte Sportbauten und gigantische Parkplätze für Hunderte von Autos. Recht konkret hingegen war das Projekt für ein Riehener Frei- und Hallenbad am Mühleteich, konkret auch in seiner Ausgabenwirksamkeit, denn die nun nutzlos gewordenen Vorarbeiten haben der Gemeinde eine runde Million Franken gekostet. Durch die noch laufende Unterschriftensammlung für eine Volksinitiative ist das letzte Wort über dieses, sowohl seiner architektonischen Qualitäten als auch seiner finanziellen Tragweite wegen bemerkenswerte Projekt noch nicht gesprochen.

Gemeindespital (mit Kantonsspitaldimensionen) im Sarasinpark. Rechts vorne die Garten-gasse. Projektverfasser: Suter & Suter Architekten.

Angesichts der über 20 Millionen Franken, die zur Zeit für die Erneuerung des Gemeindespitals aufgewendet werden, ist bereits in Vergessenheit geraten, dass Mitte der sechziger Jahre konkrete Pläne für einen Spitalneubau im Sarasinpark bestanden hatten. Die damals bereits vorgetragene Idee einer baulichen Sanierung des 70 Jahre alten Spi-



talgebäudes wurde von den Fachleuten der verschiedensten Disziplinen mit einem milde-nachsichtigen Lächeln abgetan. Entsprechend grosszügig waren die Neubaupläne. Das 8geschossige Bettenhaus wäre dem historischen Riehener Dorfkern kaum zur Zierde gereicht, Vergleiche mit dem Kubus des Kantonsspitals und der klassischen Basler Stadtsilhouette über dem Rheinknie sind in diesem Zusammenhang erlaubt.

Die bauliche Expansion Riehens stösst an Grenzen, an Grenzen, die aus gewonnener Einsicht in den vergangenen Jahren bewusst enger gezogen worden sind. Neue Projekte der öffentlichen Hand werden es deshalb noch schwerer haben als bisher, vor dem zunehmend kritischer werdenden Souverän bestehen zu können. Es wäre aber ein Fehler, wenn deswegen Planer in die totale Untätigkeit verfallen würden, und Politiker sich zu keinerlei Entscheiden mehr aufraffen könnten. Trotz eng gewordenem Spielraum bestehen noch genügend Möglichkeiten, unsere gebaute Umwelt – vor allem in qualitativer Hinsicht – zu verändern, auch wenn dabei einiges fallen muss, das vor Zeiten etwas zu hastig und lieblos in die Landschaft hineingestellt worden ist.

Anmerkungen:

- 1) Ein interessanter Beitrag hiezu findet sich aus der Feder von Rektor Paul Meyer im Riehener Jahrbuch 1965 über die Christonabahn.
- 2) Lörracher Satellitensiedlung westlich des Maienbühls, nahe der Landesgrenze.
- 3) Dazu Rektor Paul Meyer: «Ein neues Schulhaus ‚Im Moos‘» im Riehener Jahrbuch 1968.

Der vorliegende Beitrag stützt sich auf Dokumente aus dem Staatsarchiv Basel, aus dem Archiv des Tiefbauamtes des Baudepartementes Basel-Stadt und dem Gemeindearchiv Riehen. Ich bin Frau Christel Sitzler, Archivsekretärin der Gemeindeverwaltung Riehen, für die Auswahl und Bereitstellung des umfangreichen Materials zu grossem Dank verpflichtet.