

Zeitschrift: Akzent : Magazin für Kultur und Gesellschaft
Herausgeber: Pro Senectute Basel-Stadt
Band: - (2005)
Heft: 1

Artikel: Im Gespräch mit Michael Raith, Gemeindepräsident Riehen : die unendliche Geschichte oder: Der Kampf um die Zollfreistrasse
Autor: Ryser, Werner / Raith, Michael
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-843447>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 13.03.2025

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

Im Gespräch mit Michael Raith, Gemeindepräsident Riehen

Die unendliche Geschichte oder: Der Kampf um die Zollfreistrasse

Worum es geht: Um ein 725 Meter langes Verbindungsstück für die deutsche Bundesstrasse 317 auf Schweizer Boden, die bei Lörrach über eine Brücke zum rechten Wieseufer führt, um von dort aus, dem Fusse des Tüllinger Hügels entlang, vorbei am Riehener Schwimmbad, in Alt-Weil den Anschluss zu gewährleisten.

Die Zollfreistrasse, so die Befürworter, soll die vom Lärm und Durchgangsverkehr geplagte Gemeinde Tüllingen entlasten und Riehen von den endlosen Autokolonnen befreien. Es handelt sich um 15'000 bis 20'000 Fahrzeuge, die sich Tag für Tag durch die Lörracherstrasse stadteinwärts und stadtauswärts quälen.

Die Gegner meinen, dass der Rückgang des Individualverkehrs in Tüllingen und Riehen innerhalb von wenigen Jahren

durch Mehrverkehr kompensiert würde, weil die Erfahrung zeige, dass die Zahl der Autos einfach weiter zunehme. Ein Strassenbauprojekt durch ein Naturschutzgebiet sei nicht die zeitgemässe Antwort für die Verbindung zweier Städte, bringt Barbara Schneider, Basler Regierungsrätin, die Argumente der Gegner auf einen Nenner.

Der Schlipf – das umstrittene Stück Land

Michael Raith, Gemeindepräsident von Riehen und von Amtes wegen mit den Fragen rund um die Zollfreistrasse vertraut, beschreibt den umstrittenen Streifen Land am rechten Wieseufer:

Der Schlipf schlipft. Das geht schon aus dem Namen hervor. Es handelt sich um ein Rutschgebiet und die Schweiz rutscht an bestimmten Stellen 4 cm pro

Jahr hinunter und Deutschland rutscht nach und wenn man dem seinen Lauf gelassen hätte, so gäbe es das Problem der Zollfreistrasse gar nicht.

Tatsächlich ist die Bodenbeschaffenheit beim Schlipf nicht ganz unbedenklich. So warnt der Basler Kantonsgeologe vor den unterirdischen Wasserflüssen, wegen denen man unter Umständen Injektionen und Abdichtungen vornehmen müsse, die zu Verunreinigungen im Grundwasserschutzgebiet der Langen Erlen führen könnten.

Die geologischen Bedenken sind in der Tat noch nicht abschliessend ausgeräumt. Es besteht aber die Auffassung, dass es mit moderner Technik möglich sein sollte, die Probleme zu lösen. Aber das wird auch wieder bestritten, wie alles, was mit der Zollfreistrasse zu tun hat.





Michael Raith

Nach dem Studium der Theologie und Geschichte war Michael Raith als Leiter der Telefonseelsorge Basel und später der Gefängnisseelsorge Basel tätig. Er ist seit 1998 Gemeindepräsident von Riehen. Michael Raith war während Jahren Mitglied des Einwohnerrates Riehen, den er von 1990 – 1992 präsidierte. Ebenfalls während mehreren Amtsperioden gehörte (und gehört) er dem Grossen Rat des Kantons Basel-Stadt an, dessen Präsident er von 1995 – 1997 war.

Im übrigen besteht seit 115 Jahren ein Tunnel. Von Stetten aus führt eine Bahnlinie durch den Schlipf. Den durfte man bauen. Und er hat meines Wissens noch nie geologische Schwierigkeiten bereitet. Skepsis bei der Strasse, fehlende Skepsis bei der Schiene. Vielleicht hängt das damit zusammen, dass die Bahn ein besseres ökologisches Image hat als das Auto.

Was ist denn das Besondere am Schlipf? Handelt es sich dabei um ein Naturschutzgebiet?

Nein, aber es ist zumindest ein naturkundlich auffälliges Gebiet. Es gibt da eine Rebbergflora und -fauna und gewisse mediterrane Pflanzen, die sonst in der Gegend nicht vorkommen. Hinzu kommt, dass es in rechtlicher Hinsicht, was das Bauen und die Wasserversorgung betrifft, ein spezielles Gebiet ist.

Tatsächlich ist das Gebiet keine Auenlandschaft, wie auch schon behauptet wurde. «Auengebiete», so die Schweizer Auen-Beratungsstelle, «entstehen dort, wo Wasser und Land intensiv miteinander in Kontakt treten.» Davon kann bei

den Ufern der begradigten Wiese natürlich keine Rede mehr sein.

Im Jahr 2003 kündigten die Deutschen Behörden, gestützt auf den Staatsvertrag von 1977 zwischen Deutschland und der Eidgenossenschaft, den Bau des seit langem umstrittenen Strassenabschnittes an. Auf Drängen der Basler Behörden wurde im Frühjahr 2004 von Bundesrat Leuenberger die deutsch-schweizerische Kommission zu Gesprächen eingeladen, in der Hoffnung mit Verhandlungen eine angemessene Neuregelung des Staatsvertrages zu erreichen. Die Frage über den Bau der Zollfreistrasse wurde im Sommer 2004 zum politischen Dauerläufer, der nicht nur das Basler Kantons- und Riehener Gemeindeparlament beschäftigte, sondern auch die Stadtparlamente von Lörrach und Weil, die mit grosser Mehrheit an der Einhaltung des Staatsvertrages festhielten.

Einige Wochen zuvor, im Frühjahr 2004, hatte der Umweltaktivist Martin Vossler sein Zelt an der Wiese aufgeschlagen und war in einen Hungerstreik getreten, um gegen den Bau der Zollfreistrasse zu protestieren. Gleichgesinnte aus den



Reihen der Grünen und der «Regio ohne Zollfreie» (RoZ) schlossen sich ihm an. Im umstrittenen Gelände entstand ein Camp. Die Gegnerinnen und Gegner machen geltend, dass für den Strassenbau Bäume geopfert werden müssten. Um wie viele handelt es sich denn?

Das hängt davon ab, was man als Baum zählt. Je nach Standpunkt werden unterschiedliche Zahlen genannt. Aber wenn man von erwachsenen Bäumen ausgeht, dann sind es nicht sehr viele, vielleicht zwei Dutzend.

Wie auch immer: Vosseler und seine Gesinnungsgenossen verwiesen auf die «Berner Konvention», eine Konvention des Europarates über «die Erhaltung der europäischen wild lebenden Pflanzen und Tiere und ihrer natürlichen Lebensräume.» Was den Schlipf betrifft, so geht es um die dort zum Teil vorkommenden Vögel: Pirol, Gartenrotschwanz, Eisvogel, Wendehals. Deutschland und die Schweiz, sagt dazu alt Bundesrichter Martin Schubarth in einem Gutachten, «können ihre europaweit eingegangenen Verpflichtungen nicht durch eine bilaterale Vereinbarung aufheben.»

Der Kampf findet nun vor allem auf der juristischen Ebene statt. Die RoZ stellte fest, dass die von der Basler Regierung 1995 erteilte Rodungsbewilligung abgelaufen ist und somit ihre Gültigkeit verloren habe. Die Behörden reichten die Bewilligung nach und verschoben die Baumfällaktion auf «frühestens August 2004», denn bis Ende Juli sei Brutzeit. Daraufhin machten die Gegner der Zollfreien geltend, dass auf den Bäumen neben dem Camp auch Turmfalken und Ringeltauben brüten, die im selben Jahr mehrere Bruten aufziehen. Gleichzeitig kündeten sie eine Baumbesetzung an. Man suchte Freiwillige für den Widerstand «am Boden oder auf den Bäumen».

Ein Blick zurück

In einem Staatsvertrag, der am 27. 7.1852 zwischen der Schweiz und dem Grossherzogtum Baden unterzeichnet wurde, erhielt die grossherzogliche Badische Regierung «das Recht, zur Verbindung der Stadt Lörrach und des Wiesenthales mit Weil», eine Strasse auf dem dazwischen liegenden schweizerischen Grund und Boden zu bauen.



Worum ging es damals?

Geplant war eine Eisenbahnlinie von Freiburg über Lörrach und Liestal nach Zürich. Basel, das nach diesen Plänen rechts liegen gelassen worden wäre, kämpfte um einen Anschluss. Als Gegenleistung dafür sicherte man den Lörrachern eine Strasse bis zum Rhein zu. Neben der Bahn war damals die Rheinschifffahrt ein wichtiges Thema. Aus Gründen seiner wirtschaftlichen Entwicklung wollte Lörrach einen Strassenanschluss an den Rheinhafen.



Diese Strasse wurde aber nie gebaut.

Doch. Ich bin der Auffassung, dieser Vertrag sei mit dem Bau der Wiesenbrücke anno 1861 erfüllt worden. Auf diesem Weg konnte man, wie heute noch, von Weil nach Lörrach fahren. Aber 1977, als der neue Staatsvertrag unterzeichnet wurde, herrschte an den Zollämtern ein anderes Leben als im Jahrhundert davor und man ging davon aus, jener von 1852 sei noch nicht erfüllt.

Dieser zweite Staatsvertrag, der die Strassenführung auf den Meter genau festschreibt, scheint die Gegenleistung für die Erlaubnis der Stadt Weil gewesen zu sein, eine schweizerisch-deutsche Gemeinschaftszollanlage auf ihrem Gemeindegebiet bauen zu lassen. Wer gab dieses Versprechen? War es der Bund oder der Kanton Basel-Stadt?

Die Gemeinde Riehen ist über dieses Versprechen nicht informiert worden. Darum ist das Einzige, das ich zuverlässig weiss, dass es nicht die Gemeinde Riehen war. Aber davon abgesehen spielt es heute realpolitisch natürlich eine zentrale Rolle, dass man gesagt hat: Wir geben euch das Land für eine Gemeinschaftszollanlage und ihr lasst uns dafür diese Strasse bauen.

Vertragspartner, auch dies sei hier in Erinnerung gerufen, sind die Eidgenossenschaft und die Bundesrepublik Deutschland. Hat der Kanton Basel-Stadt dazu überhaupt irgendetwas zu sagen?

Nein, de jure nicht. Der Vertrag ist für den Kanton nicht interpretierbar. Gefordert ist er im praktischen Vollzug, dann wenn die Strasse gebaut werden muss. Er bestellt die Baumaschinen und er muss, wenn es Schwierigkeiten geben sollte, die Bauarbeiten, notfalls mit Polizeischutz, sicherstellen.

Wie verbindlich ist ein Staatsvertrag?

Einen Staatsvertrag kann man nicht kündigen. Er gilt grundsätzlich immer. Dieser Staatsvertrag allerdings hat eine Klausel, dass man nochmals über die Bücher gehen kann, wenn gewisse Voraussetzungen gegeben sind. Solche Voraussetzungen fehlen nach der Meinung der Mehrheit der zuständigen Experten jedoch.

Im Herbst wurden im Kanton Basel-Stadt innerhalb von 15 Tagen 6188 Unterschriften für die «Wiese-Initiative»



gesammelt, die für den Schutz des Naturgebietes an der Wiese sorgen soll. Dazu Martin Vosseler: «Erstmals kann die Bevölkerung über die Zollfreistrasse abstimmen.» Ist das so?

Die Staatskanzlei steht auf dem Standpunkt, dass man mit einer kantonalen Volksinitiative einen vom Bund abgeschlossenen Staatsvertrag nicht aushebeln kann.

Mit anderen Worten: Mit der Wiese-Initiative kann die Basler Bevölkerung allenfalls ihre Meinung kundtun. Mehr wohl nicht. Noch in der Schwebe ist die von alt Bundesrichter Martin Schubarth aufgeworfene Frage des Verhältnisses der Berner Konvention zum Staatsvertrag. Da müssen die Gerichte noch Stellung nehmen, wobei anzunehmen ist, dass auch hier der Staatsvertrag Vorrang hat. Was bleibt den Gegnern der Zollfreistrasse noch als Hoffnung?

Die Deutschen stellten schon einmal den Bau zurück, weil das Geld fehlte. Möglicherweise spekuliert man auch jetzt wieder auf leere Kassen. Bisher ist es den Gegnern gelungen, den Bau immer wieder hinauszuzögern. Und genau das ärgert die andere Seite. Letztlich geht es ja nicht um die Bäume und die Vögel, die dort nisten, sondern darum, Zeit zu gewinnen, bis eines Tages die ganze Sache obsolet geworden sein könnte.

Man kann es drehen und wenden wie man will: Ein Vertrag ist ein Vertrag. Die Argumente der Gegner wurden immer

wieder geprüft – und immer wieder verworfen. Die Auseinandersetzungen um die Zollfreistrasse sind die Geschichte eines (noch) nicht eingelösten Versprechens. Seit dem Staatsvertrag von 1977 sind inzwischen bald 30 Jahre vergangen.

Das ist in der Tat eine lange Zeit. Man kann über Sinn und Nutzen der Zollfreistrasse verschiedener Meinung sein. Das ist aber nicht mehr das Thema, das sich und heute stellt. Es gilt zu bedenken, dass wir noch Dutzende von anderen grenzüberschreitenden Fragen lösen müssen. Wir leben mitten in Europa, wir gehen jeden Tag über die Grenze, wir alle und Tausende mit uns sind Grenzgänger. Das Ausland ist zum Teil auf uns angewiesen, wir sind zum Teil auf das Ausland angewiesen. Heute stehen wir uns mehr auf den Füßen also noch vor zwanzig Jahren, im Guten wie im Schlechten. Die Welt ist auch hier im Dreiländereck globalisierter geworden. Ich denke an die Regio-S-Bahn, die Rückstauprobleme der Autobahn, die ungelösten Fragen rund um die Flughäfen, die Bypasspläne der Bahn, die Folgen der Bilateralen, die Förderung der grenzüberschreitenden Wander- und Velowege, die Vernetzung im Bildungs- und Gesundheitsbereich. Man kann Themen wie die Zollfreistrasse nicht mehr gesondert und aus einem bloss lokalen Blickwinkel betrachten. Und je länger eine Lösung des Problems auf sich warten lässt, desto grösser ist der Schaden, den die Blockierung anrichtet.

Interview Werner Ryser