Gemeindepräsident Willi Fischer, Regierungsrat Ralph Lewin und Architekt Ueli Zbinden beim Spatenstich am 28. April 2008

Michel Ecklin

Endgültig im Bahnzeitalter angekommen

Opposition gegen einen S-Bahn-Bahnhof
im unteren Teil Riehens gab es nie.
Trotzdem dauerte es fast zehn Jahre, bis die ersten Fahrgäste
über der Rauracherstrasse ein- und aussteigen konnten.

«In zwei Jahren hält die S-Bahn im Niederholz», titelte die «Basler Zeitung» im Juni 2004. Da freute sich der Journalist allerdings zu früh. Denn noch drei Jahre später schrieb «Der Rauracher», die Zeitung des Einkaufszentrums: «S-Bahn hält vorerst nicht im Niederholz». Grund war eine überraschend teure Stützwand am Bahndamm unter der Haltestelle, was zusammen mit dem allgemein gestiegenen Preisniveau im Tiefbau die Kosten von geplanten 3,6 Millionen Franken auf knapp fünf Millionen trieb. Der Gemeinderat setzte das Projekt zeitweilig auf Eis. Die Zusatzkredite waren dann allerdings im Einwohnerrat und im Grossen Rat Formsache. Denn dass das Niederholz eine eigene S-Bahn-Haltestelle kriegen sollte, war politisch unbestritten. Trotzdem dauerte es von den ersten Planungsschritten an rund zehn Jahre, bis im Dezember 2008 die ersten Fahrgäste am Niederholz in die S-Bahn ein- und aussteigen konnten. Die zwei Jahre Verspätung wegen Kostenüberschreitung waren nur die letzte Ehrenrunde eines alten Projektes.

Die Idee, das Niederholz mit einer eigenen Haltestelle ans Bahnnetz anzuschliessen, lässt sich kaum bis zu ihren Anfängen zurückverfolgen. In offiziellen Dokumenten taucht sie erstmals in einem Verkehrskonzept der Gemeinde aus dem Jahre 1994 auf. Dort wird der Anschluss Riehens an die sich abzeichnende Regio-S-Bahn gefordert. «(z.B. Haltestelle Rauracher?)», heisst es da wörtlich, bezeichnenderweise in einer Klammer, mit einem Fragezeichen und ohne weitere Bemerkungen. Offenbar wurde hier auf eine Idee angespielt, die bereits in der Luft lag und unter der sich jeder etwas vorstellen konnte, die aber nie konkret angepackt worden war: mit einer S-Bahn auf dem Trassee der Wiesentalbahn nicht nur das Dorfzentrum, sondern auch den unteren Gemeindeteil ans Bahnnetz anzuschliessen. Bis in die 1990er-Jahre war die Wiesentalbahn als Fremdkörper empfunden worden, der die Gemeinde seit den 1860er-Jahren teilte, ohne dass er der Gemeinde grossen Nutzen gebracht hätte. Das Niederholz war in der Nachkriegszeit beidseitig des Bahndamms stark gewachsen, ohne dass die Bahn auf irgendeine Art integriert, geschweige denn von der Bevölkerung genutzt worden wäre.

In den autoversessenen Nachkriegsjahrzehnten tauchte die Idee auf, die Wiesentalbahn zur Schnellstrasse umzubauen. Davon sprach in den 90ern aber schon lange niemand mehr. Länger hielt der Kanton an der Vorstellung fest, den 6er auf das Trassee umzuleiten. Denn das Tram berührt Riehen nur tangential, was für die Erschliessung einer 20 000-Seelen-Gemeinde alles andere als optimal ist.

Überflüssig wären alle S-Bahn-Haltestellen in Riehen geworden, wenn die S-Bahn, wie ursprünglich angedacht, vom Wiesental her kommend nicht durch Riehen, sondern

Verschiedene Bauphasen...

durch den Tunnel unter dem Schlipf nach Weil geführt worden wäre. Bei der Ausarbeitung der trinationalen Regio-S-Bahn in den 90er-Jahren wurde aber deutlich, dass die zweitgrösste Stadt der Nordwestschweiz nicht links liegen gelassen werden durfte. «Als sicher war, dass die S-Bahn kommen würde, war für uns klar, dass wir nicht nur in Riehen Dorf eine Haltestelle wollten», erinnert sich Niggi Tamm, zwischen 1994 und 2006 Gemeinderat und zuständig für die S-Bahn. Deshalb überlegte sich die Gemeinde 1998 in einer Studie einen Standort im unteren Gemeindeteil. Die Rainallee wäre zwar mitten im Siedlungsgebiet und bei den Schulen gelegen, lautete eine der Feststellungen. Der Gemeinderat entschied sich aber für eine Haltestelle bei der Brücke über die Rauracherstrasse, bei den bestehenden Bussen und Einkaufsmöglichkeiten.

Der Standort war dann fester Bestandteil des Richtplans 2003, als eine gezielte Massnahme zur Aufwertung des Quartiers. Für die Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs ist eigentlich der Kanton zuständig. «Aber wir mussten die Federführung übernehmen», erläutert Tamm, «denn wir wussten: wenn wir nicht aktiv werden, kommt das nicht gut raus.» Den ehemaligen Gemeinderat bezeichnen seine damaligen Mitarbeiter heute noch als «Vater des Bahnhofs Niederholz». Er selber erinnert sich gerne an die langwierigen Verhandlungen, die nötig waren, bis der Bau grünes Licht erhielt. Seitens des Kantons habe er immer viel Goodwill erfahren und auch die SBB als Betreiberinnen der S6 waren schnell überzeugt. Harziger waren die Gespräche mit der deutschen Seite. Dort hatte man zwar nichts Grundsätzliches gegen einen zweiten Halt in Riehen einzuwenden, schliesslich hält die Bahn

in Lörrach vergleichsweise häufig. Bedenken, die S6 werde durch den zusätzlichen Halt Anschlüsse verlieren, waren schnell entkräftet. Die Haltestelle musste aber im Staatsvertrag betreffend Wiesentalbahn zwischen Deutschland und der Schweiz erwähnt werden. «Ohne das Okay der Deutschen konnten wir auf unserem Gebiet nichts bauen», präzisiert Tamm. Dabei stiessen unterschiedliche Rechtsauffassungen aufeinander. In der Schweiz gehe man pragmatisch vor, erklärt Tamm, der selber Jurist ist. Auf der deutschen Seite habe man die Angst gespürt, benachteiligt zu werden. Zudem seien die Rechtswege in der Schweiz deutlich kürzer als beim Nachbarn.

Aus einem Wettbewerb ging das Projekt des Architekten Ueli Zbinden hervor. Die schlichte Glasfassade vor der Treppe, dem Lift und dem Wartedach kann man auch als zurückhaltend bezeichnen. Tamm berichtet aber von Stimmen, die von einer «typisch Riehen, viel zu teuren Lösung» sprachen. Dass eine gut geplante S-Bahn-Haltestelle grossen Anklang finde, sei allgemein anerkannt, erklärt Tamm. Das erkläre wohl, warum diejenige im Niederholz im Gemeinderat nie bestritten war. «Und wir wollten uns nicht im Nachhinein vorwerfen lassen, wir hätten es verschlafen, die zweitgrösste Stadt der Nordwestschweiz mit mehr als nur einer Haltestelle ans S-Bahn-Netz der Region anzuschliessen.»

Noch offen ist die Gestaltung der Randbebauung. Den Planern in der Gemeinde schweben Läden und Wohnungen vor, die von einem privaten Investor getragen werden. Die Geschäfte dürften von einem regen Publikumsverkehr pro-

fitieren, falls die Prognosen der Gemeinde zutreffen. Diese rechnet mit täglich 1200 bis 1500 Einsteigern und gleich vielen Aussteigern pro Richtung im Jahre 2020, dazu etwa gleich viele Umsteiger auf den bestehenden öffentlichen Verkehr. Denn in einem Umkreis von 600 Metern wohnen 5000 Menschen. Die Erfahrung mit dem S-Bahn-Bahnhof in Riehen Dorf zeigt, dass das realistische Annahmen sind. Dort stellt man zehn Prozent mehr Bahnkunden jährlich fest. Dabei handelt es sich weniger um Berufs- als vielmehr um Freizeitverkehr, der die Anschlüsse an die Fernzüge nutzt. «Daran wird sich nichts ändern, solange das Herzstück der Regio-S-Bahn unter der Basler Innenstadt noch nicht gebaut ist», vermutet Philipp Wälchli, Verkehrsingenieur in der Gemeindeverwaltung.

Es wird jetzt spannend sein zu beobachten, welche Auswirkungen der Halt auf das Quartier haben wird. Beim Quartierverein Niederholz hofft man auf mehr öffentlichen Raum im Quartier. Das Niederholz brauche einen Ort der Begegnung, insbesondere nach der Schliessung des Restaurants «Niederholz» an der Aeusseren Baselstrasse. In der Randbebauung rund um die neue Haltestelle könnte dieses Manko aufgehoben werden. Der Quartierverein hofft, dass damit seine Forderung nach bis in den Abend benutzbaren Räumen endlich erfüllt wird.

Die Co-Präsidenten Sabine Strebel und Paul Spring sehen den Bahnhof als logische Fortsetzung der Politik der Gemeinde, in Riehen ein zweites Zentrum zu schaffen. «Das ganze Vorhaben hat noch Entwicklungspotenzial», schreiben Sabine Strebel und Paul Spring. Als dringenden nächsten Schritt

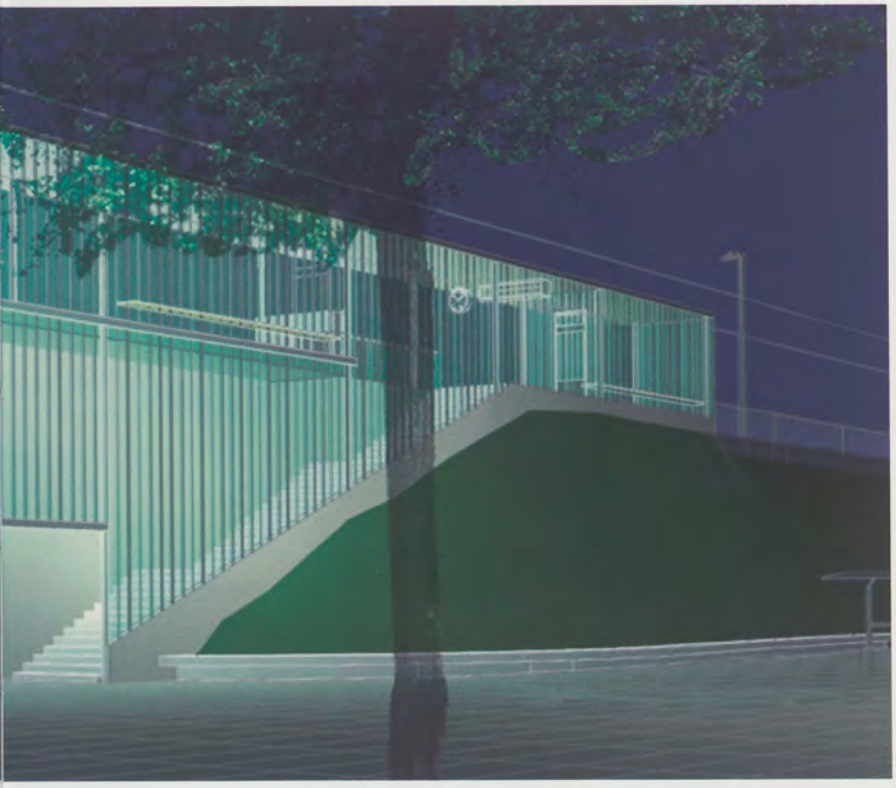
fordern sie ein Parkplatzkonzept, um den Pendlerverkehr zum Bahnhof zu unterbinden.

Im Rauracherzentrum nimmt man den neuen Bahnhof erfreut zur Kenntnis. «Das Einkaufszentrum war schon vor dreissig Jahren der Versuch, dem Quartier ein Zentrum zu geben», erklärt Stefan Frei, Präsident der Vereinigung Rauracherzentrum, zumindest was kommerzielle Einrichtungen angehe. «Der Bahnhof ist jetzt ein weiterer Meilenstein in die gleiche Richtung.» Berechnungen, wie viele Neukunden der Bahnhof anziehen könnte, gibt es aber nicht. Sicher werde es Fahrgäste geben, die das Umsteigen zum Einkaufen nutzen würden, nicht zuletzt, weil der Supermarkt Coop seit einiger Zeit jeden Wochentag bis um 20 Uhr offen habe. Frei betont aber auch, wie wichtig für ein Einkaufszentrum Kundenparkplätze seien. Die neuen Läden in der Randbebauung sieht Frei als «befruchtende Konkurrenz», dies umso mehr, als die Gemeinde darauf achten werde, dass die neuen Geschäfte die bestehenden ergänzen würden.

Unglücklich ist man nicht nur im Rauracherzentrum darüber, dass der Bahnhof «Niederholz» und nicht «Rauracher» heisst. Stattdessen wurde die bisherige Tramhaltestelle «Niederholz» (vor dem ehemaligen gleichnamigen Restaurant) in «Niederholzboden» umgetauft. Eine Rolle habe bei der Namensfindung der inzwischen verstorbene Gemeindepräsident Michael Raith gespielt, erklärt Frei. Als Historiker habe er am nicht wirklich fundierten Namen «Rauracher» nie Freude gehabt. Jetzt haben dafür die Läden im Rauracherzentrum keine Freude am Namen des Bahnhofs.

Dass ein S-Bahn-Anschluss die Liegenschaftspreise eines ganzen Quartiers nach oben treibt, dafür gibts viele Beispiele, nicht nur, aber auch im Grossraum Zürich. Übermässig dürften die Preise im Niederholz aber nicht steigen, heisst es beim Quartierverein. Und auch der Hausbesitzerverein weist darauf hin, dass Riehen bereits eine Hochpreisinsel sei. Der öffentliche Verkehr im Rauracher sei schon bisher nicht schlecht, insbesondere für Pendler. Zudem gebe es wenig Handänderungen und kaum mehr Bauland im Niederholz.

Letzteres wird sich aber schlagartig ändern, falls sich der politische Wille durchsetzt, die vielen Schrebergärten zwischen Riehen und Basel – und gerade auch rund um den neuen Bahnhof – teilweise zu überbauen. Der Regierungsrat lässt zurzeit abklären, wo eventuell mittel- bis langfristig noch Einzonungsmöglichkeiten vorliegen könnten. Der Grünstreifen zwischen Rhein und Langen Erlen ist eine wichtige ökologische Verbindung. Der neue Bahnhof, für dessen Randbebauung einige Schrebergärten wegfallen werden, dürfte den Druck darauf erhöhen. «Die Gegend hätte gute Perspektiven für nachhaltige Projekte», meint Ex-



...bis die S-Bahnstation «Niederholz» nach ihrer Fertigstellung einmal so aussehen wird (nach Redaktionsschluss)

Gemeinderat Niggi Tamm, der aber sofort einschränkt: «Erst wird jetzt mal der Bahnhof gebaut, dann muss der Gemeinderat weiterschauen.»

Dieser wird zudem zu klären haben, ob die S6 in Riehen einen dritten Halt erhalten soll. Angedacht ist eine binationale Haltestelle im Bereich Stetten. Weil auf Lörracher Seite ein neues Quartier gebaut worden ist und das Stettenfeld in Riehen noch nicht überbaut ist, haben vor allem die Deutschen Interesse daran. Um die Anschlüsse zu gewährleisten, müsse erstmal die Rheinüberquerung bei der Breite verdoppelt werden, erklärt Gemeindeingenieur Philipp Wälchli. Und auch die Fertigstellung des Katzenbergtunnels zwischen Bad Bellingen und Efringen-Kirchen, Teil der Hochgeschwindigkeitsstrecke von Basel nach Karlsruhe, müsste abgewartet werden.

Somit wird deutlich, wie vernetzt selbst vergleichsweise kleine Projekte wie ein S-Bahn-Bahnhof angegangen werden müssen. Und klar wird auch: Riehen ist nun endgültig im internationalen Bahnnetz angekommen.