

Zeitschrift: Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie

Herausgeber: Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel ; Geographisches Institut der Universität Basel

Band: 12 (1971)

Heft: 1

Artikel: Strassenbauprobleme im Kreis Lörrach mit besonderer Berücksichtigung des grenzüberschreitenden Verkehrs

Autor: Simon, Eugen / Wiederhold, Wilhelm

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1089180>

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: 14.01.2026

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

Strassenbauprobleme im Kreis Lörrach mit besonderer Berücksichtigung des grenzüberschreitenden Verkehrs

EUGEN SIMON UND WILHELM WIEDERHOLD

1 Vorbemerkung

Die vielschichtigen und umfangreichen Strassenbauprobleme des verkehrsintensiven Raumes Lörrach-Basel sollen in den folgenden Ausführungen kurz erläutert werden, wobei die Verfasser sich auf die wichtigsten Aufgaben des Strassenbaues und der Strassenplanung dieses Raumes beschränken wollen.

Wie das Thema zeigt, sind diese Probleme vor allem unter dem Blickwinkel der engen wirtschaftlichen Verflechtung des Landkreises Lörrach, oder — besser gesagt — des Raumes Lörrach mit dem Raum Basel zu betrachten, wobei diese engen Verflechtungen gerade in den letzten Jahren erheblich an Bedeutung gewonnen haben.

Bei den folgenden Ausführungen sind sich jedoch die Verfasser bewusst, dass Strassenplanung und Strassenbau nur eine Komponente der vielseitigen Verkehrsbeziehungen dieses Raumes darstellt. Das Bild wäre unvollständig, wenn man nicht an dieser Stelle auch die anderen Verkehrsträger, wie öffentlicher Nahverkehr, Eisenbahn, Wasserstrassen, Flugverkehr usw. erwähnen würde, die ebenfalls zu einer engen Verflechtung innerhalb des Raumes wie auch mit den benachbarten Räumen beitragen. Gerade diese Verkehrsträger haben in letzter Zeit erheblich an Bedeutung gewonnen.

2 Das historische Strassennetz

Verkehrsprobleme und speziell Strassenbauprobleme gab es in diesem Raum nicht nur in der Gegenwart, sondern auch in der Vergangenheit, d. h., will man das heutige Strassennetz, das sich über mehrere Jahrhunderte hinweg entwickelt hat, analysieren, so ist es notwendig, den geschichtlichen Ablauf dieser Entwicklung hier kurz zu erwähnen.

Dank seiner Lage am Rheinstrom mit den vielen Flussarmen und Sümpfen war der Raum Basel zur Römerzeit als ein vom Verkehr gemiedener Raum zu betrachten. Erst gegen die zweite Hälfte des 1. Jahrhunderts n. Chr. gelang es den römischen Legionen, diesen germanischen Landstrich unter ihre Hoheit zu bringen.

Der erste Übergang über den Rhein, der aus strategischen Erwägungen heraus gebaut worden ist, war in der Zeit des 1. Jahrhunderts n. Chr. eine Wegverbindung, die vom heutigen Kaiseraugst über Riehen, Weil nach Eimeldingen führte. Diese Verbindung, die zunächst nur der Versorgung des römischen Heeres diente, führte im Gefolge der römischen Legionen zu einer ersten ausgedehnten Besiedelung dieses Raumes. Trotzdem bildeten der Rheinstrom und der Einmündungsbereich der Wiese auch in den künftigen Jahrhunderten immer ein sehr erhebliches Hindernis, so dass die weitere Verkehrsentwicklung erst verhältnismässig spät einsetzen konnte. So wurden im Laufe der folgenden Jahrhunderte Brücken und Fähren ge-

baut, die oft dem ungebändigten Rheinstrom oder kriegerischen Ereignissen zum Opfer fielen. Man kann daher zusammenfassend sagen, dass der Rheinstrom bis in das 19. Jahrhundert hinein die Grenzen der verkehrlichen Entwicklung bestimmte und erst im technischen Zeitalter, verbunden mit einer raschen Entwicklung der technischen Möglichkeiten, seinen Schrecken verlor. Mit der Bildung der modernen Nationalstaaten wurde diese trennende Funktion allzuoft von der politischen Grenzziehung übernommen.

Diese historische Entwicklung, wie eben kurz umrissen, führte — weitgehend von den topographischen und politischen Verhältnissen bestimmt — zu dem Strassen- netz, wie es sich heute dem Betrachter darstellt. Es seien daher kurz die wichtigsten historischen Strassen hier erwähnt.

3 Das heutige Grundnetz

Als wichtigste Nord-Südverbindung ist zunächst die *Bundesstrasse 3* zu nennen, die, von Freiburg kommend, über Müllheim und Weil führt und die Grenze bei Weil-Otterbach erreicht. Auf schweizerischer Seite führt sie im Zuge der Nationalstrassen Basel-Delémont (Schweizer Jura)-Genf und Basel-Liestal-Olten-Bern in das innerschweizerische Gebiet und in ihrer Fortsetzung zu den Alpenpässen.

Erst in neuerer Zeit kam als wichtigste Strassenverbindung die im Jahre 1962 dem Verkehr übergebene *Autobahn Karlsruhe-Basel* hinzu, die zu einer intensiveren Verkehrserschliessung dieses Raumes beitrug und als wichtige europäische Nord-Südverbindung internationalen Rang hat.

Als weitere, speziell für den Raum Lörrach wichtige Strasse ist die *Bundesstrasse 317* zu nennen, die einerseits der Erschliessung des Wiesentales dient, zum anderen eine Verbindung zwischen dem Raum Basel-Lörrach und dem Hochschwarzwald herstellt.

Die *Bundesstrasse 316*, die von Lörrach über die Lucke nach Eimeldingen und zum Autobahnzubringer Markt führt, hat ihre Fortsetzung in östlicher Richtung über den Waidhof nach Rheinfelden und schliesst im Raume Rheinfelden an die parallel zum Hochrhein verlaufende *Bundesstrasse 34* an.

Neben diesem Grundnetz sind noch die wichtigsten Grenzübergänge zu nennen, beginnend von Westen der Grenzübergang Weil-Friedlingen, der jedoch nur örtliche Bedeutung hat. Der wichtigste Grenzübergang ist bei Weil-Otterbach im Zuge der *Bundesstrasse 3*. Er dient zur Zeit nicht nur dem regionalen Verkehr, sondern hat auch überörtliche und internationale Bedeutung.

Als weitere Grenzübergänge sind zu nennen: der Übergang Weil-Dorf als örtlicher Übergang und der Grenzübergang im Zuge der *Bundesstrasse 317* in Lörrach-Stetten.

Diese genannten vier Strassen mit den Grenzübergängen bilden das historische Grundnetz und damit die Grundlage der jetzigen Planungsvorhaben.

4 Strassenplanung und Strassenneubau

Nun zu den beabsichtigten Strassenbauvorhaben und den zur Verwirklichung dieser Vorhaben in den letzten Jahren durchgeföhrten Planungen.

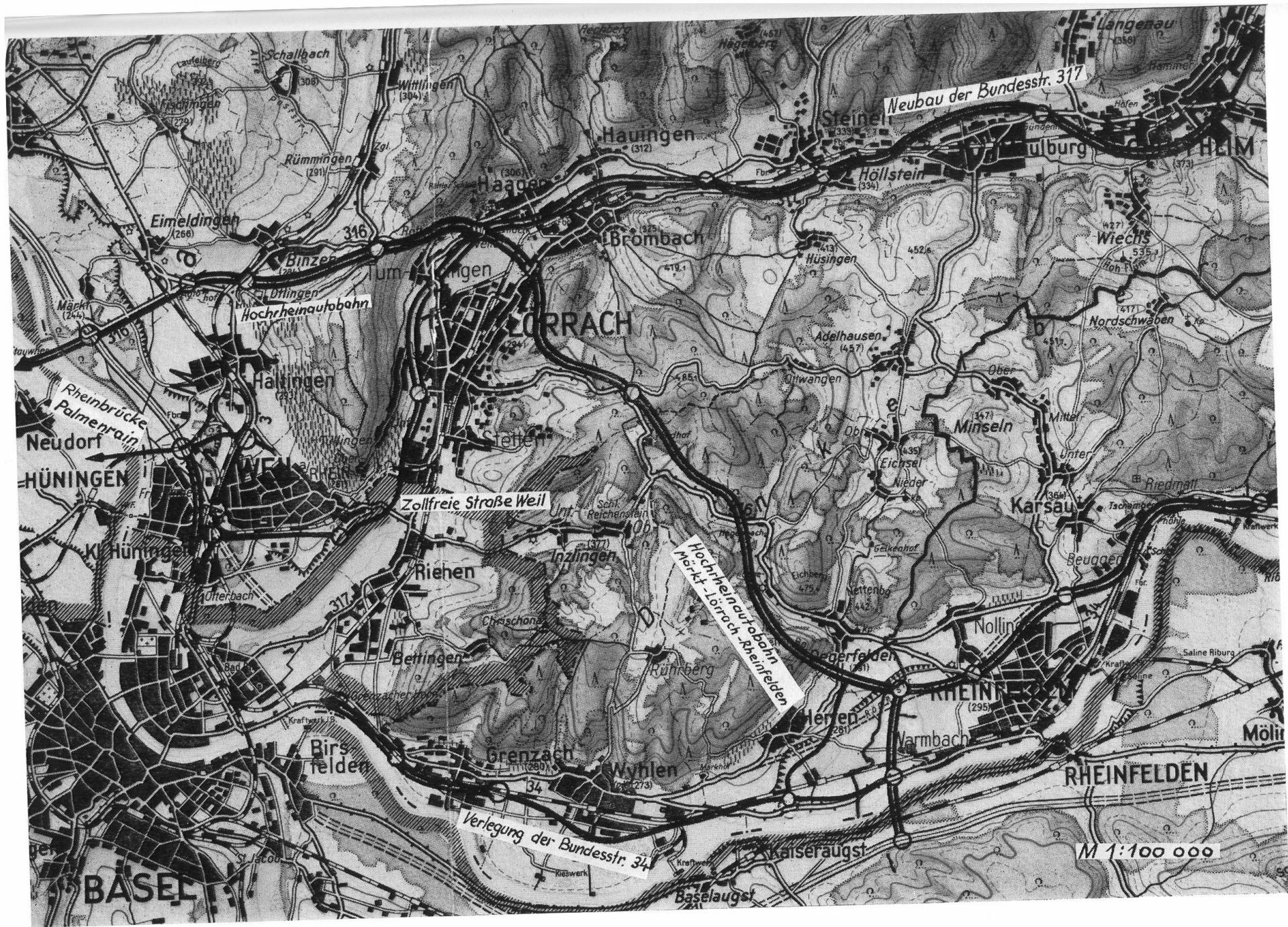
Die im Raume Lörrach-Basel entwickelte Planungskonzeption soll einmal zur Entlastung des bisherigen Strassennetzes durch den Neubau von leistungsfähigen Kraftverkehrsstrassen beitragen; sie soll aber auch eine Entlastung der bisherigen Ortsdurchfahrten durch die Trennung des örtlichen vom überörtlichen Verkehr erreichen. Durch die Grenzlage ist natürlich die Verwirklichung dieser Gesichtspunkte im Rahmen einer Gesamtplanung nur möglich, wenn die beiderseits der Grenze vorhandenen Planvorstellungen aufeinander abgestimmt werden. Damit dieses Ziel erreicht wird, haben sich die Planungsträger beiderseits der Grenze schon zu einem frühen Stadium miteinander in Verbindung gesetzt und stehen über die gesamt interessierenden Fragen in einem ständigen Gespräch.

Von seiten der Bundesrepublik ist der Gesprächspartner, der die Belange des überörtlichen Verkehrs vertritt, die Strassenbauverwaltung des Landes Baden-Württemberg, auf Schweizer Seite das Baudepartement des Kantons Basel-Stadt. Zuständig für die örtlichen Verbindungen sind auf deutscher Seite die Gemeinden Lörrach und Weil, auf schweizerischer Seite die Stadt Basel und die Gemeinde Riehen. Diese Dienststellen können als die sogen. Planungsträger betrachtet werden. Daneben bestehen natürlich noch andere zahlreiche Planungsträger. So ist zu nennen die «Regio Basiliensis» und weitere Planungsverbände, die sich ebenfalls in das Gespräch einschalten.

Grundlage der neuen Plankonzeption bilden auf deutscher Seite die Autobahn Karlsruhe-Basel, die sogenannte Hochrhein-Autobahn Markt-Lörrach-Rheinfelden-Säckingen-Waldshut-Schaffhausen-Singen und die neue Bundesstrasse 317 Weil-Lörrach-Schopfheim-Feldberg-Titisee.

Die Autobahn Karlsruhe-Basel, die parallel zur historischen Nord-Südverbindung (B 3) verläuft, basiert auf einer Vorkriegsplanung und gehört schon seit 35 Jahren zum Grundnetz der deutschen Autobahnen. Sie wurde im Abschnitt Freiburg bis Landesgrenze in den Jahren 1958 bis 1962 gebaut und im Jahre 1962 bis zum Anschluss an das bestehende Strassennetz bei Friedlingen dem Verkehr übergeben. Die Autobahn hatte im Jahre 1968 eine Verkehrsbelastung von 10000 Kraftfahrzeugen pro Tag, bezogen auf das Jahr, wobei sie vor allem in den Sommermonaten mit erheblich grösseren Verkehrsmengen belastet ist. Für das Jahr 1985 wird infolge der allgemeinen Zunahme des Kraftverkehrs mit einer Verkehrsmenge von ca. 18 000 Kraftfahrzeugen pro Tag zu rechnen sein, wobei angenommen wird, dass ab 1985 ein gewisser Sättigungsgrad in der Zunahme der Kraftfahrzeuge erreicht sein wird.

Wie bereits erwähnt, endet die Autobahn unmittelbar vor der Landesgrenze in Weil-Friedlingen inmitten eines dichtbebauten Gebietes vor den Toren der Stadt Basel. Aus dieser Situation ist ersichtlich, dass der schwierigste Teil des Autobahnbaues, die Verbindung der Schweizer Autobahn mit der deutschen Autobahn, noch bevorsteht. Dass die Planung und damit der Weiterbau der Autobahn gerade in den letzten Jahren eine erhebliche Verzögerung erfahren hat, wird weitgehend durch die schwierigen Verhältnisse verursacht, welche durch sich überschneidende Interessen der Städte Basel, Weil und Lörrach sowie anderer Beteiligten entstanden sind. Es konnte jedoch, gerade im letzten Jahr, zwischen den einzelnen Bau-



lastträgern weitgehend Einverständnis über Grunderwerbsprobleme, Zollfragen, Linienführung usw. erzielt werden, so dass die Planung für die Fortsetzung der Autobahn sowohl auf deutscher als auch auf Schweizer Seite konkrete Formen angenommen hat. In diesem Zusammenhang ist noch zu erwähnen, dass auch der Bau der Autobahn durch das dicht bebaute Gebiet von Basel für die schweizerische Strassenbauverwaltung erhebliche Probleme aufwirft, die jedoch nach Aussage des Kantons Basel-Stadt nicht mehr unlösbar sind. Aufgrund dieser günstigen Prognosen kann daher mit einer baldmöglichsten Verwirklichung der Autobahn gerechnet werden.

Als nächste wichtige Strassenverbindung wurde zuvor die *Hochrhein-Autobahn Markt-Lörrach-Rheinfelden* genannt. Diese neue Strasse folgt im wesentlichen der jetzigen Bundesstrasse 316 und schaltet die Ortsdurchfahrten Binzen und Lörrach im Zuge dieser Strasse aus. Sie dient somit sowohl der Entlastung der Ortsdurchfahrten beider Gemeinden und hat als ihre wichtigste Funktion den Anschluss des Hochrheingebietes — unter Umgehung der Ballungszentren Lörrach-Basel — an die Autobahn Karlsruhe-Basel bei Markt herzustellen. Diese Umgehungsfunction wird noch verstärkt durch eine Autobahnverbindung bei Rheinfelden, die westlich von Rheinfelden den Rhein überquert und bei Kaiseraugst an die Schweizer Autobahn anschliesst. Aus dieser sogenannten Umgehungsfunction resultiert das grosse Interesse, das auch von seiten des Kantons Basel-Stadt an dieser Strassenverbindung besteht.

Ausserdem hat — wie bereits erwähnt — die Hochrhein-Autobahn die Aufgabe, eine Trennung des Ortsverkehrs vom überörtlichen Verkehr vorzunehmen. Um dieser Aufgabe gerecht zu werden, muss sie mit zahlreichen Anschlussstellen mit dem bisherigen Netz verbunden werden. Als wichtigster Verknüpfungspunkt im Bereich des Wiesentals ist der Anschluss der neuen Bundesstrasse 317 an die Hochrhein-Autobahn zu nennen. Weiterhin soll auch die alte Bundesstrasse 317 zwischen Lörrach und Basel mit der Hochrhein-Autobahn verbunden werden. Beide Anschlussstellen bewirken, dass nicht nur allein die Stadt Lörrach, sondern vor allem das vordere Wiesental durch eine leistungsfähige vierspurige Kraftverkehrsstrasse über die Hochrhein-Autobahn mit der Autobahn Karlsruhe-Basel verbunden werden und in östlicher Richtung über die Querspange bei Rheinfelden eine zügige Verbindung zum Schweizer Strassennetz erhalten.

Die Hochrhein-Autobahn wird nach vorausgegangenen umfangreichen Verkehrsuntersuchungen im Jahre 1985 im Bereich zwischen Lörrach und der Rheintal-Autobahn etwa die gleiche Verkehrsbelastung wie die Rheintal-Autobahn aufweisen, was ihre verkehrliche Bedeutung in diesem Abschnitt nachdrücklich unterstreicht. Die Verkehrsbelastung dieser Autobahn zwischen Lörrach und Rheinfelden wird nach dieser Prognose wesentlich geringer sein; man rechnet etwa mit der Hälfte. Die grössere Verkehrsbelastung auf dem Abschnitt Lörrach-Markt resultiert vor allem aus der starken verkehrlichen Anziehungskraft der Stadt Lörrach; d. h. auf diesem Abschnitt wird die Hochrhein-Autobahn neben dem Durchgangsverkehr vor allem von einem starken Ziel- und Quellverkehr belastet sein.

Zur Verwirklichung dieser Autobahn-Verbindung selbst ist zu bemerken, dass sich der Abschnitt Märkt-Lörrach (Lucke) bereits im Bauzustand befindet, während die Umgehung Lörrach bis zum Waidhof in Bauvorbereitung ist.

Die Linienführung der Hochrhein-Autobahn ist auf dem Abschnitt Märkt-Rheinfelden durch zwei wesentliche Zwangspunkte, die sich teils aus der Topographie, teils aus der Bebauung ergeben, bestimmt. Das vordere Wiesental weist eine ausserordentlich dichte Besiedelung auf, so dass die Autobahn bei der Überquerung des Wiesentales nur in einem eng begrenzten, von der Bebauung freigehaltenen Streifen zwischen Lörrach und Brombach verlaufen kann. Die Gradienten dieser Strasse ist vor allem bestimmt durch die Notwendigkeit, das Wiesental zur Anbindung der neuen und alten B 317 in Tallage zu überqueren. Dies setzt zunächst einen Anstieg der Trasse aus dem Rheintal kommend bis in Höhe der Lucke voraus.

In der Fortsetzung in Richtung Rheinfelden muss nach Überquerung des Wiesentales in Tallage ein weiterer Anstieg bis zum Waidhof in Kauf genommen werden. Die Autobahn wird beim Waidhof ihren höchsten Punkt erreichen, um dann in einem topographisch und geologisch schwierigen Bereich zum Hochrhein abzusteigen. Es sind hier etwa die gleichen geologischen und topographischen Verhältnisse anzutreffen, wie sie beim Bau der bereits dem Verkehr übergebenen Autobahn Basel-Olten vorzufinden sind — ein Hinweis für die deutschen Strassenbauer, sich die Erfahrungen der schweizerischen Kollegen zunutze zu machen.

Die zahlreichen Zwangsbedingungen erfordern eine maximale Längsneigung der Gradienten von 5 % und ausserordentlich hohe Aufwendungen für die zahlreichen Kunstbauwerke. Hierbei ist zu erwähnen, dass im Bereich von Degerfelden zur Umgehung des Ortes und zur Einhaltung dieser Mindestlängsneigung die Errichtung eines umfangreichen Tunnelbauwerkes nicht zu vermeiden sein wird.

Zu bemerken ist noch, dass in den Bereichen, in welchen eine Längsneigung von 4 % überschritten wird, der mit vier Fahrspuren versehene Querschnitt auf sechs Fahrspuren erweitert werden soll. Diese zwei zusätzlichen Fahrspuren dienen vor allem einer besseren Bewältigung des langsam fahrenden Lastverkehrs.

Die *Bundesstrasse 317* zwischen Lörrach und Titisee ist bereits heute zu einer leistungsfähigen zweispurigen Strassenverbindung ausgebaut, jedoch ohne Berücksichtigung der zu umgehenden Ortsdurchfahrten. Sie weist im vorderen Wiesental, vor allem im Einzugsbereich der Städte Basel-Lörrach, eine für eine zweispurige Strasse ausserordentlich hohe Verkehrsbelastung von ca. 9000 Kraftfahrzeugen pro Tag auf und hat damit die Leistungsfähigkeit einer zweispurigen Strasse bereits erreicht. Nimmt man weiter an, dass sich diese Verkehrsmenge bis zum Jahre 1985 um das ca. 1,75-fache vergrössern wird, so ist auf dem Abschnitt Lörrach-Schopfheim die Notwendigkeit zum Bau einer vierspurigen leistungsfähigen Kraftverkehrsstrasse unter Ausschaltung der zahlreichen Ortsdurchfahrten begründet. Im Hinblick auf die gerade in den letzten Jahren erfolgte rasche Besiedlung des vorderen Wiesentales hat sich die Strassenbauverwaltung des Landes Baden-Württemberg schon frühzeitig entschlossen, eine Neutrassierung dieser Strasse in Erwägung zu ziehen. Im hinteren Wiesental, etwa auf dem Abschnitt zwischen Schopfheim und Todtnau nimmt die Verkehrsbelastung erheblich ab, so dass auf diesem Abschnitt lediglich der Neubau einer zweispurigen Strasse unter

Ausschaltung der einzelnen Ortsdurchfahrten erforderlich sein wird. Die Planung des gesamten Abschnittes zwischen Lörrach und Todtnau ist soweit fortgeschritten, dass die Trassenführung der neuen B 317 in ihren Grundzügen festliegt. Entsprechend ihrer Verkehrscharakteristik als einer Strasse des regionalen und örtlichen Verkehrs kam für die Straßenbauverwaltung nur eine Trassenführung in Betracht, die in Tallage verläuft. Diese Trassenführung hat den Vorteil, dass sie die einzelnen bebauten Gebiete unmittelbar tangiert und durch die Anordnung zahlreicher Anschlusstellen eine maximale Entlastung des jetzigen Strassennetzes und damit des örtlichen Verkehrsnetzes gewährleistet. In dem am stärksten belasteten Abschnitt zwischen Lörrach und Schopfheim kann diese neue Strasse entsprechend den topographischen und baulichen Verhältnissen nur entlang der Wiese geführt werden. Es ist daher entlang dieses Flusses der Bau von zwei Richtungsfahrbahnen mit einem autobahnähnlichen Querschnitt vorgesehen. Die Strasse erhält auf diesem Abschnitt damit den Charakter einer städtischen Schnellstrasse, was auch ihrer Aufgabenstellung als einer Strasse des regionalen und örtlichen Verkehrs entspricht. Zwischen Schopfheim und Todtnau zwingt die bauliche Entwicklung der einzelnen Gemeinden und die topographisch bedingte Einengung des Tales zu einer oft schwierigen Umgehung der bebauten Gebiete, wobei dazwischen der Anschluss an das bisherige Netz hergestellt werden soll. Auch hier wird der Grundsatz eingehalten, durch kurze Umgehungen und zahlreiche Anschlüsse eine optimale Entlastung des örtlichen Netzes zu erreichen.

Wie bei jeder neuen Trasse, die durch dicht bebaute Gebiete führt, wirft diese Linienführung schwerwiegende Probleme auf. Es lässt sich oft nicht vermeiden, dass sie sehr nahe an die bebauten Gebiete heranführt. Damit verbunden werden sich Beeinträchtigungen, die infolge von Immissionen entstehen, nicht immer vermeiden lassen.

Die jetzige *Bundesstrasse 3* soll nach den Vorstellungen der Straßenbauer in ihrer bestehenden Linienführung beibehalten werden. Lediglich im Bereich der Stadt Weil sind im Zusammenhang mit dem Weiterbau der Autobahn und des Autobahnzubringers Nord grössere Neubaumaßnahmen, vor allem zur verkehrsgerechten Gestaltung der Verknüpfungspunkte mit dem örtlichen Netz, erforderlich. Die Strasse erhält im Stadtgebiet von Weil einen vierspurigen Querschnitt, damit sie in die Lage versetzt wird, den auch durch die Autobahn nicht zu übernehmenden örtlichen Verkehr zu bewältigen. Dass ihre Bedeutung als Strasse des regionalen örtlichen Verkehrs auch durch die Fortsetzung der Autobahn nicht vermindert wird, geht aus einem Verkehrsgutachten der Stadt Weil hervor. In diesem Gutachten wird die Bundesstrasse 3 trotz Autobahn auf dem Abschnitt zwischen Weil und der Zollstelle Otterbach im Jahre 1985 immer noch eine Verkehrsbelastung von 9000 Kraftfahrzeugen pro Tag aufweisen, eine Belastung, der der heutige Ausbauzustand nicht gerecht werden kann.

Die *zollfreie Strasse bei Lörrach*, die gerade in den letzten Jahren Gegenstand umfangreicher und langwieriger Verhandlungen zwischen deutschen und schweizerischen Dienststellen war, fügt sich als ein weiterer Strassenzug in die Neuord-

nung des Strassennetzes im Raum Weil-Lörrach ein. Nach der Vorstellung der beiden Strassenbauverwaltungen als Verlängerung der Wiesentalstrasse (B 317) im Westen, im Ortsteil Weil-Friedlingen beginnend, soll sie im Osten bei der Hammerschmidt-Strasse enden und die beiden Städte Weil und Lörrach zollfrei verbinden. Für den Verkehr zwischen Lörrach und Basel, der heute den Grenzübergang Stetten erheblich belastet, hat sie ausserdem eine gewisse Bedeutung. Sie kann jedoch nicht, wie vor allem von Fachverbänden hervorgehoben wird, eine Umfahrung des Ortes Riehen ersetzen, da der Umweg über die Zollstelle Weil-Otterbach vor allem vom örtlichen Verkehr zwischen Lörrach und Basel nicht angenommen wird.

Zuletzt ist von den Bauvorhaben noch die *Rheinbrücke am Palmrain* zu nennen. Sie dient vor allem der Verbindung der Orte Weil und Hüningen und soll ausserdem die nicht mehr ausbaufähige jetzige Fähre-Verbindung ersetzen.

Vorgesehen ist, auf den Pfeilern der alten Eisenbahnbrücke eine neue Strassenbrücke zu erstellen und diesen Rheinübergang durch den Bau einer leistungsfähigen zweispurigen Strasse sowohl mit der deutschen Autobahn als auch mit der Bundesstrasse 3 zu verbinden.

5 Schlussbemerkung

Die vorstehenden Ausführungen haben dem Leser einen Überblick über die Verkehrsprobleme im Raume Weil-Lörrach unter besonderer Berücksichtigung des grenzüberschreitenden Verkehrs gegeben. Die Verwirklichung all dieser Vorhaben setzt eine umfangreiche Planung voraus. Diese Planung, die man als eine ökonomische Tätigkeit bezeichnen kann, erfordert ein vorausschauendes Handeln und ist damit der menschlichen Willensbildung mit all ihren Unzulänglichkeiten unterworfen.

Eine Planung soll jedoch auch so durchgeführt werden, dass sie in einzelnen Bau-stufen nahtlos ineinander übergeht und sich finanzieren und verwirklichen lässt. Dies setzt neben der eigentlichen Planung eine langfristige Finanzierung voraus, wobei der Planer nur hoffen kann, dass im Auf und Ab der konjunkturellen Entwicklung der Gesamtwirtschaft die für die Verwirklichung all dieser Massnahmen notwendigen Geldmittel in genügendem Umfange und zur rechten Zeit zur Verfügung stehen. Gerade diese letzten Gesichtspunkte gelten auch für die Strassenbauaufgaben im Bereich des Kreises Lörrach, damit eine kontinuierliche Entwicklung dieses verkehrsintensiven Raumes gewährleistet werden kann.