**Zeitschrift:** Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme

**Herausgeber:** Schweizerische Vereinigung für Landesplanung

**Band:** 15 (1958)

**Heft:** 4

**Artikel:** Die Autobahn in der Region Basel

**Autor:** Boos, W.

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-783381

**Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

**Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

**Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

**Download PDF:** 11.08.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch**

# Die Autobahn in der Region Basel

Von W. Boos, Arch. BSA, Basel

Der Stadtkanton Basel liegt, wie bekannt ist, sehr eingeengt zwischen den Landesgrenzen von Frankreich und Deutschland, und das Restgebiet ist durch die Grenze des Kantons Baselland bestimmt.

Die enorme bauliche Entwicklung der letzten Jahre hatte zur Folge, dass heute dieses ganze Stadtgebiet überbaut ist und keine grösseren Landflächen mehr verfügbar sind.

Neben der kulturellen Tradition und Bedeutung ist die Stadt Basel ein bedeutendes Zentrum von Industrie, Handel und Transportwesen. Die topographische Lage der Stadt am oberen Ende der Rheinebene sowie die engen Raumverhältnisse innerhalb der Landes- und Kantonsgrenzen brachten die Notwendigkeit mit sich, die Verkehrsanlagen der Eisenbahnen, Schiffahrt und des Flughafens zwecks Vereinfachung der Zollabfertigung mit Einbeziehung der Nachbarstaaten zu erstellen.

Neben dem Bahnhof SBB liegt der französische Bahnhof, in Kleinbasel der Badische Bahnhof, beide also auf Stadtgebiet. Der Flughafen Basel-Mülhausen befindet sich auf französischem Territorium und ist durch eine Zollfreistrasse mit der Schweiz verbunden, während die Schiffahrt ebenfalls nur auf Grund internationaler Abkommen bestehen kann.

Bis 1958 wird Deutschland seine Autobahn bis unterhalb Friedlingen führen, und bis 1960 wird deren Verbindung zum deutschen Autobahnnetz durchgehend hergestellt sein.

Die Autobahn Basel - Liestal, d. h. also der Autobahnbeginn nach der Innerschweiz und Zürich, ist in die erste Dringlichkeitsklasse eingereiht.

Diese beiden Autobahnen müssen durch ein Anschlußstück miteinander verbunden werden. Dieses Anschlußstück ist bereits projektiert und von der eidgenössischen Planungskommission generell genehmigt.

Dass einfachere, klarere und bessere Möglichkeiten der Linienführung bestehen, soll in einer Projektvariante gezeigt werden.

Beide Projekte stimmen in folgenden Punkten überein:

A. Der Transitverkehr: Von Deutschland nach der Schweiz; von Frankreich nach der Schweiz.

B. Die generelle Linienführung auf der Nordseite der Stadt, wobei die Autobahn unter den Bahnanlagen bei Weil und dann über die Wiese geführt wird. Die Linienführung der Strecke Basel - Zürich - Olten.

Da im übrigen die Projekte stark voneinander abweichen, sollen sie mit ihren Vor- und Nachteilen kurz erläutert werden:

### *A. Das offizielle Projekt*

Von Deutschland kommend zweigt sofort nach der Bahnunterführung bei Weil der erste Anschluss nach Basel Nord ab und führt zum Zollamt Otterbach auf der schon heute bestehenden Strasse.

Der Verkehr, der nicht in die Stadt führt, bleibt hingegen auf der Autobahn und erreicht den Schweizer Zoll vor oder nach Ueberquerung der Wiese.

Nun führt die Autobahn zum zweiten grossen Kreisel-Anschlusswerk, welches zwischen Basel und Riehen in der Grünzone beim Bäumlihof erstellt werden soll.

Dieses Anschlusswerk enthält, wie dargestellt, den zweiten Abzweiger nach Basel, dann den Abzweiger nach Grenzach und Riehen und nach Lörrach über die neu projektierte Talentlastungs- und Umfahrungsstrasse von Riehen. Für die Fahrrichtung nach Deutschland befindet sich die Autobahneinfahrt bei der Abzweigung der anfänglich parallel zur Autobahn geführten Talentlastungsstrasse.

Dieses Anschlusswerk soll etwa 150 bis 200 m Durchmesser erhalten, und die Parallelführung beider Strassen wird insgesamt einen Raum von etwa 50 m Breite einnehmen, so dass die Grünzone weitgehend dieser Anlage zum Opfer fallen wird.

Die vorhandenen Grundwasserverhältnisse, etwa 2 m unter der Erdoberfläche, werden die Absenkung von Strasse und Autobahn sehr erschweren. Ob die ursprüngliche Absicht, die Autobahn versenkt unter den auf dem heutigen Niveau bleibenden Verbindungsstrassen von Basel und Riehen anzulegen, durchführbar ist, oder ob diese letzten Strassen gehoben werden müssen, sollen die weiteren Studien ergeben.

Der Rhein wird knapp oberhalb des neuen Kraftwerkes Birsfelden überquert. Die Autobahn führt über die Kraftwerkinsel, dann als Viadukt oder auf aufgefülltem Damm zwischen der Wohn- und Industriezone Birsfelden hindurch, den Hardwaldrand vom Wohngebiet Birsfelden abtrennend in einem vertieften Graben unter der heutigen Strasse von Basel nach Zürich hindurch zum Anschluss an die Autobahn Basel - Bern/Luzern/Zürich.

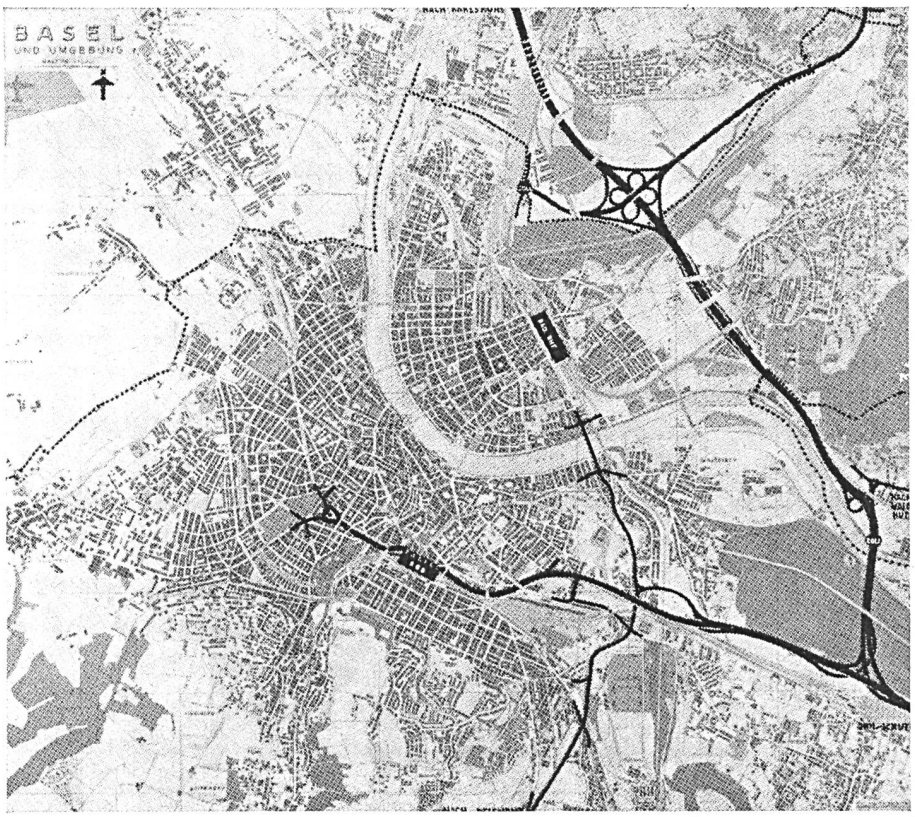
Die Vorteile dieses amtlichen Projektes liegen zur Hauptsache darin, dass seine Durchführung von keinen weiteren internationalen Abmachungen abhängt als der Festlegung des Wiesenüberganges.

Die Nachteile dieses Projektes sind jedoch zahlreich:

a) *Verkehrstechnisch.* Das Anschlusswerk bei Riehen koppelt den reinen Pendlerverkehr von Basel nach dem Wiesental mit dem Verkehr von und nach der Autobahn durch die reinen Wohngebiete von Riehen und Basel. Die zunehmende Industrialisierung des deutschen Hochrheingebietes wird einen starken zusätzlichen Verkehr durch die Wohngebiete Riehens und das Friedhofgebiet am Hörnli ergeben. (Man denke an die Entwicklung der nächsten Jahrzehnte!)

Die Streckenführung kann nicht grosszügig gelöst werden.

Abb. 1.
Autobahn im Raume Basel: Der Gegenvorschlag in der Landeskarte.




Ein- und Ausfahrten der Autobahn wechseln mit Zollstationen rund alle 500 bis 1000 m ab.

Der Lastenverkehr von der Schweiz nach dem Rheinhafen muss weiterhin entlang der Bahnlinie und dem Badischen Bahnhof geführt werden, die neue Autobahntransitstrecke gibt ihm keine entlastende Benützungsmöglichkeit.

Die vorgesehene Anlage wird nicht ohne internationale Verhandlungen allen weiteren dringenden Bedürfnissen dienen:

1. Entlastung des Stadtverkehrs durch Umfahrung von der Schweiz über die neue Autobahn zum Flughafen.
2. Transitverkehr von Frankreich nach der Schweiz ohne Behinderung durch den deutschen Zoll.
3. Innerdeutscher Verkehr im Tal von der Autobahn nach dem Wiesental und Hochrhein ohne Belastung des schweizerischen Zolles. (Dieser Verkehr muss heute wegen den Grenzen über die Hügelzüge geführt werden.)
4. Auf Grund genereller Zahlenauswertungen sollen nur 5 % des Verkehrs von und nach Basel dieses Verbindungsstück benützen.

b) *In planerischer und architektonischer Hinsicht:*

1. Die unklare Streckenführung zwischen Basel und Riehen verbunden mit der Parallelführung der Riehener Talentlastungsstrasse wird nie grosszügig wirken.
2. Die mit viel Geldaufwand gestalteten Anlagen beim Kraftwerk Birsfelden werden an einem Punkte durchschnitten, der die architektonische Einheit von Kraftwerk, Insel und Stausee zunichtemacht.
3. Die starke Beeinträchtigung der ohnehin eng bemessenen Grünzone zwischen Basel und Riehen, wie die schon erwähnte Trennung der Wohngebiete von Birsfelden vom Hardwald durch die Autobahn, Zubringerstrasse und Hafenbahn, etwa 50,0 m breit, werden als nicht mehr gutzumachende Nachteile bestehen bleiben.

c) *In zolltechnischer Hinsicht.* Es müssen im Endausbau neu erstellt werden: zwei bis drei Schweizer Zölle; vier deutsche Zölle; ein französischer Zoll.

### *B. Der Gegenvorschlag*

Es ist versucht worden, den obengenannten Nachteilen möglichst zu begegnen.

Der Anschluss Basel-Nord und Wiesental liegt auf deutschem Gebiet südlich von Weil in etwa 2,5 km Distanz von den beiden übrigen Abzweigungen und wird den erweiterten Schweizer Zoll beim Otterbach erreichen.

Ein weiterer Anschluss (Basel-Ost - Grenzach) liegt bei der Landesgrenze am Hörnli.

Riehen erhält somit einen Anschluss östlich von Weil und einen weiteren beim Hörnli.

Ob diese Autobahn vertieft oder als Viadukt erhöht geführt werden wird, ergibt in jedem Falle eine minimalste Beeinträchtigung und ist durch weiteres Studium abzuklären.

Der Rhein wird auf der Höhe des Hörnliabhangs und beim natürlichen Abschluss der Rheinebenen von Birsfelden und Grenzach überquert.

Die Autobahn durchquert den Hardwald unterirdisch (mit Lüftungsöffnungen im Tagbau erstellt) bis unter der Strasse nach Zürich hindurch, um dann ihren Anschluss an die Autobahn nach Liestal zu finden.

Die Nachteile dieses Projektes liegen einzig darin, dass es zu seiner Verwirklichung internationaler Verhandlungen bedarf, und dass behördliche Bedenken gegen eine Durchschneidung des Hardwaldes bei Birsfelden bestehen, obwohl bei dieser Variante bedeutend weniger Bäume und Waldfläche geopfert werden müssten als im offiziellen Projekt.

Die Vorteile dieses Gegenvorschlages sind die folgenden:

a) *Verkehrstechnisch:* Keine Koppelung des Pendler- und Autobahnverkehrs. Diese Verbindungsautobahn dient den vielen nachfolgend genannten Bedürfnissen gleichzeitig und wird demgemäss von vorneherein besser frequentiert:

1. Stadtverkehr von und nach der Autobahn längs den Bahnlinien bringt keine weitere Beeinträchtigung der Wohngebiete.
2. Vier Autobahnanschlüsse Basels im Westen, Norden, Osten und Südosten.
3. Der Entlastungsverkehr Schweiz - Flughafen wird die schnelle unbehinderte Verbindungsautobahn benützen und den Stadtverkehr entlasten.
4. Der Lastwagenverkehr Schweiz - Rheinhafen benützt die Autobahn bis zum Otterbach und erreicht die Rheinhäfen ohne die Durchfahrung von Wohngebieten sowie der inneren Tangentialstrassen.
5. Durch Internationalisierung dieser Autobahn in den zwischen den Zöllen liegenden Teilen werden nur die landeseigenen Zollämter mit Kontrollarbeit belastet, was durch technische Hilfsmittel einwandfrei ermöglicht wird (Television oder Fernschreiben oder Kontrollmarken usw.).

   a) Schweiz - Flugplatz geht über die Kontrolle des schweizerischen Zolles in Birsfelden und des schweizerischen Zolles am Flugplatz.

   b) Schweiz - Rheinhafen geht über die Kontrolle des schweizerischen Zolles Birsfelden und des schweizerischen Zolles am Otterbach.

   c) Deutschland: Oberrhein / Hochrhein; Oberrhein / Wiesental; Wiesental / Hochrhein.
   Ein- und Ausfahrtskontrolle nur durch deutsche Zölle. Dadurch ist der innerdeutsche Verkehr als Talverbindung ermöglicht.
   Bei Bedarf könnte später eine Abzweigung bei Grenzach zusätzlich erstellt werden.

   d) Frankreich transit nach der Schweiz ohne Behelligung durch den deutschen Zoll: nur ein Ausgang aus Frankreich, nur eine Einfuhr in die Schweiz.

   e) Eventuell als Variante könnte auch Deutschland am internationalen Flughafen angeschlossen werden.

   f) Es liegt auf der Hand, dass ein so vielseitig benütztes Autobahnstück weit mehr Verkehr aufnehmen wird als die offizielle Variante.

   g) Riehen: Der heutige sehr starke deutsche Pendlerverkehr von Lörrach bewegt sich hauptsächlich nach dem Industriegebiet beim Rheinhafen und in die Gebiete von Muttenz und Birsfelden usw., weshalb die auf deutschem Boden geführte neue Wiesentalstrasse den realen Verhältnissen besser Rechnung trägt.
   Nur nebenbei sei folgendes noch erwähnt: Die unrentable Eisenbahnstrecke nach dem Wiesental von Basel - Riehen - Lörrach könnte durch Umleitung auf die vorhandene Strecke Basel - Weil - Lörrach abgebrochen und dem öffentlichen Verkehr (Tram) zur Verfügung gestellt werden. Somit würde das öffentliche Verkehrsmittel in der Schwerlinie der Bebauung die besten Dienste leisten können, während die heutige Tramtrasse entlang dem Nordwestrand zur erforderlichen Strassenverbreiterung dienen könnte, so dass diese auf je zwei Fahrbahnen in jeder Richtung getrennt durch Grünstreifen ausgebaut werden könnte. Der Dorfkern selbst müsste entweder im Einbahn- oder Zweirichtungsverkehr umfahren werden.

b) *In planerischer und architektonischer Hinsicht:*

1. Klare Streckenführung in jeder Hinsicht.
2. Steigerung der Werte der mit viel Hingabe gestalteten Kraftwerkanlagen und Wahrung von deren Einheit.
3. Rheinübergang an topographisch richtiger Stelle.
4. Erhaltung des Hardwaldes als Erholungsgebiet in Verbindung mit den Wohnzonen inklusive dessen Zusammenhang entlang dem Rhein.
5. Erhaltung der Grünzone zwischen Basel und Riehen.

c) *In zolltechnischer Hinsicht:* Unser Gegenvorschlag ermöglicht, durch entsprechende Anordnung der Autobahnzubringerstrassen, die bestehenden Zollstationen besser zu nützen. Es müssten neu erstellt werden: ein Schweizer Zoll; zwei deutsche Zölle (mit Flughafen drei Zölle); ein französischer Zoll.

d) Es liegt auf der Hand, dass für jedes einzelne Land die Gesamtkosten beider Varianten sehr zugunsten unseres Gegenvorschlages ausfallen werden.

### *Schlussbemerkungen*

Die eingeengte Lage Basels, die rasch sich ausdehnenden Wohngebiete, die überall zunehmende Industrialisierung und unser an theoretisch planerischen Erkenntnissen reiches Zeitalter sollten zur Lösung der vorhandenen Aufgaben schreiten, die sich in jeder Beziehung auch in Zukunft sehen lassen dürften. Wo die sachlichen Vorteile offensichtlich überwiegen, sollten auch politisch Mittel und Wege gefunden werden, das Sinnvolle trotz der Grenzverhältnisse zu ermöglichen.

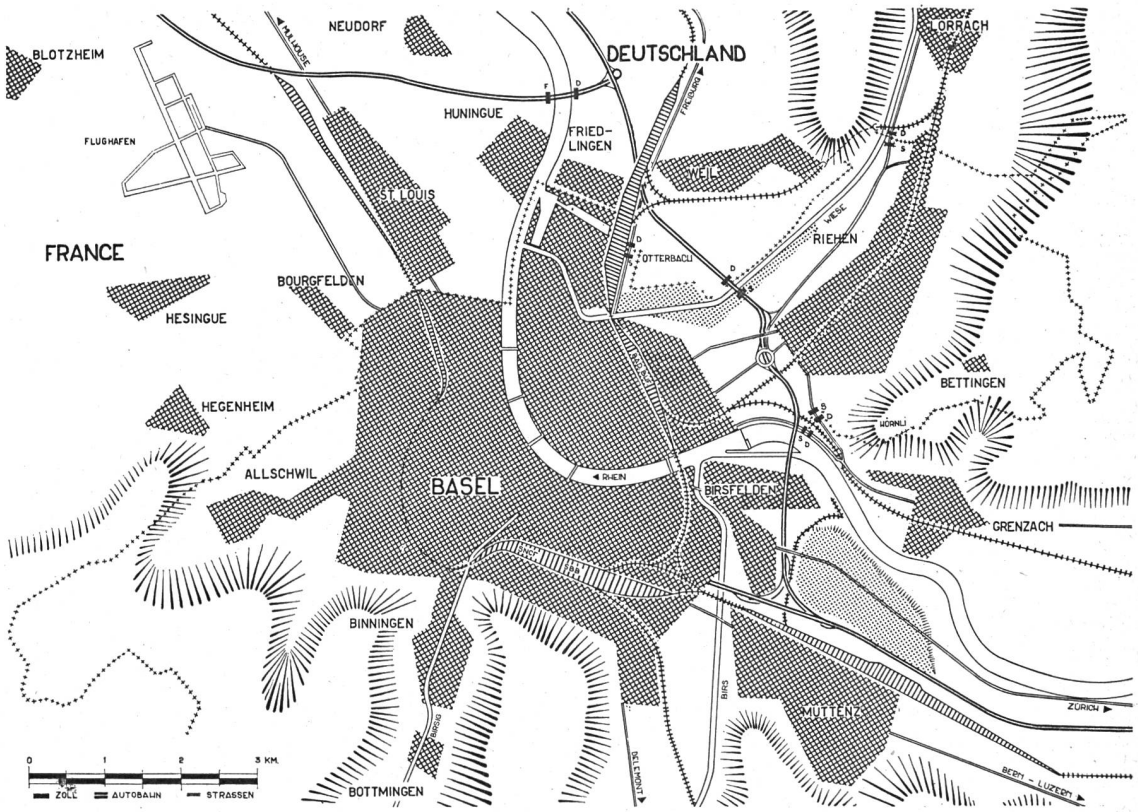



Abb. 2. Das Autobahnprojekt: Offizielle Variante.

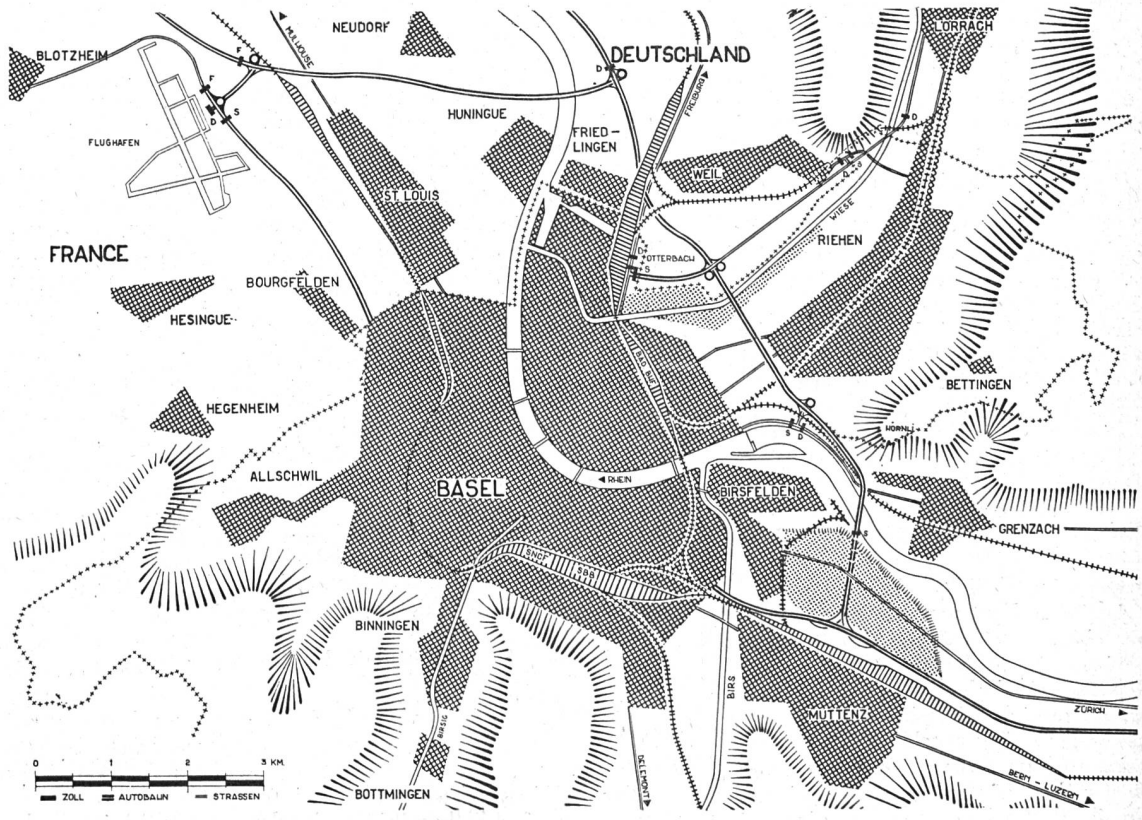



Abb. 3. Das Autobahnprojekt: Gegenvorschlag Boos.