

Ein Hauch von <Kaiseraugst>

Autor(en): Dieter Wüthrich

Quelle: Basler Stadtbuch

Jahr: 2004

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/stadtbuch/7c38ebdd-b790-41ec-8fd3-bea15c14feab>

Nutzungsbedingungen

Die Online-Plattform www.baslerstadtbuch.ch ist ein Angebot der Christoph Merian Stiftung. Die auf dieser Plattform veröffentlichten Dokumente stehen für nichtkommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung gratis zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrücke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des vorherigen schriftlichen Einverständnisses der Christoph Merian Stiftung.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die Online-Plattform [baslerstadtbuch.ch](http://www.baslerstadtbuch.ch) ist ein Service public der Christoph Merian Stiftung.

<http://www.cms-basel.ch>

<https://www.baslerstadtbuch.ch>

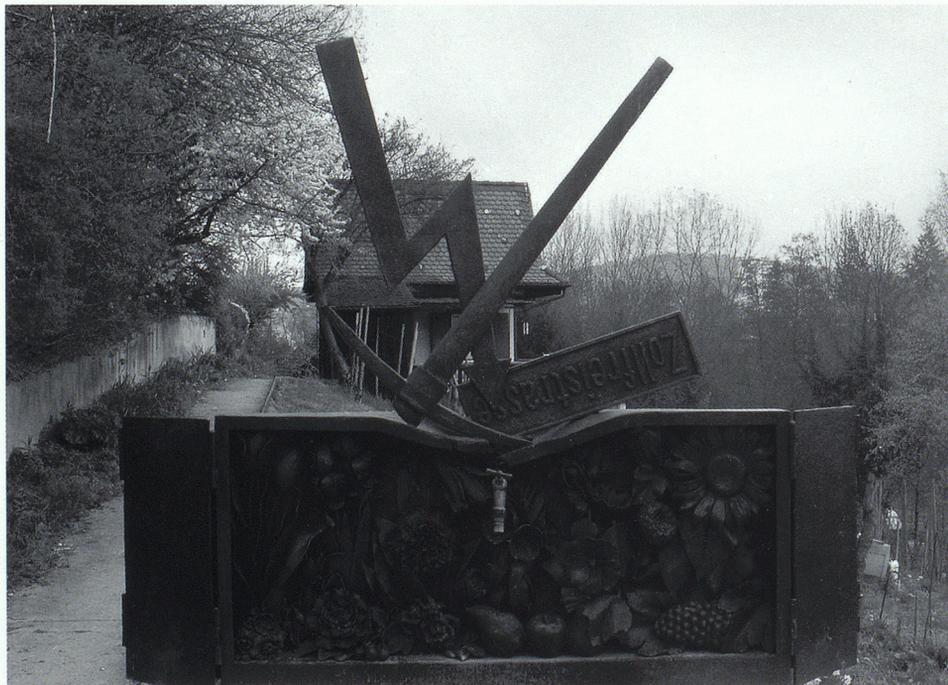
Ein Hauch von «Kaiseraugst»

Dieter Wüthrich

Die Zollfreistrasse – das wohl am heftigsten umstrittene Strassenprojekt seit der Nordtangente

Mehrmals in den vergangenen Monaten schien der Beginn der Bauarbeiten für die umstrittene Zollfreistrasse nur noch eine Frage von wenigen Tagen. Doch der anhaltende Widerstand von Teilen der Bevölkerung dies- und jenseits der Landesgrenze sowie eine vom Bundesgericht in Lausanne gleichsam in letzter Minute verfügte nochmalige Prüfung der Rechtslage im Zusammenhang mit der Enteignung privater Landeigentümer haben bisher verhindert, dass in dem ökologisch sensiblen Gebiet am Wieseufer die Bagger auffahren konnten.

Mahnmal gegen die Zerstörung der Natur:
Der Zollfreistrasse-Brunnen der Basler Künstlerin Bettina Eichin im Schlipf.



Das Volksfest wird um sechs Uhr morgens mit einer schmissigen «Tagwacht» des Musikkorps eröffnet. Gegen 13 Uhr treffen die Festgäste zur offiziellen Eröffnungsfeier ein. Jene aus Basel und der übrigen Schweiz werden beim Riehener Gemeindehaus willkommen geheissen, die Delegationen von jenseits der Landesgrenze besammeln sich vor dem Gasthaus «Krone» in Weil am Rhein. Von diesen beiden Besammlungsorten aus marschieren die Gäste eine halbe Stunde später Richtung Wieseufer. Die beiden Festzüge treffen sich schliesslich mitten auf der neu erbauten, mit prächtigen Fahnen geschmückten Brücke. Es folgen die obligaten Festansprachen, in denen die neue Verbindungsstrasse als Erfüllung eines lange gehegten Wunsches gewürdigt wird. Gegen Abend treffen sich die Honoratioren beider Länder schliesslich zum Galadiner in Weil am Rhein.¹

Hat da etwa eine Event-Agentur bereits ein Grobkonzept für die Feierlichkeiten zur Eröffnung der Zollfreistrasse im Jahr 2007 oder 2008 verfasst? Keineswegs! Das solchermassen beschriebene

Volksfest hat bereits stattgefunden – vor 142 Jahren, am 30. Dezember 1861. Die «Basler Nachrichten» berichteten über das wahrhaftig historische Ereignis auf der Titelseite ihrer Ausgabe vom 3. Januar 1862 wie folgt: «Es galt die Einweihung zu feiern der von der badischen Regierung neu erstellten Verbindungsstrasse zwischen Weil und Riehen. Es mündet dieselbe bekanntlich am nördlichen Ende des Dorfes auf der Lörracherstrasse aus, und wurde in Folge des Staatsvertrages vom 27. Juli 1852 zunächst zu Gunsten der Bewohner des badischen Gebietes auf dem rechten Wieseufer, behufs ihres Verkehrs mit dem oberen Wiesenthal und der neuen Wiesenthaleisenbahn, von der sie durch den sich gegen Dillingen hinaufziehenden Schweizerboden abgeschnitten waren, erbaut.»²

Liest man heute diesen Bericht, so scheint also der zwischen Deutschland und der Schweiz abgeschlossene Staatsvertrag, dessen raschen Vollzug die heutigen Befürworter der Zollfreistrasse verlangen, bereits vor 143 Jahren erfüllt worden zu sein. Allerdings ist das noch aus vorautomobilen Zeiten stammende erste bilaterale Abkommen von 1852 im Jahre 1977 erneuert worden. Die vor 142 Jahren gefeierte Einweihung der Strassenverbindung zwischen Weil am Rhein und Riehen ist deshalb heute allenfalls noch als historische Reminiszenz interessant. Denn als Folge des vor 27 Jahren erneuerten Staatsvertrages vereinbarten die Schweiz und Deutschland gewissermassen ein Tauschgeschäft: Die Bundesrepublik stellte das für den Bau einer Gemeinschaftszollanlage in Weil-Otterbach notwendige Areal zur Verfügung. Im Gegenzug willigte die Schweiz ein, eine zollfreie Verbindung zwischen Lörrach und Weil am Rhein über Schweizer Gebiet zu ermöglichen. Die Zollanlage ist in der Zwischenzeit längst gebaut worden, das auf rund 740 Metern über Schweizer Gebiet führende Teilstück der Zollfreistrasse besteht hingegen nach wie vor nur als Modell.

Jahrzehntelanger Protest

So alt wie das vor 30 Jahren konzipierte Projekt ist auch der Widerstand in Teilen der Bevölkerung gegen die geplante Strasse. Dieser richtet sich in

erster Linie gegen die Zerstörung einer idyllischen Fluss- und Auenlandschaft, die zahlreichen seltenen und deshalb schützenswerten Tier- und Pflanzenarten als letztes Refugium in Basel-Stadt dient. Grosse Bedenken hegt die Gegnerschaft zudem wegen der geplanten Linienführung der Strasse am Fusse des seit jeher erdrutschgefährdeten Schlipfs.

Allerdings artikuliert sich dieser Protest nicht immer in der gleichen Eindringlichkeit wie in den letzten Monaten. Es gab gar Zeiten, in denen man auf Schweizer Seite den Eindruck gewann, dass das umstrittene Projekt am Ende aus finanziellen Gründen gar nie realisiert werden würde. Doch auf deutscher Seite blieb man stets «am Ball» und trieb den Bau der Bundesstrasse 317 voran. Dabei nahmen es die deutschen Behörden mit der Erfüllung des Staatsvertrages allerdings ihrerseits nicht immer allzu genau. Denn plötzlich «verschwand

Der Basler Arzt und Umweltaktivist Martin Vosseler wurde zur Leitfigur der Widerstandsbewegung gegen die Zollfreistrasse.



der staatsvertraglich vereinbarte, für die erhoffte Verkehrsentlastung der Gemeinde Riehen entscheidende Anschluss «Dammstrasse» in Lörrach aus den Planungsunterlagen. Erst vor wenigen Monaten und erst nach heftigem Insistieren insbesondere der Gemeinde Riehen wurde von deutscher Seite der Bau dieses Anschlusses dann doch noch eher widerwillig zugesagt. Gleichzeitig wurde aber der Druck auf den baselstädtischen Regierungsrat erhöht, endlich die notwendigen Voraussetzungen für den Bau des über Riehener Gebiet führenden Teilstücks der Bundesstrasse 317 zu schaffen. Der Regierungsrat gab diesem Druck schliesslich nach und teilte im Jahr 2003 dem Regierungspräsidium in Freiburg im Breisgau schriftlich mit, dass dem Bau der Zollfreistrasse nichts Wesentliches mehr entgegenstehe und dass von deutscher Seite mit der Vergabe der Bauaufträge begonnen werden

Leise Erinnerungen an Kaiseraugst: Auf den drohenden Baubeginn reagierten die Zollfreistrasse-Gegner mit einer friedlichen Besetzung des Baugeländes.



könne. Unterstützt wurde er dabei vom Bund, der mehrmals festgestellt hatte, dass sämtliche Rechtsmittel gegen den Bau der Strasse ausgeschöpft seien.

Der Mann und die Strasse

Als sogar die Gegnerschaft zu resignieren und sich in das scheinbar Unvermeidliche zu schicken begann, trat mit dem Basler Arzt und Umweltaktivist Martin Vosseler jene Person erstmals in Erscheinung, die in den darauf folgenden Wochen und Monaten gleichsam zur Leit- und Identifikationsfigur des Protestes gegen die Zollfreistrasse wurde.

Mit seinen unkonventionellen Methoden gelang es Martin Vosseler, bei der Widerstandsbewegung neue, kaum mehr vorhanden geglaubte Kräfte zu mobilisieren. Was mit einem Hungerstreik und einer symbolischen Besetzung des künftigen Baugeländes Anfang 2004 begann, zog im Laufe des Jahres immer weitere Kreise. Zwar blieb Martin Vosselers Vision einer breiten Widerstandsfront in der Bevölkerung, wie sie sich Mitte der Siebzigerjahre gegen das geplante und letztlich verhinderte Kernkraftwerk Kaiseraugst gebildet hatte, unerfüllt. Aber nebst verschiedenen Vorstössen und Eingaben auf fast allen politisch und juristisch möglichen Ebenen bis hinauf zu Bundesrat und Bundesgericht bekannte plötzlich sogar der baselstädtische Regierungsrat in aller Öffentlichkeit, dass er das Projekt «Zollfreistrasse» als «nicht mehr zeitgemäss» erachte. Eine regierungsrätliche Delegation sprach deshalb mit dem Wunsch nach Neuverhandlungen mit der deutschen Bundesregierung bei Verkehrsminister Moritz Leuenberger vor.

Die angekündigte Räumung fand nicht statt

Die in der Folge von Moritz Leuenberger einberufene «gemischte Kommission» mit Vertretern beider Länder sprach sich indessen gegen solche Neuverhandlungen aus. Damit schien «der Mist endgültig geführt». Die Zollfreistrasse sei aus Gründen der Staatsräson und der Glaubwürdigkeit gegenüber den deutschen Vertragspartnern nicht mehr zu verhindern, erklärte denn auch der Regierungsrat im Spätsommer 2004 und kündigte die unmittelbar

bevorstehende polizeiliche Räumung des Baugebietes an – vorschnell, wie sich kurz darauf herausstellen sollte. Denn noch einmal gelangte die Gegnerschaft ans Bundesgericht, um die Rechtmässigkeit der eigentlich bereits vor Jahren abgelaufenen, vom Regierungsrat indessen verlängerten Rodungsbewilligung prüfen zu lassen. Und das Bundesgericht entschied tatsächlich im Sinne der Gegnerschaft: Es verfügte ein vorläufiges Baumfällverbot und ordnete eine erneute Prüfung der Rodungsbewilligung durch das kantonale Verwaltungsgericht an. Dessen Urteil ist kaum vor dem Frühjahr 2005 zu erwarten. Das letzte Schweizer Wort in Sachen Zollfreistrasse wird aller Voraussicht nach erneut das Bundesgericht haben. Zumindest eines ist gewiss bei dieser «unendlichen Geschichte»: Fortsetzung folgt...

Anmerkungen

- 1 Quelle: «Verkündigungsblatt des Bezirksamts Lörrach, Müllheim und Schönau» Nr. 132 vom 25. Dezember 1861.
- 2 Zitiert aus «Basler Nachrichten (Des Intelligenzblattes der Stadt Basel achtzehnter Jahrgang)» vom 3. Januar 1862.

Dort, wo künftig der Verkehr zwischen Lörrach und Weil am Rhein rollen soll, bietet das Wieseufer heute verschiedenen seltenen Tier- und Pflanzenarten einen der letzten verbliebenen Lebensräume im Kanton Basel-Stadt.

