

Zollfreistrasse Lörrach-Weil

Gemäss dem Staatsvertrag zwischen dem Grossherzogtum Baden als Rechtsvorgängerin der Bundesrepublik Deutschland und der Schweiz aus dem Jahre 1852 besteht für die Schweiz die Verpflichtung, eine Zollfreistrasse von Lörrach nach Weil zuzulassen. 1979 wurde diese Verpflichtung von den eidgenössischen Räten bestätigt und zugleich die zuvor vieldiskutierte und lange - und im Grunde bis heute - umstrittene Linienführung des Schweizer Teilstückes festgelegt.

Inzwischen hat ein von den deutschen Behörden bei der ETH Zürich in Auftrag gegebenes Gutachten von 1980 erhebliche geologische Schwierigkeiten für die technische Realisierung der Linienführung am Fusse des Schlipf auf Schweizer Territorium diagnostiziert. Auch ein deutsches Gutachten (Butenweg) von 1984 bestätigt die geologisch und hydrologisch exponierte Lage des Rutschgebietes im Schlipf. Überdies wurde kürzlich die ETH Zürich erneut mit der Ausarbeitung eines Obergutachtens über das «Restrisiko im Rutschgebiet des Tüllinger Hügels» betraut. Dieses wurde auf Februar 1985 in Aussicht gestellt.

Nach den katastrophalen Erfahrungen, die beim Bau der Lörracher Umfahrungsautobahn am Röttler Hang gemacht wurden - es kam dort immer wieder zu unerwarteten, zuvor nicht berechneten und somit nicht berechenbaren Rutschen - ist am Schlipf, der eine geologisch vergleichbare Beschaffenheit wie der Röttler Hang aufweist, allerhöchste Vorsicht geboten. Der Name «Schlipf», den das bei Baslern beliebte Spaziergebiet am Tüllinger Hügel trägt, kommt schliesslich nicht von ungefähr, sondern stammt von der berühmt-berüchtigten geologischen Instabilität des Hügels.

Bauherr und auch Financier der Zollfreistrasse, auch ihres Riehener Teilstückes, sind zwar die deutschen Gemeinwesen. Mitsprache steht gemäss Staatsvertrag jedoch auch den Behörden des Kantons Basel-Stadt zu. Herr Regierungsrat Keller ist zusammen mit Regierungspräsident Nothhelfer denn auch Co-Präsident der deutsch-schweizerischen politischen Baukommission. In seiner Interpellation an den Regierungsrat möchte deshalb Dr. U. Vischer wissen, welche Erkenntnisse das neue Gutachten der ETH Zürich hervorbrachte. Ferner interessiert es ihn, ob der Regie-

rungsrat bereit sei, die am Bau der Zollfreistrasse allein interessierten deutschen Behörden - Riehen ist an der Strasse nur marginal interessiert - auf die Gefährdung, die ein solches Projekt für den Schlipf bringen kann, insbesondere auf die Parallelen zu den Vorkommnissen am Röttler Hang, mit aller Deutlichkeit hinzuweisen. Dann stellt der Interpellant die Frage, ob der Regierungsrat bereit sei für den Fall, dass gemäss dem jüngsten ETH-Gutachten der Strassenbau am Schlipf sich guten Gewissens verantworten lassen sollte, bei den deutschen Bauherren darauf hinzuwirken, dass alle erdenklichen Immissionsschutzmassnahmen projektiert und realisiert werden, insbesondere auch, dass sich nicht im Laufe der Bauarbeiten herausstellt, dass ähnlich gigantische und hässliche, oberirdische Stützmauern wie am Röttler Hang notwendig werden. Schliesslich möchte U. Vischer wissen, welche Massnahmen im Sinne der sub Ziff. 3 gestellten Frage befürwortet bzw. vom Regierungsrat für das deutsche Bauprojekt auf Schweizer Gebiet verlangt werden.

In seiner Interpellationsbeantwortung führte Regierungsrat Eugen Keller aus, dass aufgrund eines Gutachtens die fachgerechte Verwirklichung der Strasse kaum die akute Kriechbewegung der mittleren und höheren Hanglage beschleunigen und Rutschungen auslösen dürfte. Eine latente Rutschgefahr in den oberen Hängen des Schlipf bestehe aber unabhängig vom Strassenbau der Zollfreien Strasse. Der Kanton stehe mit dem Regierungspräsidium Freiburg im Gespräch, es bestehe ein Koordinationsausschuss und ein Arbeitsausschuss. Sobald das Ausführungsprojekt der Zollfreien Strasse vorliege, werde der Kanton die ganze Sache nochmals prüfen.