

Nationalrat Dr. N. Jaquet begrüßt namens des Verkehrsvereins die zahlreichen Riehener, besonders Regierungsrat M. Wullschleger, zur Aussprache über ein Problem, das nicht nur die Riehener und die Basler Bevölkerung beschäftigt. Der Verkehrsverein macht sich zum Forum der Diskussion, ehe die Würfel gefallen sind. Er dankt den beiden Referenten und begrüßt auch Vertreter der badischen Nachbarschaft.

Das offizielle Projekt

Ueber das offizielle Projekt referiert Othmar Jauch, Chef des Stadtplan-Büros. Einleitend orientiert er über die Geschichte des Projektes, fand anfänglich den Plan einer rechtsufrigen Straße auf deutscher Seite auch bestechend, doch die Untersuchung ergab: dem Projekt haften schwere Mängel an; Weil wehrt sich gegen die Abtretung von Land für eine solche Straße; die Kommission für das Autostraßennetz hat sich ebenfalls für das linksufrige amtliche Projekt entschlossen. Das amtliche Projekt tauchte 1933 erstmals in Plänen auf, erfuhr dann mehrere Verschiebungen. Der Hauptverkehrslinienplan wurde 1947 vom Großen Rat genehmigt; er enthält ebenfalls die projektierte linksufrige Wiesentalstraße. Anhand instruktiver Lichtbilder zeigt der Referent zunächst den Verlauf der beiden geplanten Straßen.

Das amtliche Projekt sieht vor den Anschluß an die Autobahn (Tangentialstraße), um dann in die heutige Bäumlhofstraße einzumünden, wobei die Baslerstraße unterführt werden soll.

Als Zweck der Umfahrungsstraße nennt der Vortragende die Erhaltung des Dorfkerns von Riehen durch die Ablenkung des starken Verkehrs.

Am Projekt wurde festgehalten im Hinblick auch auf die weitere Ausdehnung Riehens und die noch zu erwartende Ueberbauung; Riehen kann noch gut über 7000 Einwohner in einer Zone II aufnehmen; das wird wiederum eine Belastung des Verkehrs bringen, was eine Umfahrung des Dorfes ratsam macht.

Zum Plan des Aktionskomitees sich äußernd, bemerkt O. Jauch, daß diese Straße für große Teile von Riehen nichts nützen wird, da sie zu weit weg liegt. Zudem geht die Straße zu sehr durch deutsches Gebiet — eingehagte Straße wie die Flugplatzstraße — und mündet 500 m außerhalb der Landesgrenze in die Tangentialstraße. Auch sind die politischen Schwierigkeiten zu bedenken, wenn Straße und Zoll auf deutschem Gebiet liegen. Wie der Chef des Stadtplanbureaus bekannt geben konnte, sei es ganz ausgeschlossen, daß der Bund eine Straße, die auf deutschem Boden liegt, subventionieren würde. Anhand weiterer Plan-Studien zeigt der Referent den Verlauf der Umfahrungsstraße in den Details. Er betont ferner, daß diese Entlastungsstraße keine Autobahn sein werde. Die Möglichkeiten, durch Bepflanzung den Lärm abzuhalten, bestehen durchaus, da die neuen Baulinien im Bühl genügend weit von der Straße entfernt seien.

Die rechtsufrige Wiesentalstraße

Als Präsident des «Aktionskomitees Wiesentalstraße» orientiert Bauing. Emil Müller-Roost über das Projekt, von dem der Referent überzeugt ist, daß es zumindest eine Verbesserung des amtlichen Projektes bewirkt hat.

Vor zwei Jahren entstand das Aktionskomitee, als nach einer Flurbegehung Mißstimmung in der Bevölkerung über die geplante Führung der Wiesentalstraße aufkam. Da es aussah, als sollte diese Umfahrungsstraße nur dem deutschen Verkehr dienen, wurde das Projekt, die Straße auf deutsches Gebiet zu verlegen, aktuell. Nach eingehenden Studien entstanden das Projekt und die von 1200 Personen unterzeichnete Petitionsschrift, die jedoch nie beantwortet wurde. Da die Autobahn so oder so gekreuzt werden muß, kam auch der Gedanke, die Kreuzung auf deutschen Boden zu verlegen. Von Anfang an war dabei an eine zollfreie Straße gedacht.

Wer die Strecke Lörrach—Lücke—Einmeldingen kennt, bezweifelt, daß sie je dem großen Verkehr angeschlossen wird (Steigungen, Höhendifferenzen).

Im Referat von O. Jauch vermißte E. Müller einige Zahlen über den Verkehr. An den Nerven, so sagt er, zerrt nicht der Durchschnitts-, sondern der Spitzenverkehr, der in Riehen so gewaltig ist, daß eine Umfahrungsstraße unumgänglich ist. Darüber sind sich alle einig. Frage ist nur: auf welche Weise. Der Referent bezweifelt, ob

das amtliche Projekt eine genügende Entlastung bringt, da sie wieder in die Bäumlhofstraße mündet. Störend ist vor allem der deutsche Verkehr (Motorräder und Lastwagen!). Auf rechtem Wiesenufer kann Lastwagenverkehr vom Rheinhafen weg direkt ins Wiesental gelangen. Die Bäumlhofstraße, jetzt schon sehr belastet, und das Habermattenquartier würden mit dem amtlichen Projekt das Verkehrschaos bekommen, das jetzt im Dorffinnern herrscht.

Auch der Sprecher des rechtsufrigen Projektes erläutert den Plan des Aktionskomitees an Hand von Lichtbildern, nachweisend, daß die rechtsufrige Straße gegenüber dem amtlichen Projekt keinen Umweg darstellt. Erhebungen haben gezeigt, daß der größere Teil des Verkehrs aus dem Wiesental Richtung Kleinhüningen geht. Das vorgelegte Projekt ist noch nicht definitiv ausgearbeitet, betont der Referent. Punkto Kosten dürfte kein großer Unterschied zwischen den beiden Projekten bestehen. Das Aktionskomitee ist der Meinung, daß Deutschland einen großen Teil der Kosten übernehmen wird, da das Nachbarland ein Interesse an dieser Straße haben muß. — Die Gefahren der Ueberschwemmungen durch die Wiese, auf die von Gegnern des Projektes hingewiesen wurde, sind längst nicht mehr beängstigend.

Es ist nicht zu vermeiden, daß die Umfahrungsstraße (amtliches Projekt) die direkt am Sportplatz vorbeiführt, eine Rennbahn wird. Auch macht der Referent darauf aufmerksam, daß 85 Prozent unseres Trinkwassers aus dem Erlengebiet kommt; durch die neue Straße würde das Grundwasser in diesem Gebiet stark gefährdet. Abschließend faßt der Vortragende die Vorteile zusammen, die eine rechtsufrige Wiesentalstraße bringt und der auch die Zolldirektion sympathisch gegenübersteht.

Um 10.30 Uhr kann Dr. Jaquet die

Diskussion

eröffnen. Gemeindepräsident W. Wenk gibt den Standpunkt des Engeren Gemeinderates, wie er an anderer Stelle des Blattes dargelegt ist, bekannt. Auch à la longue gesehen, empfiehlt sich das amtliche Projekt, das einer «Ringstraße» gleichkommt. O. Näf verweist auf die Gefahr der Verschmutzung des Grundwassers, wenn das amtliche Projekt ausgeführt wird, Bachmann auf den verursachten Lärm, da die Straße zu nahe an den Häusern vorbeiführen würde; H. Seckinger plädiert für Umwandlung des Wiesentalbahn-Trasses in eine Autostraße. Bürgermeister Hartmann von Weil legt die Gründe dar, warum Weil das Projekt der rechtsufrigen Straße ablehnt, und Regierungsrat Wullschleger, warum der Regierungsrat das vom Stadtplanbureau ausgearbeitete Projekt befürwortet: einmal, weil die zuständigen deutschen Behörden gar kein Interesse haben an einer rechtsufrigen Straße, zum andern, weil die Straße doch verhältnismäßig nahe am Dorf vorbeiführen muß, soll sie auch für den Riehener Verkehr eine Entlastung bringen und endlich, weil eine eingehagte zollfreie Straße eine Verschandelung einer landschaftlich reizvollen Gegend wäre. Emil Näf spricht für das offizielle Projekt, weil die Umfahrungsstraße vor allem den Werkverkehr aufzunehmen hat; Dr. Frei legt, nachdem er sich vehement für die rechtsufrige Straße eingesetzt hat, eine Resolution vor, der nach längerer Diskussion mit 100 gegen 47 Stimmen zugestimmt wird. R. Scheer unterstützt die Resolution, weil sie einer notwendigen Meinungserforschung dient. Zwischenhinein zeigen ein Lörracher Bürger und der Weiler Oberbürgermeister in einem heftigen Rededuell auf Schweizer Boden, wie man sich in deutschen Landen Meinungsverschiedenheiten sagt. —

Die Resolution hat folgenden Wortlaut:

1. Im Interesse der Gesundheit und Sicherheit der Einwohnerschaft Riehens werden die zuständigen Kantonsbehörden aufgefordert, das Projekt einer Umfahrungsstraße Riehens möglichst bald zu verwirklichen.

2. Die Versammlung hält die Anlage einer Umfahrungsstraße zwischen Dorfkern und Wiese für unerwünscht, weil diese Straßenführung schönste Spaziergebiete zerschneidet, eine Verstädterung des Dorfkerns befördert und die Entlastung der Äußeren Baselstraße nur ungenügend verwirklicht.

3. Die Versammlung vertritt die Auffassung, daß die Umfahrungsstraße Riehens in erster Linie der Einwohnerschaft des Dorfes dienen soll und erwartet infolgedessen, daß über die Anregungen und Wünsche der Riehener Bevölkerung nicht hinweggegangen wird.

Nach Mitternacht schließt Dr. N. Jaquet die lebhaft verlaufene Versammlung. H. K.