



Die Zollfreistrasse

Ein Zwischenbericht

Seit 1852 wird in Riehen, Basel und in der südbadischen Nachbarschaft von einer «zollfreien Strasse zwischen Lörrach und Weil» gesprochen. Wenn wir heute, 132 Jahre später, einen «Zwischenbericht» über dieses Projekt vorlegen, mutet dies vielleicht seltsam an. Und doch ist auch heute, da Pläne und Verträge für den Bau dieser Strasse nach jahrzehntelanger Planung vorliegen, das Schicksal der Zollfreistrasse noch ungewiss. Es dürfte interessant sein, die Geschichte dieser Planung zu verfolgen, eine Geschichte, die auch den Wandel in der Entwicklung unserer Region und den Wandel im Denken der Bevölkerung deutlich aufzeigt. Wann, ob und wie die Zollfreistrasse gebaut wird, kann nicht Gegenstand dieser Ausführungen sein – über diese Fragen wird erst die Zukunft Auskunft geben.

Der Vertrag von 1852

Alle, die sich mit der Zollfreistrasse befassen, seien es Planer, Politiker oder Gutachter, berufen sich immer wieder auf den Staatsvertrag zwischen der schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Grossherzogtum Baden betreffend die Weiterführung der badischen Eisenbahnen über schweizerisches Gebiet vom 27. Juli/11. August 1852. Dieser Vertrag, der in erster Linie die durch schweizerisches Gebiet führenden Strecken der grossherzoglichen Rheintalbahn regelt, enthält ausserdem im Artikel 34 folgende Bestimmungen:

«Die grossherzoglich-badische Regierung erhält das Recht, zur Verbindung der Stadt Lörrach und des Wiesentals mit Weil, eine Strasse auf dem dazwischen liegenden schweizerischen Grund und Boden zu bauen.

Die näheren Studien des Terrains, und zwar mit möglicher Berücksichtigung des Bedürfnisses der Gemeinde Riehen für Verbindung mit dem ihm gegenüberliegenden Wiesenufer, sollen über den Zug dieser Strasse entscheiden, auch soll der Bauplan der Regierung des Kantons Basel-Stadt zur Genehmigung mitgeteilt werden.

Die geplante Zollfreistrasse würde die idyllische Landschaft zwischen Wiese und Eglingerweg (Bildvordergrund) zerstören.

Die grossherzogliche Regierung führt den Bau dieser Strasse und der dazu erforderlichen Brücke über den Wiesenfluss, welche auf schweizerischem Territorium zu legen ist, ganz auf ihre Kosten aus. Die auf baslerisches Gebiet fallende Strassenstrecke wird sofort, samt der Brücke, Eigentum der Kantonsregierung, welche dagegen verpflichtet ist, badischen Einwohnern deren unentgeltliche Benutzung zu gestatten.»

In Artikel 36 wird ferner ausgeführt, dass alle Regelungen des Staatsvertrages betr. die Eisenbahn auch «für die in dem Art. 34 behandelte Verbindungsstrasse, soweit sie Anwendung finden können, Geltung haben», insbesondere der Verzicht der Schweizerischen Eidgenossenschaft auf den Bezug von Transitgebühren (Art. 12).

Nach Abschluss des Staatsvertrages, dessen Gültigkeit bis zum heutigen Zeitpunkt unbestritten ist, wurden zwischen Basel und Baden Verhandlungen über den Bau einer direkten Strasse Lörrach – Weil der Wiese entlang geführt. Diese Strassenführung wurde aber von der Basler Regierung abgelehnt, da sie das im Staatsvertrag bestätigte Recht auf «möglichste Berücksichtigung des Bedürfnisses der Gemeinde Riehen für Verbindung mit dem ihm gegenüberliegenden Wiesenufer» nicht gewährleistete. 1861 wurden die Verhandlungen auf Grund einiger Bürger der Gemeinde Riehen wieder aufgenommen, welche der Regierung eine Petition einreichten mit der Bitte, es seien eine Strasse und eine Brücke von Riehen nach Weil zu bauen. Baden erklärte sich grundsätzlich damit einverstanden und unterbreitete dem Kleinen Rat des Kantons Basel-Stadt ein neues Projekt für eine Verbindungsstrasse Weil – Riehen, welches 1861 genehmigt wurde. Im Zusammenhang damit bestätigten aber sowohl Basel als auch Baden, dass durch diese Strasse das «Recht auf eine zollfreie Strasse von Weil nach Lörrach» nicht berührt werde; diese könne «für den allerdings unwahrscheinlichen Fall späteren Bedürfnisses» über schweizerisches Gebiet geführt werden. Die Verbindungsstrasse Weil – Riehen (die heutige Weilstrasse) wurde samt der Brücke über die Wiese 1861/62 auf Kosten des Grossherzogtums Baden gebaut und dem Kanton Basel-Stadt zu Eigentum übergeben. Sie diente de facto während langer Zeit als Zollfreistrasse, da sie weit ausserhalb der bewohnten Gebiete durchführte und das Riehener Zollamt sich bis 1881 im Dorfkern befand.



*Die alte Brücke über
die Wiese um 1910*

Viele Jahrzehnte lang schwiegen die Verhandlungen. Zwar wurden in den Dreissigerjahren Gespräche zwischen Bern und Berlin geführt (wobei von deutscher Seite eine Abtretung des «Schlipf» an Deutschland in Vorschlag gebracht wurde), doch begrub der drohende Krieg alle grenzüberschreitenden Strassenpläne.

Wachstumseuphorie

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden die alten Pläne einer Zollfreistrasse wieder aktuell. Zwar sprachen sich noch 1957, anlässlich eines Meinungs-austausches mit dem Gemeinderat Riehen, die Behörden von Lörrach und Weil gegen eine Verbindungsstrasse entlang der Wiese aus; sie erklärten, dass eine Talführung zwar günstiger als die geplante Strasse über den Tüllingerberg, trotzdem aber nicht durchführbar sei, müssten ihr doch die Riehener Badanstalt und das liebevolle Landschaftsbild am Fusse des Tüllinger Hügels geopfert werden. Doch setzte nun der Aufschwung der fünfziger und sechziger Jahre und mit ihm die Wachstumseuphorie voll ein; die Wohngebiete beidseits der Grenze wuchsen rapid, die Motorisierung nahm sprunghaft zu und der Verkehr wurde immer grösser.

Bevölkerungsstand	1941	1950	1960	1971
Gemeinde Riehen	7 412	12 387	17 924	20 910
Motorfahrzeuge pro Tag		1956	1961	1976
Riehen, Dorfkern		6 777	14 000	15 854

Strassenprojekte wuchsen wie Pilze aus dem Boden – Strassenverbreiterungen, Umfahrungsstrassen, Schnellstrassen – und nahmen zum Teil gigantische Formen an. Nicht nur die Pläne für die Umfahrungsstrasse, die den Riehener Dorfkern vom enormen Durchgangsverkehr entlasten sollte, wurden nun energisch vorangetrieben, sondern auch jene für die Zollfreistrasse. Die Verhandlungen zwischen dem Baudepartement Basel-Stadt und dem Regierungspräsidium Südbaden mit Sitz in Freiburg i.Br. führten schon 1960 zu ziemlich konkreten Vorstellungen über eine linksufrige Zollfreistrasse mit planebener Kreuzung beim alten Zollhaus an der Wiese. Zwar tauchten bereits im März 1960 auf Basler Regierungsseite Bedenken auf, ob der Staatsvertrag von 1852 als Rechtsgrundlage für die neu geplante Strasse herangezogen werden könne. Die Regierung liess daraufhin ein Rechtsgutachten erarbeiten (Gutachten Dr. Ernst Selz, Baudepartement), welches zum Schluss kam, dass der Staatsvertrag mit dem Bau der Weilstrasse (1861/62) nur teilweise erfüllt sei und als Basis für den Bau der Zollfreistrasse benützt werden könne. Diese Frage musste auch noch vom Eidgenössischen Politischen Departement abgeklärt werden (1961).

In Riehen stiess die geplante Strasse in jenen Jahren auf grosse Skepsis. Gemeindepräsident Wolfgang Wenk, der zu den Sitzungen beigezogen wurde, äusserte immer wieder seine Ablehnung des Projektes oder seine Bedenken gegen die geplanten Linienführungen. Im Mai 1964 reichte Dr. Robert Zinkernagel im Weiteren Gemeinderat eine Interpellation ein mit der Frage, ob der Gemeinderat gedenke, «Massnahmen zu ergreifen, um den Bau dieser Strasse auf Riehener Boden zu verhindern.» In seinem Kommentar zur Interpellation führte er unter anderem aus, dass nach dem anscheinend beschlossenen Bau der Umfahrungsstrasse die Zollfreistrasse nicht mehr notwendig sei. Zudem bezweifelte er die Gültigkeit des Art. 34 des Staatsvertrags von 1852 und wünschte die Erstellung eines neuen

Rechtsgutachtens. Dieses im Oktober des gleichen Jahres eingereichte Gutachten von Dr. Kurt Eichenberger kam, entgegen dem Gutachten von Dr. Selz, zum Schluss: «Es bestehen berechtigte Anhaltspunkte dafür, dass Art. 34 des Staatsvertrages von 1852... kraft einzelner Beendigungsgründe seine Verbindlichkeit eingebüsst haben könnte.» Da die schweizerischen Behörden aber gegenüber dem deutschen Partner den Art. 34 des Staatsvertrages offensichtlich als gültig behandelt hätten, sowohl in den Dreissigerjahren als auch nach 1959, «muss auf Grund des Verhaltens zuständiger schweizerischer Behörden die betreffende Bestimmung doch als gültig behandelt werden.» Ungeachtet der Einwände von Riehener Seite gingen die Verhandlungen zwischen Basel und Freiburg i.Br. weiter, und 1968 lag ein neuer Vertragsentwurf vor, der vorsah, die Zollfreistrasse ab Grenze Lörrach ca. 900 m auf dem linken Ufer der Wiese zu führen und dort mit einer neuen Brücke den Fluss zu überqueren. Diesem Vertragsentwurf stimmte der Gemeinderat Riehen am 17. Januar 1969 zu.

Links oder rechts – das ist die Frage

Das Abstimmungswochenende vom 31. Mai/1. Juni 1969 brachte eine Wende in der Geschichte der Zollfreistrasse. Die geplante Riehener Umfahrungsstrasse wurde von der Kantonsbevölkerung wuchtig abgelehnt (Riehen nahm sie an), und gleichzeitig wurde die Initiative zur Erhaltung der Grundwasserschutzzone Lange Erlen, welche eine starke Ausdehnung der Grundwasserschutzzonen beinhaltete, von der Kantonsbevölkerung angenommen (von Riehen abgelehnt). Der Umweltschutzgedanke erwachte langsam in der Bevölkerung; sauberes Grundwasser – und damit Trinkwasser – wurde als schützenswertes Gut erkannt. Gleichzeitig nahm aber der Verkehr weiterhin zu (Tagesrekord 1976 beim Niederholz: 20 600 Motorfahrzeuge), und der Dorfkern drohte im Verkehr zu ersticken. In Riehen wurde nun der Bau der Zollfreistrasse, die nach Ablehnung der Umfahrungsstrasse doch eine gewisse Verkehrs-entlastung bringen würde, von immer grösseren Kreisen befürwortet. Die vom Baudepartement Basel und von Naturschutzkreisen vorgelegten Pläne für eine rechtsufrige, eventuell vierspurige Strasse wurden aber von den Riehener Behörden entschieden abgelehnt. Die Entwertung des

Riehener Bades, die Zerstörung des schönen Baumbestandes am rechten Wieseufer und die geologischen Probleme im Schlipf wurden als Gegenargumente angeführt. 1970 schlossen sich die Anwohner des Schlipf zusammen, um gegen eine Linienführung rechts der Wiese zu protestieren.

Im Dezember 1970 legte das Baudepartement Basel-Stadt dem Gemeinderat Riehen einen neuen Vertragsentwurf mit vier Projektvarianten (A–D), zwei rechtsufrigen und zwei linksufrigen, zur Stellungnahme vor. In intensiver und konstruktiver Weise erarbeitete die Planungskommission des Weiteren Gemeinderates vom Januar bis September 1971 eine modifizierte Variante C2 und reichte sie dem Baudepartement am 4. Oktober 1971 ein. Dieses Projekt sah vor, dass die Strasse 600 m dem linken Wieseufer entlang geführt werden und dann, dank der Verlegung der Weilstrasse, mit nur einem Brückenwerk die Wiese überqueren sollte. Riehen stellte zudem zur Bedingung, dass die Strasse bis an den Autobahnanschluss Otterbach geführt werde, da erst dies eine wirkliche Verkehrsentlastung für Riehen bedeute.

Trotz dieser eindeutigen Stellungnahme der Riehener Behörden legte das Baudepartement im April 1972 neue Planskizzen mit der Bezeichnung D2 vor, welche die Strasse auf dem rechten Wieseufer in Tieflage vorsahen. Die «Riehener-Zeitung» vom 19. Januar 1973 führte dazu aus: «Die Vorteile dieser Variante sind wesentlich politischer Natur, weil damit die seit Juni 1969 festgelegte Wasserschutzzone in keiner Weise tangiert würde. Die Einwände des Wasserwerkes Basel würden wegfallen (wiewohl das Grundwasser natürlich auch rechtsufrig durchläuft), und die Bedenken des Heimatschutzes wegen der Tangierung der Wiesenmatten wären hinfällig... Dagegen wäre die bauliche Seite erheblich schwieriger; es müsste praktisch im Grundwasser, in Tieflage, eine sogenannte Wanne erstellt werden... Man verspricht sich bei der rechtsufrigen Führung geringere Immissionen (Sicht und Lärm), weil man die Strasse in Tieflage zu führen gedenkt. Nach Ansicht der Baufachleute soll die Rutschgefahr (Schlipf!) gering sein, da der Hang selber nicht angeschnitten und die Strasse nahe der Wiese geführt werde.» Zu der von Riehen gewünschten linksufrigen Variante C2 schrieb die RZ: «Ein besonders bedeutungsvoller Vorteil der linksufrigen Linienführung betrifft den Landschaftsschutz. Das natür-



*Dieser schöne
Baumbestand müsste
dem Bau der
rechtsufrigen Zoll-
freistrasse weichen.*

lich bewachsene rechte Wieseufer, der aus der Flusslandschaft gleichsam aufsteigende Tüllingerhügel, bilden eine natürlich gewachsene Einheit, die durch ein Strassenbauwerk dieser Grösse sehr gefährdet würde. Besonders gravierend wäre die bei D2 nötig werdende Stützmauer, die in einer Länge von rund 300 Metern und einer Höhe von bis zu 5,5 Metern einen schweren Eingriff ins Landschaftsbild bedeuten würde...» Die Riehener-Zeitung schliesst mit folgenden Überlegungen: «Der Kanton Basel-Stadt hat gewiss seine guten Gründe, die für die vom Baudepartement vertretene rechtsufrige Strasse sprechen. Das wollen wir durchaus nicht bestreiten. Aber auch der Riehener Gemeinderat und mit ihm sehr viele Riehener Einwohner wissen, warum sie sich für die linksufrige Führung – für die sich übrigens auch die Lörracher und Weiler Regierung ausgesprochen haben – entschieden haben. Riehen vertritt aber die Meinung, dass die Strasse ja schliesslich auf seinem Boden, in seiner Landschaft liegt, dass Riehener Einwohner die Benachteiligungen in Kauf nehmen müssen und dass darum seine Bedenken und Einwendungen entsprechend gewichtet werden sollten.»

Bevor noch dieser Artikel im Druck erschien, nämlich am 16. Januar 1973, beschloss der Basler Regierungsrat, die Zollfreistrasse grundsätzlich rechtsufrig nach der Variante D2 zu führen. Der «Verein Freunde des Naturgebietes Lange Erlen», dem offenbar nur die Wasserschutzzone links der Wiese, nicht aber das Naturgebiet rechts der Wiese schützenswert schien, erklärte in einem Leserbrief (BN 1.2.1973), er sei «dem Basler Regierungsrat für seinen klugen und weitsichtigen... Entschluss ausserordentlich dankbar». Der Gemeinderat Riehen musste sich diesem Entscheid beugen; er teilte dem Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt mit, er habe «mit Erstaunen Kenntnis genommen vom Entscheid», werde sich aber vorbehalten, weitere Schritte zu unternehmen. Es gelang denn auch den Rieher Behörden, in zähen Verhandlungen und durch verschiedene Einsprachen, eine überdeckte Tieflage der Strasse beim Schwimmbad und bis zur Grenze in Weil zu erreichen und die Weiterführung der Zollfreistrasse bis zum Autobahnanschluss Otterbach im Vertrag festzuschreiben. Am 25. April 1977 wurde schliesslich der Vertrag zwischen der schweizerischen Eidgenossenschaft und der Bundesrepublik Deutschland über die Strasse zwischen Lör-rach und Weil unterzeichnet und am 14. Dezember 1979 von der Bundesversammlung genehmigt.

Der vorläufig letzte Plan der Zollfreistrasse mit der von der Gemeinde Riehen gewünschten Tieflage vom Schwimmbad bis zur Grenze



Und wenn der «Schliff» schlipft?

Für Riehen war mit der Unterzeichnung dieses Staatsvertrages ein Schlusspunkt unter die Geschichte der Planung der Zollfreistrasse gesetzt. Die weiteren Schritte lagen nun einzig und allein bei den deutschen Behörden. Doch nun regte sich plötzlich Widerstand gegen die Zollfreistrasse von einer andern Seite: an der Bürgerversammlung vom 11. Mai 1976 in Weil am Rhein wurde starker Protest gegen die Zollfreistrasse laut: Weil wolle nicht mitten durch seine Wohngebiete eine überregionale Durchgangsstrasse, welche neben dem bisherigen Verkehr auch noch die Verkehrsentlastung von Riehen übernehme, schrieb die «Badische Zeitung» am 13. Mai. Die Idee, die Zollfreistrasse unter dem Tüllinger Berg hindurch zu führen, war seit 1975 diskutiert worden, und im Mai 1976 wurde in Weil am Rhein eine «Bürgerinitiative Tunnellösung» gegründet. Ein heftiger Kampf entbrannte in den folgenden Jahren zwischen Befürwortern und Gegnern der Tunnellösung.

In den letzten Jahren zeigte sich noch ein neues – vielleicht das grösste – Problem im Zusammenhang mit der Zollfreistrasse. Schon zu Beginn der Planung in den Fünfzigerjahren wurde von verschiedenen Seiten auf die Gefahr hingewiesen, dass bei einer rechtsufrigen Führung der Zollfreistrasse das seit alters bekannte Rutschgebiet «Im Schliff» in Bewegung geraten könnte. Zwar wurden diese Befürchtungen immer wieder von Fachleuten zerstreut. Doch nach dem endgültigen Entscheid der Basler Regierung für die rechtsufrige Strassenführung wurden in der schweizerisch/deutschen Technischen Kommission, welche das Projekt ausarbeiten musste, grosse Bedenken laut. Die Technische Kommission stellte fest, dass die Variante D2 durch ihre Tieflage erhebliche bodentechnische Schwierigkeiten aufweise. So sei im Bereich des Schliff mit Grundbrüchen zu rechnen. Auf umfangreiche geotechnische und geologische Untersuchungen müsste daher grosser Wert gelegt werden. In der Folge erteilte das Regierungspräsidium Freiburg i.Br. der ETH Zürich den Auftrag, ein Gutachten über bodenmechanische und geotechnische Probleme der Zollfreistrasse auszuarbeiten; es wurde im August 1980 eingereicht. Ein weiteres Gutachten wurde 1984 von der «Bürgerinitiative Tunnellösung» in

Auftrag gegeben (Dr. Paul Butenweg) und im März 1984 der Öffentlichkeit vorgestellt. Beide Gutachten stellen fest, dass der Süd- und Osthang des Tüllinger Berges als aktiver Rutschhang bekannt sei (grosse Rutschungen in den Jahren 1758, 1831 und 1910) und jederzeit wieder in Bewegung geraten könne. Die geotechnischen Gegebenheiten für eine Tieflage der Zollfreistrasse am Fusse des Tüllinger Berges seien ausgesprochen ungünstig, stellt das Gutachten der ETH fest, während das Gutachten von Dr. Paul Butenweg noch einen Schritt weiter geht und vom Bau der Zollfreistrasse auf dem gegenwärtig vorgesehenen Trasse aus grundbautechnischer Sicht dringend abrät.

Seit die Rutschgefahr bei der Autobahn A 98 am Rötteler Hang den Bau einer gewaltigen, unschönen Stützmauer notwendig gemacht hat – sie ist von Riehen aus als hässliche Wunde im Rötteler Hang nur zu deutlich zu sehen – werden auch in Deutschland immer häufiger besorgte Stimmen laut, dass ähnliche Rutschungen auch beim Bau der Zollfreistrasse möglich wären. Was das für die Kulturen im Schlipf, auch für den sorgsam gehegten Rebberg der Gemeinde bedeuten würde, ist kaum auszudenken! Da die Kosten der Zollfreistrasse vollständig von Deutschland übernommen werden müssen, melden sich natürlich in Deutschland auch besorgte Stimmen über die gewaltigen Kosten, die beim Bau einer ähnlichen Stützmauer wie am Rötteler Hang notwendig werden könnten.

Falls das Baudepartement des Kantons Basel-Stadt auf Grund der vorliegenden Gutachten zur Überzeugung kommen sollte, der Bau der Strasse gefährde in nicht verantwortbarer Weise die Gebiete im Schlipf, müsste es darauf hinwirken, dass die Frage der Linienführung erneut zum Gegenstand von Verhandlungen zwischen den beiden Vertragspartnern gemacht werden. Sollte die Linienführung der Zollfreistrasse auf Grund der geologischen Gegebenheiten geändert werden, müsste auch das ganze Verfahren inklusive Staatsvertragsverhandlungen nochmals neu aufgerollt werden.

So stellen sich der Ausführung der Zollfreistrasse wiederum neue Probleme entgegen – Probleme, die für unsere Gegenwart typisch sein dürften. Nicht mehr Wachstums träume stehen im Vordergrund der Überlegungen, sondern die Sorge um unsere Umwelt – und auch um die Kosten! Nach wie vor ist die Entlastung des Riehener Dorfkerns



Geologen befürchten, dass der Tüllingerberg durch den Bau der Zollfrei-strasse ins Rutschen kommen könnte.

vom motorisierten Durchgangsverkehr ein wichtiges Postulat. Doch dürfte, wie Gemeindepräsident Gerhard Kaufmann in seiner Stellungnahme zur Interpellation Ulrich Flückiger am 21. Dezember 1983 ausführte, «der Bau und die Inbetriebnahme der Zollfrei-strasse einen äusserst geringen Beitrag zur Lösung der Riehener Verkehrsprobleme darstellen. Eine markante Verkehrsabnahme würde sich zweifellos in der Lörracherstrasse und in der Weilstrasse einstellen. Für den übrigen Teil der Riehener Verkehrsachse würde die Entlastung im besten Fall 15% ausmachen.» Die Verkehrsbelastung hat in den letzten Jahren bereits leicht abgenommen. Es sollte möglich sein, weitere Entlastungen auch auf andere Weise zu erreichen, zum Beispiel durch Umlagerung von Privatverkehr auf öffentliche Verkehrsmittel – doch wird dies noch vieler Anstrengungen bedürfen. Welche Auswirkungen die Probleme und die Denkweise der Achtzigerjahre auf die Geschichte der Zollfrei-strasse haben werden, wissen wir nicht – der Chronist, der die nächsten hundert Jahre dieser Planung beschreibt, wird es wissen.