

1852 vereinbarten Baden und die Schweiz beim Bau des Badischen Bahnhofs in Basel, dass über Schweizer Territorium auch ein „Verbindungsweg“ zwischen Weil und Lörrach gebaut werden kann. Ak-

tuell wurde die Idee der Zollfreien aber erst wieder mit der Massenmobilität im 20. Jahrhundert; 1977 in einem Staatsvertrag erneut fixiert wird die Straße nach viel Hickhack nun am Freitag freigegeben.



Die „Zollfreie“ aus der Luft, links Weil.
FOTO: ERICH MEYER

Vorläufiges Happyend

Erste Ideen zur „Zollfreien“ gab's im 19. Jahrhundert, ernsthaft verfolgt wurde sie seit den 70er-Jahren und sorgte zeitweise für viel Emotionen / Von Michael Baas

Die Idee zur Zollfreien stammt aus einer Epoche, da das Auto noch eine Vision war; heiß diskutiert wurde sie aber erst mit der modernen Massenmobilität in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Den direkten Anlass lieferte die Deutsch-Schweizer Gemeinschaftszollanlage an der A 5, die ganz auf Weiler Gemarkung gebaut werden musste. Grund dafür war, dass Basel ein gemeinsames Kläranlagenprojekt aufkündigte und einen Alleingang plante, und zwar auf dem Areal, wo der Schweizer Teil der Zollanlage hätte entstehen können. Als Kompensation sagten die Schweiz und Basel Weil und der deutschen Seite per Staatsvertrag 1977 daher erneut die „Zollfreie“ zu.

Der lange Weg zu deren Vollendung hat zwar auch etwas zu tun mit Engpässen in den öffentlichen Kassen, Variantendiskussionen bis hin zum Tunnel unter dem Tüllinger Berg, der Ende der 70er-Jahre im Gespräch war, und technischen Herausforderungen in dem geologisch schwierigen Gelände am Hang des Tüllingers. Mindestens so viel Bremskräfte aber setzten die Gegner frei – im Kreis Lörrach und vor allem in Riehen und Basel, wo Kritiker phasenweise bis in die Verwaltungsspitze zu finden waren. Was den Verdacht nähert, dass das Zentrum Basel zeitweise versucht war, die Stärkung, die der Lückenschluss für den deutschen Teil des Ballungsraumes auch bedeutet, mit Blockadepolitik zu unterlaufen.

Die größte Leidenschaft für die Zollfreie fand sich seit Beginn fraglos in Weil. Das hat nicht zuletzt damit zu tun, dass die Stadt ihr Verkehrskonzept auf diese

ausgerichtet hat und erst diese eine leistungsfähige Bundesstraße zwischen den zwei mittlerweile als gemeinsames Oberzentrum definierten Städten bringt. Gleichwohl geriet das Projekt nach dem Bau der auf deutschem Gebiet gelegenen Weiler Südumfahrung zur Landesgartenschau Grün 99 als erstem Abschnitt wie-



Das Tunnelportal in Weil. FOTOS: GRA

der ins Stocken – was den heutigen Weiler Oberbürgermeister ein ums andere Mal zur verbalen Offensive animierte: Wolfgang Dietz war und ist seit seiner Wahl im Jahr 2000 ein Motor des Projekts, der „Mr. Zollfreie“, der auch in den jüngsten Diskussionen um die Anbindung an die B 317 ins Wiesental in Lörrach Entscheidungen verlangte.

In der Kreisstadt gab's zwar auch immer politische Mehrheiten; offensive Begeisterung für die „Zollfreie“ aber zeigte sich eher punktuell – etwa im vom Schleichverkehr nach Weil belasteten Nadelöhr Tüllingen. Die zuletzt erst nach langem Hickhack ausgeräumten Disso-

nanzen mit Anwohnern in Stadtteil Stetten und deren Strategie, den Weiterbau mittels Petitionen zu verzögern, jedenfalls sind ein weiteres Indiz, dass die Zollfreie in Lörrach nie so im Zentrum der Aufmerksamkeit stand – was zu diesem späten Zeitpunkt übrigens selbst in Basel irritiert zur Kenntnis genommen wurde.

Die letzten ernsthaften Irritationen in diesem an Reibung reichen Projekt gab's indes zwischen 2004 und 2006. Der von Basel aus organisierte, aber auch auf der deutschen Seite unterstützte Verein „Regio ohne Zollfreie“ (RoZ) versuchte damals, den Bau noch zu verhindern oder so radikale Veränderungen durchzusetzen, dass dieser wieder in weite Ferne gerückt wäre – und das einmal mehr mit Sympathien in Teilen der Basler Regierung. Tatsächlich gingen diese soweit, dass sich Vertreter des Kantons um den heutigen Regierungspräsidenten Guy Morin 2005 in einem informellen Gespräch im Regierungspräsidium Freiburg nach dessen Angaben noch darum bemühten, die „Zollfreie“ in der heutigen Form abzuwenden; dafür sollen Verbesserungen im grenzüberschreitenden Nahverkehr angeboten worden seien und die Bereitschaft, eine Tunnellösung mitzufinanzieren.

Parallel zu diesen politischen Bemühungen spielte RoZ virtuos auf den legalen Klaviaturen der direkten Demokratie und des Rechtsstaates; da wurden Eigentumsrechte ins Feld geführt sowie das Berner Artenschutzabkommen und da wurde eine Klausel des Staatsvertrags von 1977 bemüht, die eine Tür für Nachverhandlungen offenhielt. All das nutzte die Spielräume des Rechtsstaats bis an die To-

leranzgrenzen der Befürworter, wurde von Schweizer Gerichten aber letztlich ebenso wenig akzeptiert wie von der Schweizer Bundespolitik, die die deutsche Seite in ihrer Forderung stützte, den Staatsvertrag einzuhalten.

Zum Showdown kam es Anfang Februar 2006: Anlässlich der Baumfällaktion zum Bau der Wiesebrücke besetzte RoZ das Areal an der Grenze zwischen Lörrach und Riehen (Interview unten). Letztlich räumte die Basler Polizei dieses auf Initiative des Regierungspräsidiums Freiburg. Das sorgte damit kurzzeitig für eine Empörungswelle. Da „verurteilte“ etwa der heutige Landtagsabgeordnete der Grünen im Wahlkreis Lörrach, Josha Frey, das „unerbittliche Vorgehen“ der Freiburger Behörde „als Faust in das Gesicht der direkten Demokratie“ und warf dem Weiler OB „verbales Einheizen“ vor.

Inzwischen sind solche Aussagen – wie die Vereinbarung von 1852 – Stoff für His-

toriker. Offen dagegen ist, was die „Zollfreie“ bringen wird: Riehen und Basel jedenfalls setzen auf Verkehrsentslastung und sanieren die Riehener Ortsdurchfahrt für mehr als 40 Millionen Euro. Weil und Lörrach rücken allemal näher zusammen; nach Berechnungen der Bundesregierung von 2006 verkürzt sich die Fahrzeit je nach Strecke bis zu 15 Minuten. Zudem gibt's erstmals eine durchgehende Bundesstraße zwischen der B 31 bei Tittensee-Neustadt, Weil und von da ohne Umweg weiter Richtung Basel. Was Einzelne, wie Klaus Fleck, den Vorsitzenden der CDU-Fraktion im Regionalverband Hochrhein-Bodensee, bereits zur Idee einer Anbindung der B 317 an die Autobahn im Basel animierte. Möglicherweise also schlägt die Feierlaune angesichts des vorläufigen Happyends an der ohnehin stark belasteten Wiesentalstraße in Lörrach ob weiter wachsenden Verkehrs schneller um in Verdruss, als manche denken.

INFO

DIE ZOLLFREIE

Der Begriff steht für einen gut vier Kilometer langen Abschnitt der B 317. Dieser verbindet Weil am Rhein und Lörrach. Kontroversen gab's zuletzt vor allem ein rund 750 Meter langes Teilstück auf Riehener Gemarkung, das die Lücke zwischen der 1998/99 fertiggestellten Südumfahrung in Weil und Lörrach schließt. Herzstück dieses Abschnitts ist der 388 Meter lange Tunnel mit den vorgelagerten Grundwassertrögen, die

von 2010 an gebaut wurden. Ein weiteres Schlüsselbauwerk ist die 139 Meter lange, bereits 2007 fertiggestellte Wiesebrücke auf Lörracher Seite. Die Gesamtkosten des Abschnitts beziffert das Regierungspräsidium Freiburg derzeit mit 59 Millionen Euro; darin sind der noch nicht gebaute Kreis in Lörrach-Stetten und der Abbruch des alten Riehener Bads enthalten. Auf Tunnel und Tröge entfallen davon 12,5 Millionen, 2,8 Millionen auf die Wiesebrücke. **alb**

„Ein Blatt, das umgeblättert wurde“

BZ-INTERVIEW mit Martin Vosseler, der 2006 die Proteste gegen den Weiterbau der Zollfreien mit anführte

Martin Vosseler polarisierte im Konflikt um die „Zollfreie“ 2006: Der Schweizer Arzt war eine Leitfigur der Initiative „Regio ohne Zollfreie“ (RoZ) und versuchte, den Bau der Straße neben den juristischen Winkelzügen der RoZ mit zivilem Ungehorsam wie Baumbesetzungen zu verhindern. Für die Befürworter wurde er darüber zu einer Reizfigur. Michael Baas hat nachgefragt bei dem 65-Jährigen, der sich heute einsetzt für ressourcenschonende Gesellschaften; erdverträglicher, sagt er dazu.

BZ: Herr Vosseler, erinnern Sie sich noch an 2006 und die Versuche, die Vorarbeiten für die „Zollfreie“ zu stoppen?

Vosseler: Ja sicher. Meine erste Erinnerung ist, wie die Vögel mit uns mitgemacht haben. Als die Basler Regierungsrätin Barbara Schneider aufs Gelände kam und wir ein letztes Mal verhandelten,

kam ein weißer Reiher und kreiste über uns. Als dann die Baumfäller anrückten und wir weggetragen wurden, ist ein Mäusebussard für zirka 90 Minuten auf einem Ast gesessen und hat die Szene beobachtet. Das ist mir sehr haften geblieben. Im Rückblick würde ich heute aber einiges anders machen.

BZ: Was zum Beispiel?

Vosseler: Wir haben viel Energie und Geld in die juristischen Verfahren investiert. Heute würde ich diese Mittel dem besten Tierfilmer geben und ihn beauftragen, einen Film mit Nahaufnahmen von Tieren dort zu machen. Damit hätten wir die Menschen noch stärker berühren können. Auch hätten wir zwei Monate länger aushalten sollen, denn die Tunnellösung war zum Greifen nah. Aber das ist Rückblick. Ich will jetzt nicht hadern.

BZ: Haben Sie von der Aktion etwas mitgenommen?

Vosseler: Da ist zum einen eine tiefe Dankbarkeit über Menschen, die ich kennengelernt habe und für viele gute Gespräche – auch mit Vertretern der deutschen Seite wie Oberbürgermeisterin Gudrun Heute-Bluhm und einigen Tüllingern. Geblieben sind auch die Besinnungen zur Bewahrung der Schöpfung in der Krypta der Basler Leonhardskirche, die wir seitdem drei Mal pro Woche zur Bewahrung der Schöpfung durchführen.

BZ: Letztlich war der Protest erfolglos. Spüren Sie auch so etwas wie Wehmut?

Vosseler: Ja. Wehmut ist da, aber sobald ich gespürt habe, dass nichts mehr zu machen ist, hat mich das Thema auch nicht mehr interessiert. Ich beschäftige mich lieber mit den Fragen der Gegenwart und der Zukunft. Dass die Zollfreie jetzt an meinen 65. Geburtstag eröffnet wird, ist für mich ein Ausläufer der Vergangenheit, eine Feier für ein Auslaufmodell.

BZ: Auslaufmodell? Ihre Haltung zu der Straße hat sich also nicht geändert?

Vosseler: Nein, für mich ist die Mobilität mit Verbrennungsmotoren etwas, das wir verlassen werden.

BZ: ... vielleicht fahren künftig ja auch lauter mit Sonnenstrom angetriebene Elektroautos auf der Straße.

Vosseler: Das ist nicht auszuschließen; aber meine Leidenschaft gilt der körperkompetenten Mobilität, also der Bewegung mit Körperkraft. Die Aussicht auf eine intensivere Automobilität hat für mich sehr fragwürdige Aspekte. Elektromobilität ist ein Schritt in die richtige Richtung, aber der Verbrauch von Landschaft für die Verkehrsinfrastruktur ändert sich dadurch zum Beispiel nicht.

BZ: Berührt Sie die Inbetriebnahme aus heutiger Perspektive tatsächlich noch?

Vosseler: Was war, ist wie ein Blatt, das umgeblättert wurde. Dennoch schmerzt



Martin Vosseler 2006 an der Wiese

es mich, wenn ich daran denke. Aber ich lebe bereits in einer Zeit, in der wir als Gesellschaften erdverträglicher leben und da finde ich zunehmend gute Beispiele. All die Dinge, die heute geschehen im Bereich der Energiewende, des Ökolandbaus, der Konfliktlösungen: Da läuft vieles in eine gute Richtung. Wir haben keine andere Wahl als uns diese Richtung zu entwickeln, sonst ist die Koexistenz mit diesem Planeten in Frage gestellt.