



Grosser Rat des Kantons Basel-Stadt

Protokoll

der ausserordentlichen Sitzung zum Thema **Zollfreie Strasse**

Samstag, den 12. März 2005, um 09:00 Uhr

Vorsitz: *Bruno Mazzotti, Grossratspräsident*

Protokoll: *Thomas Dähler, I. Ratssekretär*
Barbara Schüpbach-Guggenbühl, II. Ratssekretärin
Marianne Eggenberger, Texterfassung Wortprotokoll

Abwesende: *Andreas Albrecht (LDP), Thomas Baerlocher (SP), Markus Benz (DSP), Sibylle Benz (SP), Patrizia Bernasconi (Bündnis), Toni Casagrande (SVP), Lukas Engelberger (CVP), Irène Fischer (SP), Martin Hug (LDP), Bernhard Madörin (SVP), Peter Malama (FDP), Urs Müller (Bündnis), Annemarie Pfister (Bündnis), Martina Saner (SP), Tobit Schäfer (SP), Sibylle Schürch (SP), Urs Schweizer (FDP), Rolf Stürm (FDP), Bruno Suter (SP), Margrith von Felten (Bündnis), Daniel Wunderlin (SP).*

Verhandlungsgegenstände:

Begrüssung	126
Geschichte des Projektes, Rechtliche Situation und Auswirkungen der Wiese-Initiative	126
Das Projekt "Zollfreie Strasse"	129
Vorteile und Bedeutung des Projekts	130
Die geologische Lage und ihre Implikationen für das Projekt	133
Das Berner Artenschutzabkommen und seine Bedeutung für das Projekt	134
Stellungnahme der Gemeinde Riehen	136
Die Wiese-Initiative	138
Beantwortung von Fragen der Mitglieder des Grossen Rates	141
Verabschiedung	148
Anhang A: Weitere eingegangene Fragen	150
Anhang B: Stellungnahmen zu den weiteren eingegangenen Fragen	154

Begrüssung

[09:00:00]

Bruno Mazzotti, Grossratspräsident: ich begrüsse die anwesenden Mitglieder des Grossen Rates und die Referentinnen und Referenten zur heutigen ausserordentlichen Grossratssitzung. Ebenso ist es mir eine grosse Ehre, auf der Tribüne den Präsidenten des Landtags von Baden-Württemberg, Herrn Peter Straub, und eine Vertreterin des Landratsamts Lörrach begrüssen zu dürfen. Sie werden betreut von alt Grossratspräsident Leonhard Burckhardt.

Ich gebe der Hoffnung Ausdruck, dass diese ausserordentliche Sitzung, welche eigentlich eine Informationsveranstaltung ist, würdig verläuft.

Ferner teile ich Ihnen mit, dass ich dem Schweizer Fernsehen und Telebasel erlaubt habe, im Saal Aufnahmen zu machen, ebenso wie verschiedene inländische und ausländische Medien die Erlaubnis haben, zu fotografieren.

Geschichte des Projektes, Rechtliche Situation und Auswirkungen der Wiese-Initiative

[09:06:52]

RR Guy Morin, Vorsteher des Justizdepartementes (JD): Der Regierungsrat hat zur Zollfreistrasse schon verschiedentlich - auch gegenüber dem Grossen Rat - Stellung bezogen. Dies ist auch nachlesbar, so dass ich in der mir zur Verfügung stehenden kurzen Zeit nicht nochmals im Detail darauf eingehen werde.

Im heutigen Zeitpunkt lässt sich sagen, dass die Gerichte das (vorläufig) letzte Wort haben werden. Am 7. März hat die Verhandlung vor Verwaltungsgericht über die Einsprachen gegen die Verlängerung der Rodungsbewilligung stattgefunden. Das Urteil werden wir in 3 bis 4 Wochen haben. Bei einer Gutheissung der Rekurse wird die Regierung die Angelegenheit unter diesem neuen Aspekt nochmals beurteilen müssen. Sollten die Rekurse abgelehnt werden, so lässt sich folgendes festhalten:

Die rechtliche Verpflichtung des Kantons Basel-Stadt gründet in mehreren Staatsverträgen:

Die ursprüngliche Verpflichtung beruht auf dem Vertrag zwischen der schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Grossherzogtum Baden aus dem Jahre 1852. In dessen Artikel 34 erhält die grossherzoglich-badische Regierung das Recht, "zur Verbindung der Stadt Lörrach und des Wiesentales mit Weil, eine Strasse auf dem dazwischen liegenden schweizerischem Grund und Boden zu bauen."

Im Jahre 1970 sodann schlossen der Kanton Basel-Stadt und die Stadt Weil am Rhein einen Vorvertrag über den Verkauf von 5 Hektaren Land des ehemaligen Hofgutes Otterbach an die Stadt Weil am Rhein im Hinblick auf den zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweizerischen Eidgenossenschaft abzuschliessenden Staatsvertrag über den Autobahnzusammenschluss bei Basel. Als Voraussetzung dieses Vorvertrages anerkennt der Kanton Basel-Stadt die im Staatsvertrag von 1852 eingegangene Verpflichtung, den Bau und Betrieb einer zollfreien Strasse von Lörrach nach Weil über das Gebiet der Gemeinde Riehen zuzulassen und verpflichtet sich, dass er das in seiner Macht stehende unternimmt, um den Abschluss des hierfür erforderlichen Staatsvertrages zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweizerischen Eidgenossenschaft zu fördern. Der Vertrag über die Zollfreistrasse selbst zwischen der Schweiz und Deutschland schliesslich datiert vom 25. April 1977 und ist anerkanntermassen immer noch gültig.

Aus einem solchen rechtsgültigen Vertrag gibt es nur zwei Auswege:

Die **Geltendmachung veränderter Verhältnisse** oder die **Neuverhandlung** über ein veraltetes Projekt:

Artikel 22 Abs. 2 des Staatsvertrages lautet wie folgt:

"Sollten sich bei der Durchführung des Vertrags erhebliche Schwierigkeiten ergeben oder ändern sich die bei seinem Abschluss bestehenden Verhältnisse wesentlich, so werden die Vertragsstaaten auf Verlangen eines Vertragsstaats über eine angemessene Neuregelung verhandeln."

Es handelt sich hierbei um eine so genannte "clausula rebus sic stantibus" für wesentlich veränderte Verhältnisse und ist für Staatsverträge üblich. Nach allgemeinen völkerrechtlichen Grundsätzen kann sich eine Vertragspartei auf die clausula rebus sic stantibus nur dann berufen, wenn ein einschneidender Wandel der Umstände mit einer massiven Verschiebung der vertraglichen Lasten einer Partei vorliegt. Im Oktober 2003 wandte sich der Regierungsrat an den Bundesrat, um ein Treffen einer Delegation des Regierungsrates mit Herrn Bundesrat Leuenberger zu erwirken. Bundesrat Leuenberger erklärte sich gegenüber dieser Delegation

bereit, die Gemischte Kommission gemäss Art. 18 im April 2004 einberufen werde. Nach zwei Sitzungen dieser Kommission stand allerdings fest, dass Deutschland nicht gewillt ist, auf Neuverhandlungen gemäss Art. 22 Abs. 2 einzutreten. Die Einberufung eines Schiedsgerichts zur Entscheidung der Frage, ob auf Neuverhandlungen einzutreten ist, wurde in der Folge von Bundesrat Leuenberger in seinem Schreiben vom 27. April 2004 als aussichtslos beurteilt.

Den Weg, über die Geltendmachung wesentlich veränderter Verhältnisse Neuverhandlungen anzustreben, hatte man im übrigen im Jahre 1990 bereits einmal beschritten: Aufgrund der Standesinitiative des Kantons Basel-Stadt vom 27. Dezember 1988 kam der Bundesrat dann aber ebenfalls zur Ansicht, dass seines Erachtens keine veränderten Verhältnisse vorliegen. Um dennoch eine Diskussion mit Deutschland zu ermöglichen, wurde die Gemischte Kommission trotzdem einberufen. Im Ergebnis allerdings ohne Erfolg.

Zu einer nochmaligen Berufung auf die veränderten Verhältnisse würde der Bundesrat nach diesen zwei Versuchen ohne neue Erkenntnisse wohl nicht mehr Hand bieten.

Verträge können sodann in **gegenseitigem Einvernehmen** in **Neuverhandlungen** geändert werden. Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt hat den deutschen Nachbarn ein konkretes Angebot zur Lösung des Problems unterbreitet. Er hat sich bereit erklärt, einen substantiellen Beitrag an die Realisierung einer verbesserten Strassenführung in einem Tunnel oder, bei einem Verzicht auf das Projekt der Zollfreien Strasse, als Kompensation zu Gunsten einer wesentlichen Verbesserung des grenzüberschreitenden öffentlichen Nahverkehrs. Die deutschen Gesprächspartner fanden es sehr positiv, dass der Gesprächsfaden von Basel wieder aufgenommen wurde. Sie sahen aber leider keine Möglichkeiten, sich bei ihren zuständigen Behörden von Land und Bund für eine Änderung des vereinbarten Projektes einzusetzen. Von diesem, für uns enttäuschenden Entscheid müssen wir Kenntnis nehmen.

Staatsverträge stehen über nationale Gesetzgebungen: So können Bestimmungen der deutschen und schweizerischen Nationalstrassen- oder Bundesstrassengesetzgebung über die Geltungsdauer der Plangenehmigung (10 Jahre in Dt, max 8 Jahre in CH) hier keine Anwendung finden.

Probleme beim Vollzug von Staatsverträgen sind allerdings nichts aussergewöhnliches. Insbesondere nicht, wenn es sich um grosse, kapitalintensive und / oder auf längere Zeit angelegte Projekte handelt. So stellen sich zur Zeit Probleme mit der Lärmbelastung des Flughafens "Unique" in Zürich und aus finanziellen Gründen mit der Umsetzung der Vereinbarung zwischen dem Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements und dem Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des Zulaufes zur neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) in der Schweiz vom 6. September 1996.

Nicht nur der Vertrag über die Zollfreistrasse bereitet also Probleme, weshalb diese also auch nicht überbewertet werden sollten.

Unabhängig von der Realisierung der Zollfreien Strasse muss festgehalten werden, dass die **gutnachbarschaftlichen Beziehungen** nicht alleine an einigen hundert Metern Strassenbau festgemacht werden dürfen. Dies würde dem guten Einvernehmen und dem Potential unserer Region in keiner Weise gerecht. Der Regierungsrat begrüsst deshalb auch ausdrücklich die Weiler Initiative für einen **Eurodistrikt Basel**. Die Erfahrungen aus den Eurodistrikt-Diskussionen in den Räumen Strasbourg und Freiburg/Mulhouse zeigen, dass derartigen Prozessen in hohem Masse Sympathie und Aufmerksamkeit zuteil werden. Sie sind geeignet, weite Kreise der Bevölkerung einzubeziehen und vertrauensbildend zu wirken. Bei einem Eurodistrikt handelt es sich zwar zunächst nur um einen politischen Appell zugunsten einer möglichst intensiven Form der grenzüberschreitenden Kooperation. Rechtliche oder finanzielle Vorgaben sind darin noch nicht enthalten aber Gegenstand von EU internen Verhandlungen. Er kann aber die Basis für neue Ideen eines vertieften Miteinanders sein wie auch für neue Finanzmittel der EU, die unsere Region im Hinblick auf das Auslaufen der INTERREG-Mittel im Jahr 2006 dringend benötigt. Es ist deshalb wichtig, dass sich die Schweiz und insbesondere die Nordwestschweiz an diesem Prozess beteiligt.

RR Barbara Schneider, Vorsteherin des Baudepartementes (BD): Es ist bereits so viel über die Zollfreistrasse geredet und gestritten worden, dass ich vorab für die Wahrung der Massstäblichkeit plädieren möchte: An der Wiese steht nicht ein Biotop von nationaler Bedeutung zur Disposition. Es steht auch nicht die staatspolitische Zuverlässigkeit des Kantons Basel-Stadt zur Debatte. Wir sprechen heute über ein staatsvertraglich abgesichertes, 700 Meter langes bewilligtes Strassenstück an der äussersten Peripherie unseres Kantons und darüber, dass dafür ein Stück Natur aufgegeben werden muss, das es in seiner Art im kleinen Kanton Basel-Stadt nicht mehr gibt. Der Regierungsrat hält nach wie vor daran fest, dass der Staatsvertrag von 1977 einzuhalten sei. Daran ändert auch die Haltung des Regierungsrates nichts, wonach das Projekt Zollfreistrasse nicht mehr zeitgemäss ist. Dass unsere deutschen Partner das anders sehen, ist ihr gutes Recht, wir müssen es zur Kenntnis nehmen.

Der Regierungsrat hat - nach den abgebrochenen Verhandlungen der Gemischten Kommission im Frühjahr

2004 und dem Verzicht, die Sache an das für solche Fälle vorgesehene internationale Schiedsgericht weiterzuziehen - nur drei Möglichkeiten, nachdem alle Rechtsverfahren gültig abgeschlossen sind: 1. Er lässt das Areal für den Baubeginn herrichten, oder 2. er kann der deutschen Seite anbieten, das Projekt unter Kostenbeteiligung des Kantons zu optimieren, oder 3. er kann ein Kompensationsgeschäft vorschlagen, konkret wären das beispielsweise exterritoriale Investitionen des Kantons in den öffentlichen Verkehr. Wir haben unseren deutschen Partnern vor zehn Tagen am 3. März die beiden Möglichkeiten Optimierung oder Kompensation vorgeschlagen. Wir haben unsere Bereitschaft erklärt, dem dafür natürlich zuständigen Grossen Rat vorzuschlagen, in eine inzwischen neu beurteilte Tunnelvariante zu investieren oder in den grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr. Die deutsche Seite konnte darauf nicht eintreten. Eine Tunnelvariante kann deshalb nicht in Frage kommen, weil dann das ganze Planfeststellungsverfahren mit der absehbaren jahrelangen Verzögerung wieder neu begonnen werden müsste. Eine Kompensationslösung zugunsten des öffentlichen Verkehrs wird deshalb nicht unterstützt, weil damit die Bedürfnisse der deutschen Seite - Fertigstellung der B 317 - nicht erfüllt werden könnten, die Städte Weil und Lörrach würden so nicht verbunden.

Der Regierungsrat bringt für diese Haltung Verständnis auf, auch wenn er bedauert, dass sich die Interessengegensätze auf diese Weise nicht auflösen lassen. Somit hängt das weitere Verfahren davon ab, wie das Verwaltungsgericht in Kürze über die Verlängerung der seinerzeitigen Rodungsbewilligung entscheidet. Es hat wohl wenig Sinn, heute über den Gerichtsentscheid und allfällige Szenarien danach zu diskutieren. Dies zumal noch andere Verfahren in der Schwebe sind, nämlich der noch ausstehende Abschluss der Enteignungsverfahren für die zweite Bauetappe der Zollfreistrasse sowie die Abklärung, ob es juristisch gerechtfertigt war, das Projekt in zwei Etappen aufzuteilen. (Die erste Etappe ist die Strecke von der deutschen Landesgrenze Lörrach bis über die Wiesebrücke.)

Immerhin, das darf ich hier doch gerne festhalten, hat die auch öffentliche Diskussion über die Zollfreie Strasse dazu geführt, dass die Themen "ökologische Ausgleichsmassnahmen" und "ökologische Baubegleitung" auf den Tisch gebracht worden sind. Die deutsche Seite wird sich bekanntlich mit einem namhaften Betrag in diesen Bereichen engagieren. Das ist sehr erfreulich und wir danken dafür.

Eine weitere Folge der bisherigen, sich über Jahrzehnte hinstreckenden Diskussion ist die Wiese-Initiative. Auch wenn diese Initiative zur Verhinderung der Zollfreistrasse gedacht ist, ist sie so formuliert, dass sie auf alle Naturgebiete Anwendung findet. Der Grosse Rat hat die Initiative im Januar 2005 für gültig erklärt. Der Regierungsrat hat sich dazu verpflichtet, dem Parlament zügig, konkret bis vor den Sommerferien darüber zu berichten. Es wird darum gehen, konkret darzulegen, was neu zum Schutz der Naturgebiete entlang der Wiese vorgekehrt werden kann. Ich persönlich vermute, dass wir diesbezüglich unsere Hausaufgaben bereits gemacht haben. Das heisst nicht, dass die zahlreichen gesetzlichen Bestimmungen auf kantonaler und eidgenössischer Ebene besser aufeinander abgestimmt werden könnten, dass die zahlreichen Institutionen, Gremien und Waldeigentümer nicht besser zusammenarbeiten könnten und es heisst auch nicht, dass die bestehenden Schutzkonzepte und Projekte in einzelnen Punkten nicht noch intensiviert werden könnten.

So gesehen wird die Initiative vom Regierungsrat begrüsst, nicht als Instrument, das den Staatsvertrag für die Zollfreie Strasse aufhebt, aber als Unterstützung der Bemühungen, den Naturschutz im Kanton zu verwirklichen. Wir erwarten uns davon etliche Verbesserungsvorschläge zugunsten des Naturschutzes an der Wiese.

Der Regierungsrat hat also zur Kenntnis nehmen müssen, dass die deutsche Seite auf der Einhaltung und Umsetzung des Staatsvertrages und des bewilligten Strassenprojektes besteht. Das ist ihr gutes Recht. Das weitere Vorgehen kann heute allerdings noch nicht dargelegt werden, da noch der Gerichtsentscheid zur Rodungsbewilligung aussteht. Mit einem umgehenden Baubeginn ist aus Sicht des Regierungsrates aber nicht zu rechnen. Wir gehen davon aus, dass die Gegner der Strasse alle Rechtsmittel ausschöpfen.

Ich bitte die deutsche Seite an dieser Stelle anzuerkennen, dass wir mit dem Bau, auch mit Vorbereitungsarbeiten dazu, erst dann beginnen können, wenn alle gerichtlichen Verfahren rechtskräftig abgeschlossen sind.

Der Regierungsrat hat auch zur Kenntnis nehmen dürfen, dass der deutschen Seite der Naturschutz wichtig ist. Dafür danken wir. Wir dürfen auch zur Kenntnis nehmen, dass von der Wiese-Initiative weitere Impulse zur Optimierung des Naturschutzes ausgehen werden.

Den Referaten unserer Partner sehe ich mit Interesse entgegen.

Das Projekt "Zollfreie Strasse"

[09:22:29]

Gudrun Heute-Bluhm, Oberbürgermeisterin der Stadt Lörrach:
[wesentlicher Inhalt des Kommentars zur PP-Präsentation]

Ich danke für die Gelegenheit, Ihnen dieses Projekt vorzustellen. Ich möchte es tun, um für Verständnis dafür zu werben, dass wir nach vielen Jahren der Planung und verschiedener rechtlicher Verfahren dieses Projekt weiterführen wollen und müssen. Es sind Emotionen im Spiel. Die wichtigste Emotion in diesem Bereich ist das Vertrauen der Bürgerinnen und Bürger, die geduldig abgewartet haben, bis dieses Projekt seine rechtliche Überprüfung durchlaufen hat.

Für viele von Ihnen ist es nichts Neues, was ich jetzt sagen werde. Trotzdem möchte ich einige Details aufführen: Dieses Projekt ist nicht nur eine Verbindungsstrasse, sondern es ist etwas mehr als 1% einer Verbindung von Weil am Rhein bis zum Feldberg. Eine Bundesstrasse, die ihrer Vollendung entgegensteht. Auf einer Karte bräuchten Sie fast eine Lupe, um dieses kleine Stück zu finden. Es ist ein wesentlicher Teil einer langen Planungsgeschichte.

Wir haben versucht, den Teil der Strecke, der hinterher sichtbar sein wird, in einen Vergleich zu setzen, der Ihnen allen vertraut ist. Die freie Strecke und der Trog, bezogen auf die Breite der Strasse von ungefähr 8,5 Metern, würden ungefähr 18% der Fläche des Münsterplatzes einnehmen. Das wird am Schluss für das menschliche Auge sichtbar sein. Das gehört auch in die Abwägung hinein, wenn man sich die Wirkung dieser Strasse deutlich macht. Die Breite entspricht etwa der Riehenstrasse auf der Höhe Eglisee.

Sie alle wissen, und darüber wurde schon oft gesprochen, um die Entlastungswirkung der Strasse. Das ist der entscheidende Punkt. Ich habe vorhin von Vertrauen gesprochen. Aus unserer Sicht meine ich dabei die Tüllinger Bürger. Die absolute Zahl der Fahrzeuge ist nicht das, was Ihnen das Projekt schmackhaft macht, salopp ausgedrückt, aber es geht auch um die vielen Jahre, die man abgewartet hat. Es ist nicht damit getan, ein Dorf von der Aussenwelt fast abzuschneiden, um dann zu sagen, der Verkehr lässt nach. Vertrauensschutz ist das, was Bürger und Bürgerinnen von uns erwarten. Der Verlust von Vertrauensschutz ist unmittelbarer Partner der Politikverdrossenheit. Darum ist dieses Projekt für mich ein wesentliches Anliegen. Ich habe Verständnis für diejenigen, die eine andere Werteabwägung treffen und anderen Belangen den Vorzug geben.

So alt das Projekt sein mag, es ist nicht veraltet. Eine wirklich bessere Variante wurde bei allen Diskussionen nicht präsentiert. Aus der Sicht der Gutachter ist diese Variante die ökologisch beste, und zwar gesamtökologisch gesehen, unter Einschluss des Grundwasserschutzes, der Natur- und Landeschutzthemen und der Luftreinhaltung. Wir verringern die Strassenverbindung zwischen Lörrach und Weil um ein Vielfaches. Dass die neue Variante, die der Regierungsrat eingebracht hat, für den Grundwasserschutz nicht unbedingt die gleichen Probleme mit sich bringt wie einige der zuvor geprüften Varianten, mag sein. Dies hat aber seinen Preis. 10 Meter Strasse würden CHF 1'000'000.- kosten, das ganze Projekt CHF 75'000'000.-; fast das Doppelte der jetzigen Variante.

Auenwald: Darüber wurde viel gesprochen und ich bin Frau Regierungsrätin Schneider dankbar, dass Sie das nochmals deutlich gemacht hat. Es ist kein Naturschutzgebiet und kein Auenwald. Es ist ein Wäldchen, das einen ähnlichen Charakter hat, welcher durch viele standortfremde Pflanzen keineswegs unwiederbringlich ist. Ich wage zu behaupten, dass die Langen Erlen in der jetzigen Form weitaus schützenswerter sind, als das, was am begräbten Flusslauf der Wiese noch vorhanden ist. Die Vögel sind sicherlich das, was aus der Sicht der Naturschützer die grössten Emotionen auslöst. Ich habe mich bei den massgeblichen Verbänden in unserem Bereich kundig gemacht, um herauszufinden, welche Vögel direkt betroffen sein werden. Von allen, die auf der roten Liste sind oder sonst schützenswert sind, betrifft es zwei Vogelarten, die auf einen Auenwald, soweit es ein solcher wäre, angewiesen sind: Der Pirol und der Grauspecht. Davon sind die meisten der Paare, die gesichtet worden sind, nicht im unteren Schlipf, sondern oben am Berg gesichtet worden. Sie sind unbestritten in der Lage dort zu nisten. Das heisst, sie könnten dorthin umziehen. Soviel zu dem Gesichtspunkt der Betroffenheit der Flora und Fauna.

Es wurde viel über die Geologie gesagt. Ich möchte die Einzelheiten nicht aufgreifen, zumal ich mir nicht anmasse, davon wirklich etwas zu verstehen. Ich möchte Ihnen nur deutlich machen, dass wir es uns nicht leicht gemacht haben, an dem Projekt festzuhalten. Wir sind auf jede Einzelheit eingegangen und haben uns bei unseren Fachleuten kundig gemacht. Dazu gehören natürlich auch die geologischen Dinge. Auch unsere Bürgerinnen und Bürger möchten nicht auf dem Schlipfberg abrutschen. Es wurde immer wieder bestätigt, zuletzt durch die Schweizer Obergutachter, die seinerzeit das Bauprojekt betreut haben, dass das Projekt in dieser Form die geringsten Gefahren für die Hangstabilität aufweist, weil es nicht in den Hang einschneidet, sondern ihn anschneidet.

Gesamteingriff in die Natur: Es wurde viel von den Bäumen gesprochen. Ich möchte nicht von den 80 Bäumen

aus den Langen Erlen sprechen. Ich weiss warum und verstehe das, aber es zeigt, dass auch hier Abwägungen immer bezogen auf das jeweilige Ergebnis vorgenommen werden müssen. Die Frage sei erlaubt, ob das neue Projekt gegebenenfalls nicht im Wesentlichen auch diese negativen Wirkungen nach sich ziehen würde, weil die Hälfte des Trassees bestehen bleiben würde.

Insgesamt haben wir viel darüber gesprochen, dass ein ökologischer Ausgleich sinnvoll und notwendig ist und nach deutschem Recht auch erforderlich würde. Wir haben auf Anregung des Basler Regierungsrats, insbesondere des Baudepartements, der ökologischen Baubegleitung zugestimmt. Der Finanzgeber und Bauherr Bund hat auch zugestimmt, diese zusätzlichen Ausgleichsmassnahmen in der Höhe von CHF 1'000'000.- zu finanzieren, um dem Projekt einen gewissen Ausgleich zuzusprechen. Selbstverständlich ist, dass bei jedem Strassenprojekt die Flächen über dem Tunnel und unter der Brücke renaturiert werden.

Der nächste Punkt hat mit dem Projekt eigentlich nichts zu tun. Sie sehen das an dem marketingorientierten Namen "Wiesionen". Wir haben bei unserer Bevölkerung dafür geworben, dass wir selber, als Stadt Lörrach, für die Wiese auf Lörracher Gebiet einen renaturierten Zustand herstellen. Die Langen Erlen sind uns dafür ein Vorbild. Wir haben einige Ansatzpunkte gefunden, um ein Projekt anzuführen, welches wir gerne über die Grenze fortführen möchten.

Abschliessend ein Wort zur Geschichte. Es hat vielleicht eine gewisse Ironie. Regio-S-Bahn und Zollfreie Strasse sind, man mag es bedauern oder sich darüber freuen, eineiige Zwillinge. Der Vertrag von 1852 verknüpft sie miteinander. Ohne die Wiesentalbahn wäre die Zusage seinerzeit nicht von dem Grossherzog gegeben worden, die Überquerung von Schweizer Gebiet zu ermöglichen. Für mich ist das einmal mehr Ansporn, Wiesentalbahn und Wiesentalstrasse gleichermassen voran zu bringen. Ich möchte Ihnen nicht sagen, wie viel Millionen wir als Stadt, als Landkreis und als Land Baden-Württemberg, in die Regio-S-Bahn stecken. Es ist auf der Seite der kommunalen Geldgeber ein Vielfaches dessen, was die Bundesstrasse uns kosten wird. Es kommt an die Grenzen der Kosten für diese Strasse heran, was in die Wiesentalbahn investiert wird. Wir freuen uns sehr darüber, dass noch in diesem Jahr - sicher vor der Realisierung der Zollfreien Strasse - grosse Anstrengungen sichtbar und nutzbar werden, von den Riehener und Lörracher Bürgern für den Weg nach Basel und nach Weil. Dies, wie Sie wissen, mit dem "Flirt" - das könnten wir hier auch etwas wörtlicher nehmen - der SBB. Ich hoffe sehr, dass uns hier deutlich wird, dass das eine nicht ohne das andere realisiert werden kann. Wir müssen beim öffentlichen Nahverkehr Angebotsplanung machen, das wissen wir. Wir müssen den Leuten gute Verbindungen bieten. Lassen Sie uns dies miteinander realisieren. Wir tragen unseren Teil dazu bei, auch wenn wir keinen substanziellen Beitrag bekommen. Wir bitten Sie um Verständnis, dass wir für unsere Bürgerinnen und Bürger und deren Vertrauen an dieser Strasse festhalten müssen und wollen.

Vorteile und Bedeutung des Projekts

[09:35:55]

Wolfgang Dietz, Oberbürgermeister der Stadt Weil am Rhein: Die heutige Sitzung des Grossen Rates gibt Gelegenheit, Ihnen das Projekt der so genannten Zollfreien Strasse einmal auch aus der Sicht der Stadt Weil am Rhein vorzutragen. Dafür danke ich Ihnen ausdrücklich. Angesichts der Zeitvorgabe und der Komplexität des bisherigen Verfahrens mit zahlreichen Nebenschauplätzen will ich mich auf Aussagen aus der Sicht der Stadt Weil am Rhein beschränken. Absprachegemäss hat es Frau Kollegin Heute-Bluhm übernommen, sich vornehmlich der technischen Fragestellungen anzunehmen. Meine Aufgabe ist die politisch-juristische Beurteilung.

1. Es handelt sich nicht um eine reine Städteverbindung zwischen Lörrach und Weil am Rhein. Es geht um die endgültige Fertigstellung der Verbindung vom Feldberg ins Rheintal. Die Strasse ist deshalb in Deutschland als Bundesstrasse (B 317) klassifiziert. Und nur der Bund kann über sie bestimmen. Die Vertreter der deutschen Bundesregierung und des Schweizer Bundesrates haben nach der Sitzung der Gemischten Kommission im April 2004 unmissverständlich erklärt, dass sie keine weiteren Verhandlungen beabsichtigen.
2. Die gesamte innerörtliche Verkehrsplanung der Stadt Weil am Rhein ist in unserem Generalverkehrsplan auf die Fertigstellung der B 317 ausgerichtet. Die Südumfahrung der Stadt wurde 1998 fertig gestellt. Sie ist die Fortsetzung von der Grenze in Alt-Weil nach Westen. Ihr Bau geschah auch auf Drängen der Schweizer Seite, die die Führung der Strasse bis zum Otterbach verlangte. In Ausrichtung auf die Zollfreie Strasse wurde daraufhin unsere Hauptstrasse im Zentrum rückgebaut (20er Zone) und in Alt-Weil eine 30er-Zone eingerichtet. Die Umfahrung kann aber ihre entlastende Wirkung für den Stadteil Alt-Weil und die Weiler Hauptstrasse nur entfalten, wenn auch das verbliebene 738 Meter lange Reststück hergestellt ist.

3. Die Verkehrsentslastung für die Stadt Weil am Rhein, Riehen und Lörrach-Tüllingen bzw. Stetten ist in einem auf aktueller Datengrundlage basierenden, gemeinsamen Dokument der drei Kommunen festgehalten. Für Weil am Rhein wird eine Verkehrsentslastung in einer Grössenordnung zwischen 30 und 50 % erwartet, namentlich in Alt-Weil und auf unserer Hauptstrasse.
4. Die Trassenführung und Planung war das Ergebnis eines langen Abwägungsprozesses. Alle heute abwechslungsweise ins Feld geführten Fragen wurden im Planungsverfahren erörtert und abgewogen. Mehr als 10 Varianten wurden durchgeprüft. Die Führung rechts der Wiese war ein ausdrücklicher Wunsch der Basler Seite. Damit sollten Eingriffe in den Grundwasserstrom so gering als möglich gehalten werden.
5. Der Staatsvertrag über die Strasse und die Planung durchlief die parlamentarischen Verfahren in der Schweiz und Deutschland. Unserer beider Parlamente haben den Staatsvertrag verabschiedet.
6. Das Planfeststellungsverfahren durchlief korrekt alle Verwaltungsinstanzen. Jeder Planungsschritt wurde mit den Schweizer Regierungstellen in Basel und Bern abgestimmt und von diesen gegengezeichnet. Die Planung war Gegenstand einer höchstgerichtlichen Überprüfung durch das Schweizer Bundesgericht. Auch Nebenfragen wurden bis vor das höchste Schweizer Gericht getragen. Wie absurd in der Sache und einzig auf Verzögerung ausgerichtet manche Argumente sind, sah man an der Klage gegen die Modernisierung und Verlegung eines Abwasserkanals, dessen doppelwandige Rohre das Riehener Grundwasser jetzt besser schützen denn je zuvor.
7. Heute dem Projekt seinen Zeitablauf vorzuwerfen, ist geradezu perfide. Die Opponenten haben stets alle nur erdenklichen Mittel ausgeschöpft, um Zeit zu gewinnen, mit dem teils ausgesprochenen, teils unausgesprochenen Ziel, das Projekt endgültig zu Fall zu bringen. Von solchem Verhalten ist leider auch die Basler Verwaltung nicht frei. Zu behaupten, sie habe das Projekt mit voller Energie betrieben, wäre aus unserer Sicht wohl leicht übertrieben.
8. Der Eingriff in den Naturhaushalt ist in Abwägung aller Belange verträglich. Im Übrigen wird es eine umfängliche Wiederanpflanzung und ökologische Begleitmassnahmen geben. Bei der anstehenden Rodung sind 13 Bäume eines Stammdurchmessers von etwas mehr als 50 Zentimeter betroffen. Es sind Robinien, Pappeln, Douglasien. Ein Auwald sieht anders aus. Vor wenigen Wochen hat im übrigen das Baudepartement "zur Verbesserung der Einflugschneise für Vögel" in den Langen Erlen 80 stattliche Bäume fällen lassen. Wo waren da die Rodungsgegner? Hier wird mit zweierlei Mass gemessen.
9. Die Stadt Weil am Rhein hat in ihrer Überzeugung und Verantwortung für den Naturraum alleine für den Erwerb und die Herrichtung eines Naturschutzgebietes ("Im Käppelin") im Einzugsbereich der Wiese mehr als € 3,0 Mio. aufgewendet. Das 17 Hektar grosse Gelände bietet ein ökologisches Refugium für Tiere und Pflanzen und ist verbunden mit unserem Landesgartenschauengelände und den Langen Erlen. Der südlich des Geländes gelegene Fluss "Wiese" ist dagegen geradezu ein Paradebeispiel für einen kanalisierten Fluss. Wir brauchen uns daher wirklich nicht vorhalten lassen, die Stadt Weil am Rhein würde den Naturschutz gering schätzen.
10. Die Bundesrepublik hat in der so genannten D-CH-Gemischten Kommission eine weitere Million Schweizer Franken - über die bisherigen Massnahmen hinaus - für ökologische Begleitmassnahmen zugesagt.
11. Zur juristischen Seite: Die Stadt Weil am Rhein hat - anders als die Stadt Lörrach - mit dem Kanton Basel-Stadt 1970 einen Vertrag geschlossen. Aus ihm ging dann der deutsch-schweizerische Staatsvertrag von 1977 hervor. In dem Vertrag zwischen Weil am Rhein und Basel wurde ein klarer gegenseitiger Interessensausgleich und eine klare Lastenverteilung vereinbart: Weil am Rhein akzeptierte den Bau der Gemeinschaftszollanlage - einschliesslich des Schweizer Teils - alles ausschliesslich auf Weiler Gemarkung.
12. Damit wurden die Langen Erlen vor einer Überbauung und Zerschneidung geschützt. Diese Planskizze unseres Stadtplans zeigt, wie die Autobahn ursprünglich hätte verlaufen sollen mit einer Zollanlage auf Schweizer Gebiet.
13. Die Stadt Weil am Rhein hat alle ihre Zusagen aus diesem Vertrag eingehalten. Die Bürgerinnen und Bürger unserer Stadt, besonders im Stadtteil Friedlingen tragen seit 30 Jahren ganz alleine die Lasten der Zollanlage, die sie direkt vor ihren Schlafzimmern haben. Die Zollanlage zerschneidet unser Stadtgebiet und belegt 35 Hektar bester Siedlungsfläche. (FOLIE) Auch wir könnten uns hier andere Lösungen vorstellen, beispielsweise eine "städtebauliche Aufwertung", so wie sie in Basel jetzt auf dem Erlenmattareal Wirklichkeit werden kann, weil der Kanton seine durch die Grenze verursachten Probleme ausserhalb seines Territoriums löst - uns also geradezu vor die Tür kippt.

14. Im Gegenzug hat der Kanton in dem Vertrag mit der Stadt Weil am Rhein zugesagt: (Zitat) "den Bau und Betrieb einer zollfreien Strasse von Lörrach nach Weil über das Gebiet der Gemeinde Riehen zuzulassen, und - er hat zugesagt - dass er das in seiner Macht stehende unternimmt, um den Abschluss des hierfür erforderlichen Staatsvertrages zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweizer Eidgenossenschaft zu fördern". Ihr neu gewählter Regierungsrat Guy Morin hat in einem Interview in der Badischen Zeitung vom 4. Februar 2005 die Existenz dieses Vertrages noch bestritten. (Zeitungsausschnitt (Zitat): "Es gibt aber kein vertraglich festgelegtes Gegengeschäft zwischen der Zollanlage Weil-Friedlingen ... und dem Bau der Zollfreien Strasse") Inzwischen hat er sich bei einem Vier-Augen-Gespräch mit mir korrigiert und dieses heute soeben richtig gestellt.
15. Die Verhaltensweise des Kantons gibt mir Anlass zu grosser Sorge. Seine Vertragstreue existiert vielleicht auf dem Papier, nicht aber in der Tat. Von einer beschleunigten Bearbeitung im Geiste des Vertrages kann wohl kaum geredet werden. Wirklich gute Nachbarschaft sieht anders aus. Ich sage das in wohlmeinender Gutnachbarschaft. Wir müssen zum Wohl der Bürgerinnen und Bürger im Dreiland so viele grenzübergreifende und komplexe Fragestellungen angehen. Wenn wir erfolgreich sein wollen, müssen wir uns auf uns gegenseitig verlassen können. Zuverlässigkeit und Rücksicht auf die berechtigten Interessen des anderen sind der Boden, auf dem gute Nachbarschaft wächst. Wer Kompromisse schliesst, muss sich auch an die für ihn zunächst unangenehmen Seiten halten. Die Stadt Weil am Rhein macht dies seit drei Jahrzehnten.
16. Die heute hier vorgetragene Alternative eines Tunnel ist eine reine Scheinalternative. Das gilt erst recht für ein Projekt des öffentlichen Nahverkehrs, das ganz andere Verkehrsbeziehungen beträfe. Die neuerlich in Rede gebrachte Tunnelvariante würde eine völlig neue Planung und ein gänzlich neues Planfeststellungsverfahren auslösen. Der Eingriff in das Schutzgut Grundwasser wäre weit grösser als in die Landschaft. Ein neuerlicher Staatsvertrag, erneute gerichtliche Überprüfungen wären möglich und zu erwarten. Die jüngsten Erklärungen des Anwalts der Projektgegner sprechen diesbezüglich eine deutliche Sprache. Und inzwischen sind ja auch Verbände und Vereinigungen klagebefugt. In einigen Jahren oder Jahrzehnten stünden wir wieder vor der Vollzugsfrage - so wie heute. Die Vollendung der B 317 würde im Jahrzehnte zurückgeworfen. Nichts wäre gewonnen für die Menschen und die Natur. Die jetzt ins Spiel gebrachte Tunnelvariante ist bereits vor Jahren intensiv untersucht worden. Sie wurde abgewogen und verworfen, weil der Eingriff ins Grundwasser als gewichtiger angesehen wurde als der Eingriff in die Vegetation. Bäume kann man wieder pflanzen, man kann sogar mehr davon pflanzen als bisher. Eingriffe ins Grundwasser sind schlechter zu heilen. Im übrigen: auch für den Bau eines Tunnels müssten Bäume gerodet werden. Angesichts dieser Fakten und Erfahrungen der letzten Jahrzehnte halte ich es für reichlich naiv zu glauben, die Stadt Weil am Rhein könnte sich heute auf einen völligen Neubeginn der Planung und des Rechtsverfahrens einlassen. Es wäre ein juristisch-politischer Albtraum. Wer gibt die Garantie, dass man nach Jahren der Diskussion dann nicht erneut auf einen wieder anderen Regierungsrat trifft, für den Verträge und Abmachungen dann wieder als überholt gelten ?
17. Bei jedem Projekt gibt es einen Zeitpunkt für die Planung, einen Zeitpunkt für die Entscheidung unter Abwägung aller Belange, einen Zeitpunkt für die gerichtliche Prüfung und schliesslich einen Zeitpunkt für den Vollzug. Für die Zollfreie Strasse ist der Moment des Vollzugs gekommen. Wenn sie fertig gestellt sein wird, wird das zu einer Entlastung der Umwelt führen, es wird ein ökologisch höherwertiges Umfeld geben als bisher. Die Menschen in Tüllingen, in Lörrach-Stetten, in Riehen, in Weil am Rhein werden endlich aufatmen können.
18. Wir lassen uns nicht in die Ecke der ausschliesslichen Protagonisten des Individualverkehrs drängen. Die Praxis spricht eine ganz andere Sprache: wir werden weiter mit Hartnäckigkeit Angebote verbessern und neue Projekte angehen, die dem öffentlichen Nahverkehr dienen. Wir sind dafür bereits auf gutem Weg. Die Regio-S-Bahn - teilweise von der SBB betrieben, die Buslinie 55 gemeinsam von SWEG und BVB bedient, unsere Radwegebenetz und die Planungen in der TAB zur Tramverlängerung von Basel in Richtung Friedlingen beweisen es.

Auch wenn die veröffentlichte Meinung in Basel meines Erachtens ein sehr einseitiges Bild zeichnet, so gibt es doch auch viele Politikerinnen und Politiker in dieser Stadt, die erkannt haben: die nachbarschaftliche Glaubwürdigkeit des Kantons steht auf dem Spiel und das Nichtumsetzen des Projekts belastet ausserordentlich die Beziehungen - ohne Not. Die Stadt Weil am Rhein hält ihren Teil der Vereinbarung mit dem Kanton Basel-Stadt seit Jahrzehnten ein - und das war und ist politisch auch nicht einfach. Es ist an der Zeit, dass Basel jetzt seinen Teil der Vereinbarung einhält. Wir müssen unsere politischen Diskussionen und Energie auf die Entwicklung weiterer und anderer Felder grenzüberschreitender Zusammenarbeit lenken. Deshalb habe ich mich auch ganz persönlich dafür stark gemacht, dass Basel - trotz der Aussenseiterrolle der Schweiz zur EU - bei der Schaffung eines Eurodistrikt am Rheinknie mitwirkt.

Ich möchte von diesem Ort aus auch einmal dem Kollegen Michael Raith aus Riehen meine ganz persönliche Anerkennung aussprechen für seine sehr konstruktive Haltung in dieser Frage in einem Umfeld, das voller widersprechender Interessen steckt. Er nimmt seine Verantwortung wahr. Das verdient Hochachtung. Andere sollten ihm folgen.

Die geologische Lage und ihre Implikationen für das Projekt

[09:52:55]

Prof. Dr. Peter Huggenberger, Geologe, Universität Basel:
[wesentlicher Inhalt des Kommentars zur PP-Präsentation]

Als Experte sehe ich mich in der Rolle, Sie auf Risiken des heutigen Projektes aufmerksam zu machen. Ich möchte nicht zu den juristischen fachlichen Fragen Stellung nehmen. Jedes Problem hat auch eine fachliche Komponente, die gewissermassen auch eine Grundlage ist.

Ich möchte zu meinem Vorredner, Herr Oberbürgermeister Dietz, kurz Stellung nehmen. Ich möchte ihn fragen, ob er das Projekt, das neu vorgeschlagen wurde, im Detail studiert hat. Es unterscheidet sich mit der Variante Grundwasser, die Sie genannt haben. Es gibt einen wesentlichen Unterschied, ich hoffe, Sie sehen das in der Ausführung.

Ich möchte Ihnen kurz einen Überblick über die relevanten geologischen Formationen geben, danach einfühlich über die Projektrisiken sprechen. 1. Die Dynamik des Wassers in Zusammenhang mit der Geotechnik. 2. Wie geht man damit um, wenn man auf einer Baustelle schlechtere Bedingungen antrifft, als man erwartet hat. 3. Die Einwirkung auf das Grundwasser. 4. Es gibt Unterlagen und Literatur zu den relevanten Erkenntnissen bezüglich Grundwassergefährdung und geotechnischen Eigenschaften unter der Einwirkung von Wasser.

In den betroffenen Regionen kann man etwa 80 bis 160 Liter Wasser speichern. Diese Gebiete sind darum entscheidend wichtig für die Grundwasserversorgung der Region. Im Gebiet um den Tüllinger Hügel handelt es sich um eine Serie von etwa 200 Metern von Mergeln, Tonen und dazwischen Süsswasserkalke, welche Grundwasserzirkulation erlauben. Vom Dinkelberg fliessen pro Sekunde etwas 70 bis 120 Liter ins Gebiet der Langen Erlen.

Beim ursprünglich geplanten Projekt sind sich die Ingenieure einig geworden und haben gesagt, dass es geotechnisch nicht so schlimm ist, weil man nicht direkt in der Rutschmasse drin ist. Trotzdem sehen wir, dass es immer wieder einzelne Elemente von Rutschmasse gibt. Die Frage ist, weshalb die Ingenieure der Meinung sind, dass die Lage günstig ist. Sie haben aber in ihren Berichten auch immer gesagt, dass das Wasser unter Kontrolle sein muss. Das bedeutet, dass wenn die Wasserverhältnisse nicht so sind, wie Sie prognostiziert ist, es Nachforderungen im Projekt gibt. Ein weiterer Grund, weshalb die Experten der Meinung waren, dass hier die Bedingungen relativ gut waren, sind die Hangbewegungen zwischen 1985 und 2003. Auf deutscher Seite haben wir keine Messungen zu den Hangbewegungen.

Nun muss ich zurückgehen in die Geschichte des Wassers. Es gibt manchmal Perioden mit aussergewöhnlichen Niederschlägen. Offenbar kann der Tüllingerberg nicht immer alle Wassermengen speichern. Es gibt manchmal Situationen, wo es so viel Wasser hat, dass die Speicher überlaufen. Dies bedeutet, dass es ein Gemisch von Wasser und Sediment gibt, welches gravitativ den Hang hinunter fliesst. Dies passierte etwa alle 50 bis 100 Jahre. Wir haben die Situation, dass wir in diesem Projekt Wassereintritte an der Basis des Tüllinger Hügels erwarten müssen. Das ist in der Theorie der Wasserzirkulation begründet. Wir können nicht davon ausgehen, dass wir nur trockene Situationen antreffen. Wir wissen praktisch nichts über die Wasserzirkulation in diesem Gebiet, geschweige denn über die Dynamik. Es wird schwierig sein zu beurteilen, wie sich ein solches System hydraulisch verhält, wenn man mit den Daten arbeiten muss, die wir haben. Wir müssen heute davon ausgehen, dass man hydrologische Untersuchungen in einem solchen Gebiet haben müsste, um die geotechnischen Eigenschaften in Abhängigkeit solcher Niederschlagsperioden beurteilen zu können. Es geht darum, dass wir den Niederschlag und die Quellschüttungen in Beziehung setzen müssen. Wir möchten wissen, wie der Speicher im Innern des Berges funktioniert. Das ist heute möglich. Man kann mit Modellen solche dynamische Prozesse anschauen und Rückschlüsse über die Dynamik solcher Bewegungen ziehen.

Wenn Sie auf einer Baustelle geotechnische Probleme erhalten, die unter Umständen dazu führen, dass das Material, das sie an der Basis zur Verfügung haben, sich nach kurzer Zeit nicht mehr wie ein Fels, sondern wie ein Lockergestein verhält, dann ist meistens der Zeitpunkt, wo Betonzusatzstoffe eingesetzt werden. Betonzusatzstoffe im Gebiet der Langen Erlen hat etwas mit Vulnerabilität des Grundwassers zu tun. Es hat eine Reihe von Grundwasserbrunnen, deren Aufenthaltszeit zwischen der Wiese und dem Grundwasser lediglich ein bis zwei Tage beträgt, die mittlere Aufenthaltszeit ist vielleicht zwei- bis dreimal länger. Das heisst, wenn Betonzusatzstoffe zum Einsatz gelangen, befinden wir uns damit im Zustrom zu den einzelnen Grundwasserbrunnen. Wenn wir das Grundwasser in dieser Gegend nachhaltig schützen wollen, dann müssen wir wissen unter welchen Bedingungen den Brunnen wann und wo Wasser zufliesst. Die Grundwasserschutzzonen und das Strassenprojekt überlappen sich.

Die Tunnelvariante im Fels löst einen grossen Teil dieser hydrologischen Probleme und der Grundwasserprobleme elegant, ausser im Portalbereich.

Zum Schluss möchte ich die offene Frage stellen, ob es in einem dicht besiedelte Gebiet allenfalls notwendig ist, die Raumplanung dreidimensional zu betrachten, um zu schauen, dass man die verschiedenen Ebenen voneinander entkoppeln kann. Es ist sicher hilfreich, diese Variante anzuschauen.

Das Berner Artenschutzabkommen und seine Bedeutung für das Projekt

[10:06:45]

Dr. Susette Biber-Klemm, Universitäten Basel u. Bern:
[wesentlicher Inhalt des Kommentars zur Folien-Präsentation]

Ich bin hier, weil ich zusammen mit Andreas Miescher und David Studer ein Gutachten geschrieben habe für die Gegnerschaft über die Berner Konvention. Ich bin heute auch als Expertin eingeladen, mit dem Auftrag, die Bedeutung, die die Berner Konvention für das Projekt hat, zu erläutern.

Ich möchte mich kurz vorstellen für die Transparenz: Ich bin aufgewachsen in Rheinfelden und wohne wieder da. Ich kenne das Problem Zollfreie Strasse aus der Distanz Basel - Rheinfelden. Ich habe nicht diese Verbundenheit mit der Region, wie vielleicht viele Gegnerinnen und Gegner. Ich kann es allenfalls nachvollziehen, weil wir in Rheinfelden ein ähnliches Problem hatten, wo Naturwerte auf dem Spiel standen und die regionalen Gesichtspunkte von einer Stelle beurteilt wurden, die weit entfernt war. Die Auswirkungen sind aber lokal: das Kraftwerk Rheinfelden.

Ich möchte Ihnen zuerst einen kurzen Eindruck über die Formalien geben und dann auf die Punkte eingehen, die von Interesse sind. Was sagt die Berner Konvention sachlich aus? Fragen über die Geltung und die Anwendbarkeit. Die Frage der Hierarchie der internationalen Verträge. Welcher Vertrag ist der wichtigere?

Das Übereinkommen heisst "Übereinkommen über die Erhaltung der europäischen wildlebenden Pflanzen und Tiere und ihrer natürlichen Lebensräume". Die Kunstbezeichnung Berner Artenschutzkonvention greift zu kurz. Das Übereinkommen wurde 1979 abgeschlossen und ist 1982 in Kraft getreten. In der Schweiz wurde sie 1981 ratifiziert, von der EU 1982 und 1984 von Deutschland. Als Relation, der bilaterale Bundesstaatsvertrag: 1976 Technische Vereinbarung, 1977 Staatsvertrag und 1980 trat der Staatsvertrag in Kraft. Das heisst, der Staatsvertrag war früher.

Ich komme zu den relevanten materiellen Regelungen:

Die Berner Konvention schützt nicht nur Arten als solche, sondern auch Lebensräume von Arten. Die Berner Konvention war 1979 eine Pionierleistung. Sie hat als erste internationale Konvention die Erkenntnis, dass Lebensraumverlust wesentlich zum Artenverlust beiträgt, integriert.

Die Konvention enthält Bestimmungen, und Anhänge, die Artenlisten enthalten. Es gibt drei Anhänge: streng geschützte Pflanzenarten, streng geschützte Tierarten und geschützte Tierarten. Von Interesse sind die Anhänge I und II. Der Anhang III enthält hauptsächlich Nutzungsbestimmungen.

Der Anhang II enthält die folgenden im Schlipf vorkommenden Vogelarten. Es tut mir leid, dass ich auf Vogelarten ausweichen muss. Die Vögel sind die beste untersuchte Tier- oder Pflanzenart.

Streng geschützte Tierarten sind: Eisvogel, Wasserramsel, Grauspecht, Pirol, Gartenrotschwanz, Grünspecht, Wendehals, Zaunammer, Bluthänfling und Turmfalke.

Drei Bestimmungen der Berner Konvention sind relevant. Artikel 6 betrifft den direkten Artenschutz, er verbietet direkte Einflussnahme auf die Arten. Zum Beispiel das mutwillige Beschädigen von Brut- oder Raststätten oder das mutwillige Beunruhigen wildlebender Tiere, vor allem während der Zeit des Brütens, usw.

Artikel 4 befasst sich mit dem Schutz der Lebensräume. Er verpflichtet die Vertragsparteien zur Erhaltung der Lebensräume wildlebender Pflanzen und Tierarten, insbesondere der in den Anhängen I und II genannten, sowie die Erhaltung gefährdeter natürlicher Lebensräume. Es ist nicht nur ein Artenfokus, sondern auch ein Lebensraumfokus. Es gibt Lebensräume, die gefährdet sind, die müssen auch geschützt werden. Es gibt einen Artikel "Ergänzende Bestimmungen", da werden unsere deutschen Vertreterinnen und Vertreter, vielleicht auch die Baslerinnen und Basler, Freude daran haben: Artikel 11, Verpflichtung zur Zusammenarbeit: Die Vertragsparteien verpflichten sich, soweit zweckdienlich, zusammenzuarbeiten, vor allem wenn dies die Wirksamkeit der aufgrund der übrigen Artikel dieses Übereinkommens getroffenen Massnahmen erhöhen könnte. Schlussfolgerung: Die Vertragsparteien sind verpflichtet, bestimmte Lebensräume und die Lebensräume bestimmter Arten zu schützen und zu diesem Zweck zusammenzuarbeiten.

Geltung des Vertrags und seine Anwendbarkeit sind zu unterscheiden. Die Frage der Geltung betrifft die Integration der Bestimmungen in die Schweizer Rechtsordnung. Das geschieht automatisch ohne zusätzliche Transformation mit der Ratifizierung und des Inkrafttretens des Vertrags. Die Regelungen für die Schweiz sind in der Schweizer Rechtsordnung. Anwendbarkeit ist etwas anderes. Kennen Sie das Stichwort self executing:

Ist das direkt anwendbar? Der Bundesrat hat das, glaube ich, verneint. Ich bin da anderer Meinung. Laut Bundesgericht und Lehre ist eine Bestimmung self executing, wenn sie ein genügend klares Gebot oder Verbot zur Verfügung stellt, anhand dem eine Rechtsfrage abschliessend beurteilt werden kann. Non-self-executing, wenn die Formulierungen zu wenig konkret sind. Es kann in einem Vertrag self executing und non-self-executing Bestimmungen haben. Artikel 4 ist meiner Ansicht nach nicht direkt anwendbar. Die Bestimmungen sind sehr allgemein. Alle Lebensräume aller streng geschützten Arten zu schützen, ist schlicht unmöglich. Gemäss der Botschaft des Bundesrats zur Berner Konvention war die Umsetzung dieses Artikels zum Teil in Artikel 18 des Natur- und Heimatschutzgesetzes enthalten. Der Entwurf zum Umweltschutzgesetz sieht zur Verbesserung des Biotopschutzes eine Änderung dieses Artikels vor. Artikel 18 war eine generelle Zielbestimmung zum Schutz der Lebensräume. Der revidierte Artikel 18 hat konkretisiert und schützt verschiedene bedrohte Lebensräume sowie weitere Standorte, die eine ausgleichende Funktion im Naturhaushalt erfüllen. Der Bundesrat erkannte beim Abschluss der Berner Konvention, dass die bestehenden Ausführungsvorschriften ungenügend waren und verwies auf die vorgesehene Revision. Ist dadurch dieser erweiterte Artikel 18 NHG für die Interpretation der Berner Konvention massgebend? Das ist eine Frage, der ich in diesem Zusammenhang nicht weiter nachgehen konnte. Es ist eine Frage, die gestellt werden muss. Artikel 6 und 11 sind genügend konkret, um direkt anwendbar zu sein. Es braucht hier, meiner Ansicht nach, keine zusätzliche Umsetzung. Die Berner Konvention verpflichtet die Vertragsparteien, bestimmte Arten vor direkt schädigender Einwirkung zu schützen und zur Zusammenarbeit, falls diese durch die Verpflichtungen besser erfüllt werden können. Ich meine auch, dass Sie in Verbindung mit Artikel 18 NHG verpflichtet sind, wenigstens abzuklären, ob es sich bei einem in Frage stehenden Gebiet um ein schutzwürdiges Biotop handelt oder nicht.

Die Gretchenfrage zum Abschluss: Die Frage nach dem Verhältnis der beiden Verträge zueinander. Sinclair, der offenbar eine Koryphäe im Bereich des internationalen Vertragsrechts ist, hat gesagt es handle sich um ein particular obscure aspect of the law of treaties, ein besonders schleierhafter Aspekt des internationalen Vertragsrechts. Das gibt an, dass es ein weites Feld für juristische Gutachten und unterschiedliche Meinungen ist. Die Wiener Vertragsrechtskonvention hat eine grundsätzliche Regel für die Anwendung aufeinander folgender Verträge aufgestellt. WVK Artikel 30: Anwendung aufeinander folgender Verträge über denselben Gegenstand: Sind alle Vertragsparteien eines früheren Vertrags zugleich Vertragsparteien eines späteren, ... so findet der frühere Vertrag nur insofern Anwendung, als er mit dem späteren Vertrag vereinbar ist. Ein Detail über das sich auch streiten lässt. Für die Schweiz ist diese Konvention 1990 in Kraft getreten. Die Grundfrage ist, was derselbe Gegenstand ist. Beim bilateralen Staatsvertrag wird in ein Naturbiotop eingegriffen. Die Berner Konvention schützt ein solches Biotop, darüber kann man auch streiten.

In erster Linie ist die bestehende Unvereinbarkeit durch Auslegung aufzulösen. Falls das nicht möglich ist, hat der spätere Vertrag Vorrang. Das ist die Regel der lex posterior. Fraglich ist, welcher Zeitpunkt massgebend ist. In der Praxis wird ausserdem das so genannte hierarchische Prinzip abgeleitet. Verträge höheren Ranges gehen Verträgen niederen Ranges vor, unabhängig vom Zeitpunkt ihres Inkrafttretens. Eine solche Funktion kommt auch multilateralen Verträgen zu, die auf den Schutz überragender Gemeinschaftsgüter zielen, zum Beispiel internationale Konventionen zum Schutz der Umwelt. Es gibt auch die Regel der lex specialis und es gab eine Regel der lex anterior, die wurde allerdings nur von wenigen vertreten. Daraus lassen sich meiner Ansicht nach folgende Schlüsse ziehen:

Das Verhältnis Berner Konvention - bilateralen Staatsvertrag ist zu klären und das anwendbare Recht zu bestimmen. Persönlich bin ich der Meinung, dass die Berner Konvention vorgeht und anwendbar ist. Dann müsste abgeklärt werden, ob zum gegenwärtigen Zeitpunkt ein Widerspruch zwischen den Verträgen existiert. Es geht um die materielle, sachliche Abklärung über den Wert des Gebietes, in Bezug auf die Schutzgüter der Berner Konvention.

Dann müsste geprüft werden, falls solche Rechtsgüter betroffen sind, ob der bilaterale Vertrag konform der Berner Konvention ausgelegt werden kann, oder ob andernfalls neue Verhandlungen aufgenommen werden müssen. Weiter ist bei der Anwendung der Bestimmungen der Berner Konvention grenzüberschreitend zusammenzuarbeiten. Das betrifft insbesondere die Beurteilung des betroffenen Gebietes.

An dieser Stelle konnte ich die Bedeutung nicht restlos klären, da wesentliche Fragen einer weiteren Abklärung bedürfen. Ich möchte mit einem persönlichen Eindruck abschliessen. Es wurde viel über Vögel, Bäume und Grundwasser gesprochen. Ich habe das Gebiet begangen, fand es ein schönes Biotop und war beeindruckt vom intakten rechten Wieseufer, das durchgängig ist von Basel über die Langen Erlen bis weit ins Wiesental und durch keine Verkehrswege gestört wird.

Es wäre gut, alle Verfahrensschritte transparent zu machen. Für mich als Juristin ist das Verfahren ein juristischer Anachronismus. Die Baubewilligungen haben eine Ablaufperiode. Das hat einen guten Grund, nämlich, dass Projekte, die einmal beschlossen worden sind, neu diskutiert werden müssen.

Ich frage mich, ob Artikel 22 diese Ratio im Hintergrund hatte.

Stellungnahme der Gemeinde Riehen

[10:27:18]

Michael Raith, Gemeindepräsident Riehen: Die Zollfreie Strasse ist in Riehen als am meisten betroffener Gemeinde seit Jahrzehnten Diskussionsthema. Das führt immer wieder zur irrigen Auffassung, die Gemeinde habe beim Bau dieser Verkehrsachse mit zu entscheiden oder ihre Meinung sei von Belang. Die Geschichte der letzten 50 Jahre beweist das Gegenteil. Bis Ende der 1980er Jahre bekämpften die kommunalen Behörden mit grossen Mehrheiten die Errichtung der Verbindung. Einige Jahre später zeichnete sich eine gewisse Trendwende ab. Statt "Für die Zerstörungen, die das Projekt anrichtet, bringt es zuwenig Entlastung" hiess es nun, es sei als positive Auswirkung der reduzierte Durchgangsverkehr zu bedenken. Eine Volksabstimmung zum Thema "Zollfreie Strasse" fand in Riehen nie statt, es hätte dazu auch die Legitimation gefehlt. Die oft gestellte Frage: "Was hält man denn in Riehen von diesem Thema?" muss darum mit Beschlüssen des Gemeinderats und der Volksvertretung, des Einwohnerrats, beantwortet werden. Und - bei umstrittenen Fragen selbstverständlich - gibt es auch in der Gemeindepolitik Minderheits- und Mehrheitsmeinungen. Aber sogar wenn ganz Riehen wie aus einem Munde die eine oder andere Auffassung vertreten hätte, täte das nichts zur Sache. "Riehen ist als Standortgemeinde des noch fehlenden Teilstücks der Zollfreien Strasse zwar unmittelbar von der aktuellen Auseinandersetzung betroffen, aber bekanntlich weder Vertragspartei des Staatsvertrags noch der ergänzenden technischen Vereinbarung. Die Gemeinde ist somit, ob dies gefällt oder nicht, keine bedeutende Akteurin", so der Gemeinderat 2004 in einer Interpellationsbeantwortung.

Geschichtliches

Verträge wegen der Wiese mit Weil füllen manchen Laufmeter im Staatsarchiv. Themen bildeten Trennlinien, Wassernutzung, Fischfang und Strassen. Manch Urtümliches ist heute noch in Kraft, beispielsweise die ständig rutschende Landesgrenze im Schlipf, einst im Mittelalter vom Bischof von Basel zur Sicherung seiner Messweinbestände gezogen und noch heute mit Steinen aus der Zeit vor der Entdeckung Amerika vermarktet. So originell und urtümlich diese Riehener Rebenexklave jenseits der Wiese aber auch sein mag, sie beschert uns die aktuellen Probleme, was nicht sein müsste, hätte man rechtzeitig auf die Gemeinde Riehen gehört. Ich komme darauf zurück. Es ist im Übrigen völlig unmöglich, im Rahmen eines Votums hier und heute die Geschichte der Zollfreien Strasse auch nur andeutungsweise zu skizzieren, ist doch die Überfülle von Material und Geschehenem nicht mehr zu fassen.

Der vielzitierte Staatsvertrag zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Grossherzogtum Baden von 1852 brachte Riehen die Wiesentalbahn sowie für Lörrach und Weil eine Strassenverbindung über Schweizer Gebiet mit einer Wiesenbrücke, was die Lörracher Wünsche nach einer direkten Strasse zum Rhein nicht ganz erfüllte. Trotzdem wurde die vom Grossherzog bezahlte Brücke 1861 und der Bahnhof 1862 eingeweiht. Diese beiden Dinge stehen auch heute noch in einer inneren Verbindung, wie ich am Schluss meiner Ausführungen zu zeigen versuchen werde. Dann herrschte 75 Jahre lang weitgehend Ruhe. Die aus strategischen Gründen 1890 vom Deutschen Reich gebaute Bahn zur Umgehung der Schweiz fand ihre Route zwischen Lörrach und Weil in einem die Schlipfgränze respektierenden Tunnel. Heute dient diese militärische Anlage zivilem öffentlichem Verkehr. In den schwierigen Dreissigerjahren des letzten Jahrhunderts wurde von deutscher Seite die Abtretung des Schlipfs gefordert, weswegen man es auf Schweizer Seite vorzog, den Neubau der Wiesenbrücke 1938 selbst zu bezahlen. Dann hatten andere Sorgen Vorrang. Erst die in den 1950er Jahren zunehmende Motorisierung rief nach einer Antwort auf die Frage, ob der Staatsvertrag von 1852 mit Weilstrasse und -brücke erfüllt sei. Man bestellte Gutachten, die unterschiedliche Antworten gaben. Der kürzlich verstorbene Professor Kurt Eichenberger schrieb 1964, aufgrund des von ihm kritisierten Verhaltens der zuständigen schweizerischen Behörden müsse davon ausgegangen werden, der Vertrag sei noch nicht erfüllt.

Der nicht allein, aber doch in erster Linie durch Grenzgänger verursachte motorisierte Individualverkehr nahm in jener Zeit von Jahr zu Jahr zu. Zwischen 1956 und 1976 verdoppelte sich die Zahl der Riehen passierenden Autos auf 16000 täglich. Eine Umfahrungsstrasse sollte Abhilfe schaffen. Es kam zu einer kontroversen Diskussion: Gegner der Umfahrungsstrasse empfahlen als Problemlösung die Zollfreistrasse, Gegner der Zollfreistrasse die Umfahrungsstrasse. Die Stadt Basel majorisierte 1969 in einer denkwürdigen Abstimmung die Gemeinde Riehen und verhinderte den Bau der Umfahrungsstrasse. In Riehen war man dann nach dem Motto "Lieber den Spatz in der Hand, als die Taube auf dem Dach" bereit, an einer Zollfreien Strasse mitzuarbeiten. Im Vordergrund standen Varianten mit Trasseeführungen links der Wiese entweder mit einer Einmündung in die Weilstrasse beim Zollhaus oder mit einer neuen Brücke. Die kommunale Planungskommission arbeitete 1971 eine bis zum Otterbach führende im ersten Teil linksufrige Lösung aus, von der sie sich eine deutliche Entlastung vom Verkehr durch Riehen versprach. Das Baudepartement setzte sich aber nach 1972 in Interpretation des kantonalen Volksentscheids von 1969 für eine rechtsufrige Variante unterhalb des Schlipfs ein, weil diese erlaube, die Wiesenmatten nicht zu tangieren, und erhielt dafür Lob damaliger Naturschützer. Riehen musste sich dem Kanton beugen und erreichte in zähen Verhandlungen wenigstens das Zugeständnis einer teilweise überdeckten Tieflage und die Zusicherung der Weiterführung bis zum Otterbach. Die von der Gemeinde seinerzeit favorisierte linksufrige Variante wäre auch nicht problemfrei

gewesen, aber vermutlich schon längstens realisiert und eingespielt. Die Strassenführung rechts der Wiese wurde dann im Staatsvertrag von 1977 besiegelt. Während es 1852 noch hiess, die Bedürfnisse der Gemeinde Riehen seien möglichst zu berücksichtigen, wurde sie 1977 nicht einmal erwähnt. Die Realisten fanden schon damals, die Sache sei für die Gemeinde gelaufen, die Unentwegten kämpften weiter und erreichten die Verabschiedung von Resolutionen durch den Einwohnerrat. Diese forderten 1985 eine Tunnellösung und 1989 die Aufnahme von Neuverhandlungen durch den Bund. Gleichzeitig wurde eine Initiative, die dann allerdings nicht durchgezogen wurde, eingereicht, die vom Gemeinderat verlangte, alles in seiner Macht Stehende zu tun, um die Zollfreie zu verhindern. Erstmals 1996 entschied das Gemeindeparlament anders, indem es einen Anzug, der die Exekutive aufforderte, die positiven Auswirkungen des Strassenbaus zu sehen, gegen den Willen des Gemeinderats stehen liess. Warum kam es zu diesem später noch mehrfach bekundeten Sinneswandel einer Mehrheit? War es Resignation? Oder der Wille, eine unendliche und seit Jahrzehnten auch die gutnachbarlichen Beziehungen lähmende Geschichte zu einem Ende zu bringen? Oder vielleicht doch die Hoffnung, Riehen käme so zu einer Verkehrsentlastung und zu einem neuen Schwimmbad? Was es auch immer gewesen sein mag, Sie werden verstehen, dass Bitterkeit zurückbleibt nicht nur wegen der Sachfrage an sich, sondern auch wegen der Art und Weise, wie Bund und Kanton mit der Gemeinde umgingen.

Heutige Situation

Der Einwohnerrat der Gemeinde Riehen beschloss am 25. Juni 2003 auf Antrag seiner Petitionskommission einstimmig: "Die Aussichten zur Durchsetzung einer Denkpause mit der Forderung nach einer neuen Variante der Strassenlinienführung in letzter Minute erscheinen äusserst gering. Deshalb empfiehlt die Kommission dem Gemeinderat, sich auf jene Möglichkeiten zu konzentrieren, die das Projekt für Riehen verbessern:

1. Der Gemeinderat wird aufgefordert, sich mit allen möglichen rechtlichen und politischen Mitteln entschieden für die Einhaltung des Staatsvertrages von 1977, sowie die in ihm erwähnten Verträge, Unterlagen und Zusätze einzusetzen und den damals zugesicherten und geplanten Anschluss Dammstrasse in unmittelbarer Grenznähe einzufordern.
2. Der Gemeinderat wird aufgefordert vom Vertragspartner vor Baubeginn eine Garantie für den plangemässen, staatsvertragskonformen und verzögerungsfreien Bau der Strasse einzufordern, damit keine Bauruine an der Wiese entstehen kann.
3. Der Gemeinderat wird aufgefordert, sich bei den Basler Behörden energisch dafür einzusetzen, dass die Lastwagenabfertigung für den nicht lokalen Schwerverkehr am Zollamt Riehen/Lörrach eingestellt wird.
4. Der Gemeinderat wird aufgefordert, sich bei der Kantonsregierung dezidiert dafür einzusetzen, dass der Verkehrsstrom durch flankierende Massnahmen im Dorfkern auf eine mögliche Zollfreistrasse gelenkt wird."

Soweit und auszugsweise der letzte Beschluss der Riehener Volksvertretung in dieser Sache. Der Gemeinderat Riehen hat gehandelt und in erfolgreichen Verhandlungen erreicht: von der Stadt Lörrach den Anschluss Dammstrasse, vom Regierungspräsidium Freiburg die Zusicherung des verzögerungsfreien Baus, vom Sicherheitsdepartement die Eliminierung des Schwerverkehrs und vom Baudepartement die Andiehandnahme flankierender Massnahmen. Herzlichen Dank dafür nach allen Seiten; gute Nachbarschaft wird gelebt! Wenn es trotzdem zu Verzögerungen gekommen ist, so vor allem wegen der Anrufung der Gerichte.

Quintessenz

Noch einmal: die Zollfreie Strasse traversiert zwar Riehener Gebiet, ist aber alles andere - auch in übertragenem Sinn - als eine Gemeindestrasse. Die Leute auf der Strasse finden: Die Sache muss endlich einmal ein Ende haben und ausgestanden sein. Zwar hat sich die Gemeinde Riehen mit durchaus vorzeigbaren Resultaten um Vermittlung und Deeskalation sowie die Vermeidung von Polarisierungen bemüht und sogar die Hauptantagonisten an einen Tisch gebracht, auf Dauer ist aber keiner Gemeinde eine Belastung, wie sie das unerledigte Thema Zollfreie Strasse mit sich bringt, zumutbar.

Die Welt ist auch hier im Dreiländereck globalisierter geworden. Es stehen zur Zeit auf kommunaler, kantonaler und nationaler Ebene eine Menge grenzüberschreitender Themen an. Ich denke an zusätzliche Gleise und die Bypasspläne der Bahn, die Rückstauprobleme der Autobahn, die ungelösten Fragen rund um die Flughäfen, die gemeinsame Abfallbewirtschaftung und die Folgen der Bilateralen. Aus lokaler Sicht nenne ich Beispiele wie gemeinsame Sportanlagenplanung, zusätzliche Velo- und Wanderwege und Gestaltung des grenznahen Siedlungsraums sowie der Geothermietransfer zwischen den Energiestädten Riehen und Lörrach. Sie und damit die gute Nachbarschaft sind teilweise blockiert und erschwert wegen der Jahrzehnte alten Hypothek Zollfreie. Gewisse Zeitgenossen reduzieren die Gemeinde Riehen auf dieses Thema. Sie werden verstehen, dass wir ein Interesse daran haben, auch einmal anderes und - wer weiss - vielleicht Wichtigeres mit unseren Nachbarn zu verhandeln und zu tun.

Eine für Riehen bedeutende Frage betrifft die Zukunft seines Schwimmbads. Wir können sie wegen der Ungewissheit der Situation seit Jahren nicht beantworten. Selbstverständlich erwarten wir, dass bei der Bauausführung den geologischen Bedenken Rechnung getragen wird und Riehener Einwohnerinnen und Einwohner keinen besonderen Risiken ausgesetzt sind.

Wer sich in Riehen für den Bau der Zollfreien Strasse einsetzt, tut das mit dem Hinweis darauf, dass wenn man schon diese und den durch sie verursachten Eingriff in eine sensible Landschaft dulden müsse, so soll sie auf der anderen Seite der Gemeinde so viele Vorteile wie möglich bringen, sie vor allem vom schon lange nicht mehr zumutbaren Durchgangsverkehr entlasten. Es werden Zahlen genannt und bestritten, um wie viele Prozente der Verkehr sich auf der Strecke Lörracherstrasse/Weilstrasse und auf der Hauptachse Lörrach/Basel als Folge der Erstellung dieser Verbindung Lörrach /Weil zurückbilde. Einen weiteren Diskussionspunkt bilden dann noch die Prognosen: Welche Zahlen werden wir unmittelbar nach dem Bau der Strasse haben und welche zehn Jahre später: Sie kennen die These, dass verkehrsreduzierte Strassen sich mit der Zeit wegen der allgemeinen Zunahme der Neuzulassungen von Autos wieder auffüllen. Ich will Sie hier nicht in die Details dieser Prozentdiskussion einführen. Aber klar ist: Riehen braucht eine wesentliche und dauernde Entlastung vom motorisierten Individualverkehr. Es darf nicht nach zehn Jahren alles wieder so sein wie vorher. Darum müssen die Themen Regio S-Bahn und ihre Direktanbindung an den Bahnhof Basel SBB sowie die flankierenden Massnahmen mindestens so wichtig sein wie die Zollfreie Strasse. Unsere deutschen Nachbarn kennen die dringende Bitte Riehens, alles zur Förderung des Öffentlichen Verkehrs zu tun, damit wir Wohn- und Lebensqualität zurückgewinnen. Erst dann wird das vom hohen Bundesrath und vom Grossherzog 1852 begonnene Werk vollendet sein.

Bruno Mazzotti, Grossratspräsident: Die von Herrn Huggenberger erwähnten Unterlagen können Sie auf www.grosserrat.bs.ch abrufen.

Die Wiese-Initiative

[10:41:46]

Dr. Heinz Reust:

[wesentlicher Inhalt des Kommentars zur PP-Präsentation]

Mir bleibt nun vorbehalten, den Schluss dieser interessanten Sitzung des Grossen Rats mit meiner Präsentation abzuschliessen.

Die Position der Natur- und Umweltschutzkreise ist bekannt, und dies nicht erst seit ein paar Monaten, sondern seit den 70er Jahren. Der oft gehörte Vorwurf, wir hätten uns schon lange bemerkbar machen können ist falsch. Wir haben immer auch auf Alternativen hingewiesen, wie die Tunnellösung durch den Tüllingerhügel oder den Bau der Strasse in Tieflage entlang der Wiese.

Was bleibt uns heute, wo sich fast alle Kreise einig sind, dass das Projekt Zollfreie Strasse überholt und anachronistisch ist, anderes als die Opposition?

Neben vielen anderen Aktivitäten wie Protestcamp, Rechtsverfahren, politische Vorstösse in den Parlamenten und Antrag auf Zusammentreten der gemischten Kommission haben wir deshalb im Sommer 2004 die Wiese-Initiative gestartet.

Innerhalb 2,5 Wochen haben über 6000 Basler Bürgerinnen und Bürger unsere Wiese - Initiative mit ihrer Unterschrift unterstützt. Und das für eine Initiative und nicht für ein Referendum.

Mit diesem sensationellen Erfolg geben wir der Regierung auch ein starkes Mandat, um sich in Bern und Berlin für eine Neuverhandlung nach Art. 22 des Staatsvertrages über die Zollfreie Strasse einzusetzen. Dieses Resultat ist aber auch ein Spiegel der Bevölkerung, einer veränderten Einstellung gegenüber der Zollfreien Strasse.

Zum berühmten und schon mehrfach erwähnten Staatsvertrag, Artikel 22: Wir sind der Meinung, dass es wesentliche veränderte Verhältnisse gibt. Sie haben von Frau Biber-Klemm Äusserungen zur Berner Konvention gehört. Ich möchte noch weitere Punkte aufführen. Wir haben in der Zwischenzeit die A 98, die in Betrieb genommen wurde, die eine gute Entlastung für die kleinen Strassen über den Tüllinger Hügel bietet. Mit einer Verkehrsberuhigung in Untertüllingen wäre ein Umlenken des Verkehrs auf die Autobahn einfach möglich.

Ich war beeindruckt von der Folie von Frau Oberbürgermeisterin Heute-Bluhm bezüglich der B317. Schön grün wurde die Zollfreistrasse gezeigt. Auf den schönen Autobahnbogen, der die Autobahn direkt mit der B317 verbindet, wurde nicht hingewiesen.

Sie haben die interessanten und fachlich fundierten Ausführungen im Referat von Professor Huggenberger gehört. Von unserer Seite noch ein paar allgemeine Ergänzungen.

Beim Bau der A 98 haben sich unvorhergesehene und unerwartete Schwierigkeiten ergeben. Stabilitätsprobleme am Rötteler Hang führten zu massiven zusätzlichen Verbauungen.

Generelle Rutsch- und Einsturzprobleme bei kritischen Geländesituationen sind bekannt. Selbst bei Bauvorhaben mit umfassenderen geologischen Abklärungen, wo man sich bei Baubeginn sicher war, gab es in der Region immer wieder spektakuläre Ereignisse: Hanginstabilitäten und Rutschungen beim Bau der Autobahn Richtung Mittelland, Chienbärgtunnel Sissach, Einsturz Adlertunnel und etwas weiter entfernter, aber aktuell: die Metro Lausanne.

Diese Aussagen sind nicht als Votum gegen eine mögliche Tunnellösung zu sehen, sondern sollen nur die Problematik und Gefahren von Gebieten wie dem Schlipf aufzeigen. Im Projekt Landschaftspark Wiese der Basler Regierung wurde erwähnt, nomen est omen: Der Schlipf schlüpft. Meine Aussagen zur Geologie können auch von deutscher Seite bestätigt werden. Die Beschaffenheit im Berg ist immer wieder unvorhersehbar.

Im Schlipf ist diese Problematik und Unsicherheit längst bekannt. Die Gutachten sind widersprüchlich und ein weiterer Abklärungsbedarf ist gegeben.

In der Zwischenzeit haben auch die für Gewässer und Umwelt massgebenden Gesetze ihre Adaptation an den Fortschritt von Wissen, Technik und Rechtsauslegung erfahren und sind entsprechend zu berücksichtigen. Beispiele: Gewässerschutzgesetz, Umweltschutzgesetz mit der Umweltverträglichkeitsprüfung, Luftreinhalteverordnung, Klimaschutz (Kyoto-Protokoll).

Diese Punkte sind auch zentrale Elemente im Gutachten von Professor Helmut Holzapfel, Professor für integrierte Verkehrsplanung, die man in der Basler Zeitung vom 5. März nachlesen kann.

Auch der Staat ist an diesem Gebiet interessiert. Einige 10 Millionen Franken wurden zum Schutz des Grundwassers im Gebiet der Wiese investiert. Nicht nur Vögel, auch Betriebe mussten umziehen oder wurden mit Auflagen belegt. Diese hochsensible Zone soll nun eine Strasse mit viel Lastwagenverkehr ertragen?

Wir werden in der Schweiz die Abstimmung über das Schengen Abkommen haben. Bei Akzeptanz des Schengen Abkommens entfallen auf Grund der Personenfreizügigkeit die Personenkontrollen. Was bringt dann noch eine Zollfreie Strasse?

Seit dem Abschluss des Staatsvertrages erfolgte ein starker Ausbau der Regio-S-Bahn. Jede halbe Stunde gibt es eine Verbindung, in beiden Richtungen.

Hier gäbe es anstelle der Zollfreistrasse die Möglichkeit eines weiteren Ausbaus des Öffentlichen Verkehrs. Dies wäre für die Wirtschafts- und Kulturbeziehungen in der Regio und insbesondere für die betroffenen Gemeinden Lörrach, Weil und Riehen eine grosse Chance und aus volkswirtschaftlicher Sicht ein grosser Schritt in eine nachhaltige Zukunft.

Der deutsche Bundesrechnungshof ist in seiner Beurteilung im Jahre 1986 zum Schluss gekommen, dass die Bedingungen als Bundesfernstrasse, und damit Gegenstand von Bundessubventionen, nicht mehr erfüllt sind, dies unter anderem wegen dem Bau der A 98.

Auf Anfrage im Januar 2005 wurde uns bestätigt, dass sich an dieser Sachlage nicht geändert hat.

Die Initiative wurde auf Antrag der Regierung durch den Grossen Rat am 12. Januar 2005 für gültig erklärt. Sie verlangt also nichts a priori Unmögliches.

Wer angesichts all dieser wesentlichen geänderten Verhältnissen Neuverhandlungen verweigert, handelt staatsvertragswidrig und wenig partnerschaftlich.

Was verlangt die Initiative?

1. Sie verlangt als Erstes den Einbezug der Berner Konvention respektive der Schweizer- und Basler-Naturschutzgesetzgebung. So wurde es bisher versäumt, ein genaues Inventar der im Raum Schlipf vorhandenen Natur- und Landschaftswerte zu erstellen. Dies wäre die Voraussetzung und Grundlage für längst gesetzlich vorgeschriebene Schutzmassnahmen respektive Ersatzmassnahmen an der Wiese. Dieses Inventar muss nun dringend erstellt werden. Die entsprechenden Schutzmassnahmen sind dann in einem den Forderungen der Wiese - Initiative entsprechenden Gesetz oder mittels Anpassung bestehender Gesetze zu fixieren.
2. Schutz der Naturgebiete entlang des Flusslaufs der Wiese als Lebensraum.
3. Bewahrung des grenzüberschreitenden Naherholungsgebietes am Fuss des Tüllinger Hügels vor störenden Einflüssen.

Welche Auswirkungen die Wiese - Initiative zusammen mit all den angeführten erheblichen Schwierigkeiten auf den Bau der Zollfreistrasse haben werden, lässt sich im Moment noch nicht abschätzen. Dazu müssen zuerst die Hausaufgaben gemacht werden. Die Wiese - Initiative soll als einer von vielen Katalysatoren wirken.

Hier noch einige Weitere:

Von Pro Natura liegt auch ein dem Baudepartement überreichtes Konzept zur Gestaltung der Wiesebene vor. Es berücksichtigt unter anderem den gesamtlandschaftlichen Aspekt und die grossen vorhandenen Defizite im Vergleich zum historischen Zustand wie Auenlandschaft, Wässermattenwirtschaft und extensiv genutzte Obstgärten. Solche sehr bis sogar extrem artenreiche Lebensräume sind aus der Wiesebene fast vollständig verschwunden. Die Wiese - Initiative gäbe den notwendigen Aufwertungsmassnahmen einen zusätzlichen rechtlichen und demokratiepolitischen Rahmen.

Im Gebiet der geplanten Zollfreistrasse und dem angrenzenden Schlipfhang hat sich ein Habitat entwickelt mit einer für unseren Kanton unvergleichlichen Artenvielfalt. Am Beispiel der Vögel haben wir Ihnen unsere Dokumentation zugesandt und Ihnen diese Vielfältigkeit zeigen können.

In der Schweiz beteiligt sich der Schweizer Vogelschutz an einem trinationalen Artenförderungsprogramm des Steinkauzes, das unter anderem zu einer natürlichen Wiederansiedlung des Steinkauzes führen soll. Der Lebensraum im betroffenen Gebiet ist auch der ideale Verbreitungs- und Verbindungsweg des Steinkauzes aus den süddeutschen Populationen in die Schweiz.

Zusammengefasst: Hier habe ich in meinen Unterlagen einen freudschen Verschreiber: Die Wiese - Initiative hat bereits ein eindrückliches, politisches Signal gesetzt. Sie soll, zusammen mit anderen Argumenten, den Weg zu Neuverhandlungen ebnen helfen. Im Kampf gegen das überholte Projekt Zollfreistrasse müssen heute leider alle zur Verfügung stehenden Register gezogen werden

Die Zollfreistrasse profitiert im Moment nur von einem: Vom angeblichen Sachzwangs eines Staatsvertrags.

Sachzwänge sind bekanntlich immer nur Denkwänge. Ein Umdenken, ein gemeinsames über den Schatten oder über die Grenzen springen kann die aus einem überholten Zeitgeist entsprungene Sachzwängerei Zollfreistrasse verhindern, zum Wohle der trinationalen Regio. Da es sich bei den Langen Erlen, der Weiler Matten, Schlipf und der weiteren Umgebung um eine für die biologische Vielfalt und die Erholung der Menschen enorm wichtiges Gebiet handelt, beweisen unter anderem der vom trinationalen Umweltzentrum Weil mitgeplante, von Basel und der EU mitfinanzierte, von der Camargue bis zum Tüllinger Hügel geplante Regiobogen oder der grenzüberschreitend verabschiedete Landschaftspark Wiese. Halten wir uns doch an diese weitsichtige, zukunftsweisende Zusammenarbeit und eliminieren wir den in diesem Zusammenhang völlig deplazierten Tolggen Zollfreie aus diesem Heft.

Ich komme zu den Schlussbemerkung:

Was heisst Partnerschaft und gutnachbarliches Verhältnis? Das kann doch nicht ein Synonym für Strassenbau sein. Sollte man nicht eher miteinander reden? Artikel 22 Absatz 2 bietet dazu die Gelegenheit.

Zum Wert eines Sachzwanges möchte ich ein Zitat aus der Basler Zeitung lesen. Es steht im Zusammenhang mit dem Bau der Zubringer der NEAT. Regierungspräsident Sven von Ungern-Sternberg hat klar gesagt, dass Deutschland diesen Staatsvertrag mit der Schweiz nicht einhalten kann. Der Projektleiter Werner Hoffmann sagt, dass ein Staatsvertrag Ehrensache ist und nicht strafbewehrt. Dies zur Haltung - nicht aus Weil oder Lörrach - aus Freiburg.

Begraben wir doch in gutnachbarschaftlichem Konsens gemeinsam dieses anachronistische, überholte Projekt, genannt Zollfreistrasse.

Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit und wünsche Ihnen eine gute Fahrt nach Hause. Benützen Sie die seit mehr als 100 Jahren bestehende zollfreie Verbindung der Bahn. Mehr Dreck anstatt Teer wäre hier angebracht.

Beantwortung von Fragen der Mitglieder des Grossen Rates

[11:10:55]

Bruno Mazzotti, Grossratspräsident: Es wurden über 30 Fragen gestellt. Es ist sehr schwierig, diese Fragen zusammenzufassen. Ich möchte Ihnen vorschlagen, folgendermassen vorzugehen: Wir beginnen mit den ersten 10 Fragen und lassen diese möglichst kurz von den Referentinnen und Referenten beantworten. Es wird nicht für alle Fragen reichen. Ich bitte um Verständnis. Wir werden nachher alle Fragen und Antworten den Mitgliedern des Grossen Rates und den Referentinnen und Referenten zukommen lassen, damit diese richtig abgearbeitet werden.

Frage 1 Christine Locher-Hoch

[11:12:55]

Barbara Schüpbach-Guggenbühl, II. Ratssekretärin: Die Fragen richten sich an Wolfgang Dietz und Barbara Schneider.

Die Zollfreie Strasse ist bekanntlich bis zur Landesgrenze auf der deutschen Seite bei Lörrach (Dammstrasse) fertig gestellt. Ebenso ist der Strassenabschnitt vom Zoll Weilstrasse entlang der Landesgartenschau (Grün 99) bis zum Kreisel im Bereich Otterbach Bestandteil der Zollfreistrasse.

Der grosse restliche Teil der geplanten Strasse wird auf Schweizer Boden gebaut werden.

1. Frage an Wolfgang Dietz: Wie kommt es, dass ein Professor für integrierte Verkehrsplanung aus Kassel (Deutschland), Herr Holzapfel, dies in einem Interview in der Basler Zeitung vom 5. März 2005, ignoriert?

2. Frage an Barbara Schneider: Warum hat beim Bau des Streckenabschnittes "Weil" niemand interveniert?

Wolfgang Dietz, Oberbürgermeister der Stadt Weil am Rhein: In Deutschland gibt es sehr viele Professoren. Leider wurde in dem grossen Artikel der Basler Zeitung nicht gesagt, wer ihn bestellt und bezahlt hat. Es hätte mich interessiert, wie man eine ganze Seite bekommt. Das hat der Weiler Oberbürgermeister bei der Basler Zeitung noch nie bekommen.

Die Strasse ist begonnen. Es ist eine irrige Annahme zu glauben, es handle sich um ein eigenständiges Strassenprojekt, das würde als solches auch keinen Sinn machen.

Im Übrigen darf ich darauf hinweisen, dass seine Kenntnisse über die Finanzierung, die er in dem Interview offenbart hat, sehr rudimentär sind. Die Mittel stehen in Baden-Württemberg und in der Bundesrepublik Deutschland dafür zur Verfügung. Es gibt einen klaren politischen Willen, wenn im Verkehrsetat die letzten Euros zusammengekratzt werden.

RR Barbara Schneider, Vorsteherin des Baudepartementes (BD): Ich verstehe die Frage von Frau Locher-Hoch so, warum beim Bau der Strasse Weil, die Südumfahrung zur Stadt, niemand interveniert hat.

Es ist ein deutsches Bewilligungsverfahren, eine Strasse ausschliesslich auf deutschem Gebiet. Ob es Einsprachen gegeben hat, müssen Sie Herrn Oberbürgermeister Dietz fragen. Er selbst hat gesagt, es ist eine Südumfahrung um die Stadt. Ich erinnere mich, dass dieses Strassenstück für die Landesgartenschau eröffnet wurde.

Ich erinnere mich, dass mir hier im Grossen Rat die Frage gestellt wurde, im Jahr 1999 oder 2000, ob diese Strasse den Ansprüchen an das Grundwasserschutzgebiet in unmittelbarer Nähe genügen. Ich musste damals ausführen, dass ein Strassenstück in unmittelbarer Nachbarschaft eines Grundwasserschutzgebiets nach schweizerischen Vorgaben anders gesichert sein müsste. Wenn Sie die Strasse entlang der Tramlinie 6 vor Augen halten, so ist sie mit Leitplanken geschützt. Diese Südumfahrung nach Weil entspricht diesen Anforderungen nicht. Mir wurde damals die Frage gestellt, wenn ein Wagen bei einem Unfall Benzin verlieren würde, ob dann das Grundwasser geschützt sei. Der Schutz auf Schweizer Strassen müsste höher sein. Das sind die einzigen Interventionen, die wir im Zuge dieses Strassenbaus unternommen haben.

Wolfgang Dietz, Oberbürgermeister der Stadt Weil am Rhein: Ich möchte auf das hinweisen, was Kollege Raith vorhin gesagt hat. Er hat darauf hingewiesen, dass der Bau dieses Teils der B317 auf Drängen der Schweizer Seite, namentlich des Kantons Basel-Stadt, hergestellt worden ist.

Frage 2 Theo Seckinger

[11:16:47]

Barbara Schüpbach-Guggenbühl, II. Ratssekretärin: Die Fragen richten sich an Barbara Schneider und Guy Morin.

1. Frage an Barbara Schneider: Regio-S-Bahn Riehen-Basel:

Hier liegt ein Staatsvertrag mit Deutschland vor unter der Kostenfolge Euro 9'473 Mio., 1/3 Schweiz, 2/3 Deutschland.

Wird Deutschland diesen Staatsvertrag einhalten oder warten, bis die Schweiz den Staatsvertrag mit Deutschland betreffend der Zollfreistrasse endlich respektiert und die Strasse zum Bau freigibt?

RR Barbara Schneider, Vorsteherin des Baudepartementes (BD): Herr Seckinger stellt eine rhetorische Frage. Er fragt, ob Deutschland den Staatsvertrag einhalten wird. Tatsächlich sind keine Anzeichen da. Der Wille von beiden Seiten ist bekundet dieses positiv beurteilte Projekt zu finanzieren und umzusetzen. Das finde ich auch sehr gut.

Ich komme kurz auf eine Bemerkung zu meiner Einleitung zurück. Ich habe für die Massstäblichkeit plädiert. Ich möchte darauf hinweisen, dass die grenzüberschreitende Regio-S-Bahn eines dieser zahlreichen Projekte ist, wo wir sehr gut zusammenarbeiten. Die Nachbarschaft wird hier gut gepflegt. Ich bitte Sie, diese Projekte nicht gegeneinander auszuspielen. Wir haben bei der Regio-S-Bahn keine Differenzen. Wir haben bei der Zollfreistrasse Interessensgegensätze. Bleiben Sie doch bei der Bearbeitung dieser Interessensgegensätze und bringen Sie das Projekt der Regio-S-Bahn nicht ins Spiel. Das ist ein gutes Projekt, welches zusammen mit unseren deutschen Nachbarn realisiert wird.

Barbara Schüpbach-Guggenbühl, II. Ratssekretärin: 2. Frage an Guy Morin:

Lebensqualität der betroffenen Anwohner:

Warum sind Frösche und Vögel sowie Bäume (welche übrigens überaltert sind, auch nach Meinung von Herrn Professor H. Durrer) wichtiger, als die schon seit langem gesundheitlich und nervlich geplagten Anwohner links und rechts der Verkehrsachse Lörrach - Basel?

Der Elektromog der BVB ist mehr als ausreichend.

Müssen wir uns wirklich alles gefallen lassen, auch wir sind Menschen und haben meiner Meinung nach ein Recht auf "artgerechte" Lebensqualität.

RR Guy Morin, Vorsteher des Justizdepartementes (JD): Die Basler Regierung anerkennt die schutzwürdigen Anliegen der Anwohnerinnen, die unter diesem Verkehrsaufkommen leiden, insbesondere die Anwohnerinnen von Untertülingen. Auch der Klimaschutz ist im Interesse aller Anwohnerinnen. Wir werden hier in der Region einen Mehrverkehr haben, im Bereich der Pendlerströme und im Bereich des Warenverkehrs. Es wird sogar eine Verdopplung prognostiziert. Die Politik und alle Behörden müssen glaubwürdige Botschaften machen. Ich verstehe die Botschaft von eineiigen Zwillingen, Regio-S-Bahn und Zollfreistrasse - vielleicht kann ich dazu mit Recht reden, weil ich ein eineiiger Zwilling bin - als eine Doppelbotschaft. Wie können wir das unserer Bevölkerung glaubwürdig klar machen, dass sie persönlich vom motorisierten Verkehr auf den öffentlichen Verkehr umsteigen sollen, wenn wir den Klimaschutz erreichen wollen und wenn wir als Politiker und Behörden immer solche Doppelbotschaften sagen? Ich plädiere für keine Zwillingbotschaften.

Frage 3 Christine Heuss

[11:20:52]

Barbara Schüpbach-Guggenbühl, II. Ratssekretärin: Die Fragen richten sich an Susette Biber-Klemm und Barbara Schneider.

1. Frage an Susette Biber-Klemm:

Wer definiert eigentlich, was ein Auenwald von europäischer Bedeutung ist? Trifft dies im Fall auf den Abschnitt, auf dem die Zollfreistrasse gebaut wird, wirklich zu?

2. Frage an Barbara Schneider:

Ist der Perimeter der Langen Erlen definiert? Gehört das Gebiet der vorgesehenen Zollfreistrasse zum Perimeter der Langen Erlen?

Dr. Susette Biber-Klemm, Universitäten Basel u. Bern: Ich glaube nicht, dass je die Rede von einem Auenwald mit europäischer Bedeutung war. Wir müssen zuerst feststellen, ob es sich um einen Auenwald handelt, und zweitens: was heisst europäische Bedeutung. Die internationalen Konventionen funktionieren anders als das nationale Recht. Dort läuft sehr viel über Konsens. Es wird im Konsens bestimmt und Instrumente werden zur Verfügung gestellt, um Gebiete von europäischer Bedeutung, zum Beispiel bei den Lebensräumen, auszuscheiden. Das schlagen dann die Vertragsstaaten vor. Wenn jemand das nicht macht, dann wird er schräg angesehen. Das ist salopp ausgedrückt, aber es funktioniert dort so. Die Staaten haben ein Interesse daran, gut dazustehen.

Wir können nicht nur Biotope von europäischer Bedeutung schützen, sonst haben wir ein paar Inseln, die nicht miteinander vernetzt sind und nichts bringen. Dann könnten wir sie in einen Zoo einsperren. Es gibt die Biotope von nationaler Bedeutung und die Biotope von lokaler und regionaler Bedeutung mit unterschiedlichen Verantwortlichkeiten. Für die Biotope von regionaler Bedeutung sind die Kantone zuständig. Hier ist der Konflikt, dass der Schlipf durchaus regional von Bedeutung ist, aber der Bund entscheidet.

RR Barbara Schneider, Vorsteherin des Baudepartementes (BD): Die Langen Erlen sind nicht ein exakt definiertes Gebiet. Sie sind in einem schönen gemeinsam erarbeiteten partnerschaftlichen Projekt, dem so genannten Landschaftspark Wiese, ein Richtplan, der für die Behörden verbindlich ist. Die Nutzungen im Gebiet der Langen Erlen, welches Weiler, Riehener und baselstädtischen Boden umfasst, sind aufgezeigt. Wo ist es möglich Freizeitaktivitäten zu realisieren. Wo ist der Grundwasserschutz vorrangig, wo Landwirtschaftsfragen, wo Sporteinrichtungen, aber auch wo sind die Verkehrswege. Die Gemeinde Riehen hat bei diesem Plan Wert darauf gelegt, dass der Schlipf in den Richtplan des Landschaftsparks Wiese eingebunden ist. Der Schlipf ist da mit eingezeichnet und für die Behörden als verbindlich erklärt worden.

Frage 4 Felix Eymann

[11:24:41]

Barbara Schüpbach-Guggenbühl, II. Ratssekretärin: Die Frage richtet sich an Gudrun Heute-Bluhm.

Ich bitte um die Prüfung der folgenden Alternativlösung:

Anstelle der geplanten Zollfreistrasse sei ein parallel zum Eisenbahntunnel verlaufender Strassentunnel zu errichten. Die Mehrkosten trägt der Kanton Basel-Stadt und die Aufträge müssen mindestens zur Hälfte an Schweizer Unternehmen gehen.

Gudrun Heute-Bluhm, Oberbürgermeisterin der Stadt Lörrach: Auch der jetzige Auftrag ist soweit ich weiss gänzlich an ein Schweizer Unternehmen gegangen. Ich weiss nicht, wie das rechtlich zu bewerkstelligen ist.

In der Frage des Tunnels selber gilt das, was wir zu dem neu vorgelegten Alternativtunnel gesagt haben. Der kostet, wenn ich das richtig überschlagen habe, 50 Millionen mehr, obwohl er ungefähr 250 Meter lang ist. Ich bin nicht genau vorbereitet, aber so weit ich weiss ist der Eisenbahntunnel zwischen Lörrach und Weil am Rhein ungefähr 1000 Meter lang. Der Tunnel müsste viermal so lang sein und würde damit auch viermal so hohe Kosten verursachen. Das würde 100 Millionen Euro kosten. Ich weiss nicht, ob der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt bereit wäre, für dieses kurze Tunnelstück 100 Millionen Euro zu sprechen. Selbst wenn man es in Betracht ziehen würde, wäre dieses Geld im Nahverkehr besser angelegt.

Ich möchte auch hier das Thema Massstäblichkeit sehen.

Entscheidend ist für uns etwas anderes. Wenn man so etwas planen will, dann braucht man allein für die Planung ein bis zwei Jahre, ohne eine rechtliche Prüfung. Dann erst können Einsprüche eingehen, wenn sie denn eingehen und es gehen meistens Einsprüche ein. In dieser Zeit sind keine rechtlichen Klärungen möglich, ob ein Projekt verwirklicht werden kann. Das ist der Hintergrund, warum wir sagen, wir können nicht immer wieder neu planen und neue Rechtsverfahren in Gang setzen, ohne zu wissen, ob sich hinterher die Verhältnisse wieder ändern. Das gilt auch für ein solches grosses Projekt, was neue Verhältnisse und sicher einen neuen Staatsvertrag erfordern würde.

Wolfgang Dietz, Oberbürgermeister der Stadt Weil am Rhein: Der Tunnel kommt in Weil am Rhein mitten in überbautem Gebiet heraus. Die Frage einer Tunnelverbindung zwischen Lörrach und Weil am Rhein war in den 70er Jahren Gegenstand der Überlegungen zwischen den beiden Städten und dem Kanton. Damals hat man dies in der Planung verworfen, weil es schlicht und einfach zu teuer ist. Alle Planungen hat man nun darauf abgestellt, dass die Strasse an dieser Stelle miteinander verbunden wird, die Südumfahrung wurde bereits erwähnt. In der Parallelität zum Eisenbahntunnel lässt sich das auf der Weiler Seite nicht herstellen.

Frage 5 Brigitta Gerber

[11:27:39]

Barbara Schüpbach-Guggenbühl, II. Ratssekretärin: Die Frage richtet sich an Wolfgang Dietz und Gudrun Heute-Bluhm.

Wird in der Schweiz eine Baubewilligung einer Strasse erteilt, muss diese innert 10 Jahren gebaut werden, andernfalls beginnt das ganze Prozedere von vorne. Sind Baubewilligungen in Deutschland unbeschränkt gültig und würde es nicht Sinn machen alle Bauprojekte nach spätestens 10 Jahren neu zu überprüfen?

Wolfgang Dietz, Oberbürgermeister der Stadt Weil am Rhein: Wir kennen in der Bundesrepublik diese Verfristung auch. Insofern ist das identisch mit der Schweiz. Ich habe bereits darauf hingewiesen. Das Projekt ist als ganzes zu betrachten. Ein Teil wurde bereits baulich fertig gestellt. Es ist in der Summe ein einziges Projekt. Das ist auch der Widerspruch bei dem, was Herr Professor Holzapfel öffentlich gesagt hat.

Gudrun Heute-Bluhm, Oberbürgermeisterin der Stadt Lörrach: Dem ist nichts hinzuzufügen, ausser die Bestätigung, die dadurch erfolgt, dass die Bereitstellung der Mittel durch den Bund genau auf dieser Bewertung beruht. Wenn es kein begonnenes Projekt wäre, dann würde es bei der Finanzierung nicht in dieser hohen Rangstufe stehen. Das ist uns mehrfach bestätigt worden und es ist auch die Rechtfertigung gegenüber anderen konkurrierenden Projekten in unserer Region.

Frage 6 Michael Martig

[11:29:06]

Barbara Schüpbach-Guggenbühl, II. Ratssekretärin: Die Frage richtet sich an Gudrun Heute-Bluhm.

Der Bundesrechnungshof hat bereits 1986 eine Einstufung der Zollfreien Strasse als Bundesstrasse in Frage gestellt und diese Bedenken im Februar 2005 klar bestätigt - im klaren Gegensatz zu Ihren Ausführungen.

Sollte sich diese Sichtweise durchsetzen, wäre die Finanzierung der Zollfreien Strasse alles andere als gesichert. Wie würde sich Lörrach unter diesen veränderten Umständen verhalten? Welche Kosten könnte Lörrach maximal übernehmen? Wie kommen Sie zur Haltung, der Bundesrechnungshof könnte seine Ansicht allenfalls ändern?

Gudrun Heute-Bluhm, Oberbürgermeisterin der Stadt Lörrach: Ich hatte bisher keine Möglichkeit mich mit dieser Ansicht auseinander zu setzen. Ich habe es vor wenigen Tagen in der Zeitung gelesen. Es kann sich bei der so genannten Bestätigung einer Ansicht aus dem Jahre 1986 allenfalls um ein Akteneinsichtsgesuch handeln. Frau Cornelia Eitel, unsere Gemeinderätin, die dieses Faktum präsentiert hat, ist selber der Meinung, dass es rechtlich und politisch irrelevant ist, was man 1986 zu dem Projekt gesagt hat. Danach sind die ganzen Verträge auf Bundesebene auf den Weg gebracht worden. Der Bundesrechnungshof hat nicht die Zuständigkeit zu sagen, ein Planfeststellungsbeschluss oder ein Staatsvertrag ist aufzuheben. Er kann sich zur Verwendung von Mitteln äussern und dazu auch rechtliche Bemerkungen machen. Meines Wissens ist dieses Thema keineswegs aufgegriffen worden, auch nicht im Hinblick auf die eindeutige Bereitstellung von Mitteln durch den Bund. Insofern stimmt es nicht, dass es bestätigt worden wäre. Es ist weder der Bundesrepublik noch dem Regierungspräsidium in irgendeiner Weise zur Kenntnis gegeben worden. Deswegen komme ich zu der Meinung, dass es sich um ein Akteneinsichtsgesuch handelt.

Zu der anderen Frage, was die Stadt Lörrach oder eine Kommune finanzieren könnte: Die Städte finanzieren keine Bundesstrassen. Das ist eine eindeutige Zuständigkeitsregelung. Es ist ein Strassenprojekt, welches eine ganz andere Dimension hat und deswegen auf Bundesebene finanziert wird und dort die rechtlichen Beurteilungen erfährt. Es kam zu keinem Zeitpunkt die Thematik auf, dass die Stadt Lörrach dies finanzieren muss. Wir sind zuständig für Gemeindestrassen.

Frage 7 Roland Engeler-Ohnemus

[11:31:37]

Barbara Schüpbach-Guggenbühl, II. Ratssekretärin: Die Frage richtet sich an Wolfgang Dietz.

Im Juli 2004 war zu lesen, dass die Deutsche Bahn Ingenieurverträge für die Hochgeschwindigkeitsstrecke Offenburg - Basel gekündigt habe. Damit könne der im Vertrag von Lugano vereinbarte Zeitplan nicht eingehalten werden. Deutschland breche somit den Staatsvertrag mit der Schweiz.

Stimmt das? Sehen Sie das auch so? Wo ist hier die Vertragstreue?

Stimmt es, dass andererseits Neuverhandlungen bezüglich der Zollfreistrasse keinen Vertragsbruch bedeuten würden?

Wolfgang Dietz, Oberbürgermeister der Stadt Weil am Rhein: Ich würde gerne Frau Schneider beipflichten, die vorhin ausgeführt hat, dass man die Dinge separat betrachten soll, das halte auch ich für richtig. Es gehört dazu, dass Verträge, die man miteinander schliesst, egal auf welcher Ebene, von den Vertragsparteien eingehalten werden.

Da ich aber mit so einer Frage gerechnet habe, habe ich mir vom Regierungspräsidium in Freiburg den jüngsten Schriftwechsel mit dem Regierungsrat Basel dazu geben lassen. Herr Regierungspräsident Ungern-Sternberg hat neulich im Gespräch mit vier Vertretern des Regierungsrats mündlich, und schriftlich an Herrn Regierungspräsident Dr. Levin vom 11. März, dargelegt, dass er in der Presse falsch zitiert und dargestellt worden ist. Sein Intervention war, weil Ingenieurverträge seitens der Deutschen Bahn AG gekündigt wurden, dass er darauf gedrungen hat, die notwendigen Finanzmittel bereitzustellen. Dies hat er in der Öffentlichkeit getan. Ich darf Ihnen im Übrigen die öffentliche Antwort des Bundesverkehrsministeriums auf Anfrage des Abgeordneten Weiss vorlesen: "Eine zeitlich verzögerte Fertigstellung der Strecke Karlsruhe - Basel würde die Deutsch - Schweizerische Vereinbarung von 1996 zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des Zulaufs zur neuen Eisenbahn NEAT nicht verletzen, weil die Vereinbarung keine Termine enthält. Nach den Artikeln 1 und 2 streben die Vertragsparteien den durchgehenden viergleisigen Ausbau der Strecke Karlsruhe - Basel, im Hinblick auf die Vollaustattung der NEAT an. Hiermit ist sicher nicht die Inbetriebnahme der NEAT gemeint. Gleichwohl wird die Fertigstellung des viergleisigen Ausbaus der deutschen Oberrheinstrecke im zeitlichen Zusammenhang mit dem Abschluss der Arbeiten am Gotthard-Basistunnel angestrebt, der früher für 2012 vorgesehen war und jetzt für 2015 geplant ist."

Ich möchte die Frage zurückgeben, wenn es nach dem Grundsatz geht: Hältst Du Deinen Staatsvertrag nicht, dann halte ich meinen Staatsvertrag nicht. Das ist kein politisches Konzept. Dann müsste ich nachfragen, was mit dem Vertrag zwischen dem Kanton Basel-Stadt und der Stadt Weil am Rhein bezüglich der Gemeinschaftszollanlage ist. 1640 hat Friedrich der V. von Baden weil er in Geldnöten war einen Teil der heutigen Gemarkung von Weil am Rhein, Ihr heutiger Stadtteil Kleinhüningen, für 3500 Reistaler an die Stadt Basel veräussert. Vielleicht haben sich auch da die Verhältnisse verändert.

Frage 8 Helmut Hersberger

[11:35:12]

Barbara Schüpbach-Guggenbühl, II. Ratssekretärin: Die Frage richtet sich an Wolfgang Dietz.

Gibt es keine juristische Möglichkeit, die drohende Verzögerung, wie sie sich anscheinend bei der Tunnelvariante ergibt, durch Verzicht auf Einsprachen durch die verschiedenen Organisationen zu verhindern?

Wolfgang Dietz, Oberbürgermeister der Stadt Weil am Rhein: Ich bin kein Schweizer Jurist, ich kann das nur aus Deutscher Rechtsperspektive beurteilen. In Deutschland gibt es im Verfahrensrecht keine Möglichkeit, solche Klageverzicht für jedermann einzuräumen. Sie sind in der Schweiz mit der Verbandsklage noch ein Stück weiter. Sie können in Zukunft niemanden daran hindern, die Gerichte anzurufen.

Frage 9 Stephan Ebner

[11:36:18]

Barbara Schüpbach-Guggenbühl, II. Ratssekretärin: Die Frage richtet sich an Gudrun Heute-Bluhm.

Angenommen alle Einsprachen könnten erledigt werden, ist dann wirklich sichergestellt, dass vom Bund und allfälligen anderen Finanzierern die notwendigen Mittel tatsächlich gesprochen werden?

Besteht die reale Gefahr, dass aufgrund nicht vorhandener Geldmittel respektive anderer Prioritätensetzung in Deutschland eine mehrjährige Bauruine entsteht?

Gudrun Heute-Bluhm, Oberbürgermeisterin der Stadt Lörrach: Die Gefahr sehe ich nicht. Der Bund hat alles getan, was man tun muss, um ein solcher Strassenprojekt abzusichern. Ich kenne mehrere Bauruinen. Sie sind alle dadurch entstanden, weil Einsprüche den Weiterbau verhindert haben und nicht weil ein begonnenes Projekt nicht mehr finanziert worden ist.

Frage 10 Stephanie Ehret

[11:37:05]

Barbara Schüpbach-Guggenbühl, II. Ratssekretärin: Die Frage richtet sich an Gudrun Heute-Bluhm.

Das Strassenprojekt verstösst gegen die Berner Konvention (das Übereinkommen über die Erhaltung der europäischen wild lebenden Pflanzen und Tiere und ihrer natürlichen Lebensräume) und gegen die FFH-Vorschriften (Flora, Fauna, Habitat) der EU.

Gewichten Sie einen alten Staatsvertrag derart hoch, dass Sie über alle Vorschriften zum Schutz der Natur und des Lebensraums hinweg sehen können?

Gudrun Heute-Bluhm, Oberbürgermeisterin der Stadt Lörrach: Zunächst ist es eine Behauptung, dass es ein Verstoss gegen das Berner Artenschutzabkommen und die FFH-Vorschriften sei. Rechtlich geprüft hat das niemand. Im Gegenteil hat das Schweizer Bundesgericht bekanntlich bei den Wieseverbandssammler, und dort schon im Anklang an die Zollfreiestrasse, gesagt, dass die Zollfreiestrasse aufgrund dieses Staatsvertrags gebaut werden kann. Sie haben damals gesagt, dass der Wieseverbandssammler ein eigenes Verfahren braucht. Es spricht vieles dafür, dass man dort der Meinung war, dass kein Verstoss vorliegt. Ein gültiger Planverstossbeschluss, dem steht der Staatsvertrag gleich, kann nicht durch nachfolgend in Kraft getretenes Recht ausser Kraft gesetzt werden. FFH, EU - Recht, gilt für Schweizer Territorium nicht, deshalb wurde es nicht untersucht. Eine FFH Fläche würde sich gegen einen gültigen Planfeststellungsbeschluss nachträglich nicht durchsetzen. Da gibt es klare formale Richtlinien dazu. Das gleiche gilt für das Artenschutzabkommen, selbst wenn es self executing wäre. Es reicht nicht, um einen gültigen Bebauungsplan nachträglich ausser Kraft zu setzen. Das geht nach unserer Rechtsordnung nicht. Das geht auch bei einem Naturschutzgebiet nicht. Man kann keinen bestehenden Planfeststellungsbeschluss ausser Kraft setzen.

Inhaltlich möchte ich durchaus bestreiten, dass alle diese Artenschutzerwägungen gegen die Strasse zwangsläufig auch ausgeführt werden müssten. Was hier an Artenreichtum da ist, ist überwiegend am Schlipf. Wenn Sie sich die Vögel anschauen, sind es mehr solche, die auf die Gebüsche am Berghang angewiesen sind, als auf die Bäume beim Flusslauf.

Frage 11 Christine Kaufmann

[11:39:54]

Barbara Schüpbach-Guggenbühl, II. Ratssekretärin: Die Frage richtet sich an Wolfgang Dietz.

Sie haben die Zollfreie Strasse als notwendig für die Fertigstellung der B317 und vor allem als Verbindung vom Wiesen- ins Rheintal bezeichnet. Ist Ihnen, neben der Tatsache, dass dieser übergeordnete Aspekt nie Inhalt der Verträge war, bekannt, dass eine solche Verbindung in Form einer Hochleistungsstrasse über die "Lücke" am Tüllinger Hügel bereits besteht?

Wolfgang Dietz, Oberbürgermeister der Stadt Weil am Rhein: Sie dürfen mir eine gewisse Ortskenntnis unterstellen, zumal ich auch im Schlipf aufgewachsen bin und mein Elternhaus dort steht. Ich kenne auch das Strassennetz. Es ist in der Bundesrepublik Deutschland nichts Ungewöhnliches, dass es neben

Bundesautobahnen parallel verlaufende Bundesstrassen gibt. Das wäre in diesem Fall partiell der Fall, wenn Sie ausschliesslich die Strecke zwischen Wiesental und Rheintal meinen. Es gibt darüber hinaus weitere Begründungen für die Zollfreie Strasse, die im Verkehr zwischen den beiden Städten liegen. Diese Begründung liegt auch darin, dass wir ein gemeinsames Oberzentrum nach dem Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg haben.

Frage 12 Thomas Mall

[11:41:02]

Barbara Schüpbach-Guggenbühl, II. Ratssekretärin: Die Frage richtet sich an Wolfgang Dietz.

Wer haftet für mögliche Schäden am Grundwasser?

Wolfgang Dietz, Oberbürgermeister der Stadt Weil am Rhein: Wie in der Schweiz auch, der Verursacher. Sofern ein Unfall auf der Strecke geschieht, wäre es dieser Verursacher. Sollten sich technische Mängel ergeben - ich vermute die Frage meint die Bauphase oder die Verursachung im Zusammenhang mit der Fertigstellung - ist die Bauherrschaft haftbar. Die Bauherrschaft ist in diesem Fall die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Regierungspräsidium Freiburg.

Frage 13 Martin Lüchinger

[11:41:38]

Barbara Schüpbach-Guggenbühl, II. Ratssekretärin: Die Frage richtet sich an Gudrun Heute-Bluhm.

Ist die Aussage richtig, dass die Bundesrepublik Deutschland im Falle eines Hangrutsches für den gesamten Schaden beziehungsweise die Nachbesserungen aufkommen müsste?

Gudrun Heute-Bluhm, Oberbürgermeisterin der Stadt Lörrach: Wenn der Hangrutsch durch die Strasse verursacht wird - Ja. Da gilt das gleiche wie beim Grundwasser.

Frage 14 Christine Kaufmann

[11:42:01]

Barbara Schüpbach-Guggenbühl, II. Ratssekretärin: Die Frage richtet sich an Peter Huggenberger.

In welche Richtung ginge eine optimierte Variante aus Ihrer Sicht? Wie beurteilen Sie die Auswirkungen der "neuen" Tunnelvariante (neu in die Diskussion gebracht) auf das Grundwasser im Vergleich zur aktuellen Variante?

Prof. Dr. Peter Huggenberger, Geologe, Universität Basel: Die Linienführung wäre identisch. Der Tunnel ginge in eine grössere Tiefe und würde für die Betriebsphase zu einer Entkoppelung des Tunnels vom Grundwasser führen. Insbesondere während der Betriebsphase würden sich die Risiken reduzieren. Auch während der Bauphase wären die Risiken bezüglich Hydrologie beim Schlipf geringer, weil dieser Teil entkoppelt ist, ausser bei den beiden Eingänge, wo man in den Tunnelbereich hinunter fahren müsste. Das bedeutet bezüglich Hydrologie und Hangrutschungen, dass diese Phase wesentlich günstiger wäre, vorausgesetzt die Bedingungen, die man antrifft, mit denen übereinstimmen, die man bis heute von den Bohrungen her kennt. Dort sind gewisse Abklärungen vorgängig notwendig.

Gudrun Heute-Bluhm, Oberbürgermeisterin der Stadt Lörrach: Erlauben Sie mir eine Anschlussfrage hinsichtlich dieses Phönix aus der Asche - Projektes. Fachlich kann ich dazu nichts sagen. Wenn ich richtig informiert bin, waren Sie früher als Kantonsgeologe mit der Beurteilung des alten Projektes befasst und haben es zumindest nicht für problematisch gehalten. Warum kommt jetzt erstmals ein Projekt neu auf - man befasst sich mit der Sachlage seit 20 Jahren, das ist für einen Laien nicht einfach nachvollziehbar -, wenn es so eindeutig besser ist, dass man es mit zwei Sätzen erläutern kann?

Prof. Dr. Peter Huggenberger, Geologe, Universität Basel: Ich nehme gerne dazu Stellung, das war die Beantwortung Beat Jans. Ich habe auf die Risiken bezüglich Wasser und Geotechnik aufmerksam gemacht. Ich habe auch auf die Risiken bezüglich Bau hingewiesen. Es wäre Sache unserer deutschen Nachbarn, diese Dinge anzuschauen. Das ist vielleicht in einen Nebensatz geraten, aber es wurde dazu Stellung genommen.

Verabschiedung

[11:44:46]

Bruno Mazzotti, Grossratspräsident: Ich möchte allen Referentinnen und Referenten die Möglichkeit zu einem kurzen Schlusswort geben, sofern sie es wünschen.

Dr. Heinz Reust: Wir kämpfen seit den 70er Jahren gegen diese Strasse. Die Tunnelvariante existierte schon damals. Es existierte auch eine Tieflegung der Strasse. Ich möchte mit dem Wort schliessen, welches man in letzter Zeit in der Schweiz häufig am Fernsehen gehört hat: "Mehr Dreck statt Teer"!

Michael Raith (VEW): Materiell möchte ich nichts mehr sagen. Ich bedanke mich dafür, dass man der Gemeinde Riehen die Möglichkeit gegeben hat, ihren Standpunkt zu vertreten. Es ist eine Premiere. Ich hoffe, es werden sich spätere Aufführungen anschliessen.

Dr. Susette Biber-Klemm, Universitäten Basel u. Bern: Ich möchte der Hoffnung Ausdruck geben, dass sich aufgrund einer klaren Situationsanalyse auch in Bezug auf die Naturwerte eine Deblockierung der Verhandlung ergeben kann und dass eine klare Interessensabwägung und eine klare Beurteilung von allfälligen Ersatzmassnahmen möglich sein wird.

Prof. Dr. Peter Huggenberger, Geologe, Universität Basel: Ich möchte dazu anregen, dass dem fachlichen Aspekt und der Lösung dieses Problems vermehrt ein Augenmerk gegeben wird.

Wolfgang Dietz, Oberbürgermeister der Stadt Weil am Rhein: Ich möchte die Gelegenheit benutzen, mich herzlich für diese Gelegenheit zu bedanken, ich weiss das sehr zu schätzen. Es ist etwas aussergewöhnliches für den Weiler Oberbürgermeister, die Gelegenheit zu haben Ihnen den Standpunkt der Stadt Weil vorzutragen.

Ich möchte an dieser Stelle betonen, dass ich es für wichtig halte, dass wir in unsere Region intelligent mobil sind. Das heisst, dass ich jetzt mit dem Bus 55 nach Weil am Rhein fahre, weil es der schnellste Weg ist. Nach Lörrach fahre ich in der Regel mit der Regio-S-Bahn, das ist am schnellsten. Das ist intelligente Mobilität. Es gibt Menschen, die können das manchmal nicht und deswegen sind Strassenprojekte notwendig.

Zur intelligenten Mobilität gehört auch, dass wir uns im Dreiland einig sind, Dinge gemeinsam zu betreiben. Ich habe beispielsweise sehr stark dafür plädiert, dass die SBB die Regio-S-Bahn seinerzeit übernommen und diesen Wettbewerb gewonnen hat.

Gestatten Sie mir eine amüsante Anmerkung von einem Oberbürgermeister, der sich viel mit Finanzen auseinander setzen muss. Es ist beeindruckend, in welcher Geschwindigkeit und Bereitschaft in diesem Parlament über dreistellige Millionenbeträge in relativ kurzen Zeiträumen nachgedacht wird. In solch grossen Dimensionen können wir nicht arbeiten. Ich hoffe, dies ist immer noch der Fall, wenn die Schadensersatzforderung der Bundesrepublik Deutschland gegen die Schweiz, die bis zum Jahresende auf Euro 580'000.- aufgelaufen ist, beim Kanton angemahnt wird.

Gudrun Heute-Bluhm, Oberbürgermeisterin der Stadt Lörrach: Auch ich danke Ihnen für die Gelegenheit, unsere Standpunkte darzulegen. Trotz der Mahnung von Herrn Morin möchte ich an der Doppelstrategie festhalten. Ich verspreche Ihnen, dass wir mit der gleichen Intensität, mit der wir im Interesse unserer Bürger, die uns vertrauen dieses Projekt betrachten, an den ÖPNV-Projekten weiterarbeiten werden. Ich kann es nur bestätigen, wir sind sehr weit gekommen. Ich lade Sie ein, diese auszuprobieren. Ende Jahr kommen die neuen Züge, das hat uns die SBB versprochen, und bis dahin sind die Bahnsteige fertig.

RR Barbara Schneider, Vorsteherin des Baudepartementes (BD): Ich möchte mit einem Dank schliessen. Ich danke dem Parlament, dass es diese Auseinandersetzung heute geführt hat. Ich danke auch Frau Oberbürgermeisterin Heute-Bluhm und Herrn Oberbürgermeister Wolfgang Dietz, dass sie ihren Standpunkt hier vertreten haben. Ich habe aus Ihren Voten gehört, dass wir grosse und wichtige grenzüberschreitende

Projekte haben, an denen wir weiterarbeiten, und beim Projekt Zollfreistrasse mit den Interessensgegensätzen umgehen wollen. Ich bin froh konnten wir das Gespräch führen, und dass das Parlament sehr direkt einbezogen war. Vielleicht nehmen Sie diese Aussagen, die Sie heute gehört haben als Grundlage für die weiteren Beurteilungen. Es ist sehr lange her, dass sich das Parlament so direkt informiert hat, darum bin ich sehr froh über diese Veranstaltung.

RR Guy Morin, Vorsteher des Justizdepartementes (JD): Ich möchte mich dem Votum von Barbara Schneider anschliessen. Ich bin froh, dass wir den Gesprächsfaden wieder aufgenommen haben. Ich wünsche mir, dass wir das Gespräch in einer Gelassenheit, unpolemischen und nüchternen Art weiterführen, dass wir Argumente austauschen und unserer Anliegen darlegen können, und dass wir nach Konsens suchen. Ich bin überzeugt, dass wir viele gemeinsame Interessen haben. Diese Gespräche werden fruchten und wir werden für die gemeinsame Region Lösungen finden.

Bruno Mazzotti, Grossratspräsident: Damit sind wir am Schluss der ausserordentlichen Sitzung des Grossen Rates angelangt. Ich verstehe einen gewissen Unmut, dass wir nicht alle eingegangenen Fragen direkt beantworten konnten. Es war mir aber wichtig, allen Referentinnen und Referenten die Gelegenheit zu einem Schlusswort zugeben.

Die nicht beantworteten Fragen werden wir den Referentinnen und Referenten zustellen und sie um eine kurze Stellungnahme bitten. Die Fragen und die Stellungnahmen werden wir ebenfalls ins Protokoll nehmen, dass den Mitgliedern des Grossen Rates zugestellt wird.

Ich danke allen Beteiligten hier im Saal und auf der Tribüne und schliesse mit dem Wunsch, dass das heute hier behandelte Problem bald zu einer guten und für alle annehmbaren Lösung findet.

Schluss der Sitzung: 12:00 Uhr

Basel, 12. März 2005

Bruno Mazzotti
Grossratspräsident

Thomas Dähler
I. Ratssekretär

Anhang A: Weitere eingegangene Fragen

Frage 15 Eduard Rutschmann

Die Frage richtet sich an Michael Raith.

Die Regierungen der beiden Gemeinden Weil am Rhein und Lörrach sind für die Zollfreie Strasse. Der Gemeinderat und das Parlament (der Einwohnerrat) haben sich auch für die Zollfreie Strasse entschieden

Es ist das Naherholungsgebiet dieser drei Gemeinden. Es werden die Wohnquartiere dieser drei Gemeinden entlastet.

Fragen:

Warum mischen sich Personen, die nicht in diesen drei Gemeinden wohnhaft sind, in diese Angelegenheit ein?

Warum kann nicht die Bevölkerung dieser drei Gemeinden mittels einer Abstimmung befragt werden. Denn nur diese Region wird von den Auswirkungen der Zollfreien Strasse betroffen sein.

Frage 16 Lorenz Nägelin

Die Frage richtet sich an Guy Morin.

Vergangene Woche wurde in allen Medien breit verkündet, dass Regierungsrat Guy Morin an diesem Samstag neue Ideen oder Vorschläge auf den Tisch legen wird. Nachdem die Tunnelvariante bereits diskutiert schon einmal diskutiert wurde, wäre es jetzt an der Zeit, dass Regierungsrat Guy Morin sein Geheimnis lüften würde.

Frage 17 Beat Jans

Die Frage richtet sich an Gudrun Heute-Bluhm.

Erdrutsche am Schlipf sind historisch belegt. Die Basler Regierung schreibt in einer Interpellationsbeantwortung: "Zur langfristigen Sicherung der Zollfreistrasse müsste es deshalb im Interesse der Bauherrschaft sein, die Entwässerung des oberen und unteren Schlipf an die Hand zu nehmen."

Gedenkt die Deutsche Bauherrschaft die Rebberge auf dem oberen Schlipf und mittleren Schlipf zu entwässern? Sind damit Enteignungen verbunden?

Sind solche Enteignungen ausserhalb des Strassentrassees im Rahmen des Staatsvertrages möglich oder müsste in diesem Fall verhandelt werden?

Frage 18 Anita Lachenmeier

Die Frage richtet sich an Gudrun Heute-Bluhm und Wolfgang Dietz.

In Deutschland gibt es weitaus mehr Strassenprojekte der Kategorie vordringlich als Geld zur Finanzierung; darunter viele aus fachlicher Sicht notwendige Projekte im Gegensatz zur Zollfreistrasse.

Wäre hier eine Gesamtschau mit Kosten/Nutzen-Abwägung nicht angebracht?

Würde die Zollfreistrasse auch ohne Bundesgelder gebaut werden?

Frage 19 Jürg Stöcklin

Die Frage richtet sich an Peter Huggenberger.

Die Revitalisierungsbemühungen der Wiese sind seit einiger Zeit blockiert, wegen Befürchtungen, dass dadurch die Wasserqualität der Trinkwasserbrunnen in der Wieseebene beeinträchtigt werden könnte.

Gibt es Untersuchungen über die Auswirkungen der geplanten Zollfreistrasse auf das Strömungsverhalten des Grundwassers und die Qualität des Trinkwassers?

Frage 20 Heidi Mück

Die Frage richtet sich an Susette Biber-Klemm.

Ist das Verfahren der Baubewilligung nicht schon längst veraltet und müsste neu aufgerollt werden?

Müssten dann nicht auch die internationalen, staatsvertraglich geregelten Naturschutzgesetze zur Anwendung kommen?

Frage 21 Hansjörg Wirz

Die Frage richtet sich an Barbara Schneider und Guy Morin.

Unter Abwägung der verschiedensten Güter - welchen Stellenwert haben das gute Einvernehmen, der Friede mit den Nachbarn?

Frage 22 Rolf Häring

Die Frage richtet sich an Gudrun Heute-Bluhm.

Es ist schon fast eine Binsenwahrheit, dass neue und "bessere" Verkehrsverbindungen zusätzlichen Autoverkehr anziehen beziehungsweise verursachen.

Sind in dieser Sicht Ihre vermuteten Verkehrsentlastungen nicht eine etwas kühne Vermutung?

Wird nicht dadurch auch das öffentliche Verkehrsmittel konkurrenziert?

Frage 23 SVP-Fraktion

Die Frage richtet sich an Gudrun Heute-Bluhm und Wolfgang Dietz.

Zur Vertragstreue:

1. Was passiert, wenn die Wiese-Initiative angenommen wird? Wie verhält sich die deutsche Seite?

2. Bei Nichtrealisierung: Was geschieht mit der Gemeinschaftszollanlage?

3.1 Welche Folgen könnte ein solcher Verstoss gegen Treu und Glauben für die weitere regionale Zusammenarbeit, insbesondere bei der Lösung der vielen anstehenden Probleme beim Agglomerationsverkehr, haben?

3.2 Insbesondere wenn wir mit Scheinargumenten den Staatsvertrag unterlaufen würden?

Frage 24 SVP-Fraktion

Die Frage richtet sich an Barbara Schneider und Guy Morin.

Zur Vertragstreue:

1. Was passiert, wenn die Wiese-Initiative angenommen wird? Wie verhält sich dann die Regierung des Kantons Basel-Stadt?

2. Falls die Gegnerschaft vor Bundesgericht gewinnt, in welcher Form und Intensität wird der Kanton eine neue Rodungsbewilligung einholen beziehungsweise beantragen?

3. Wie lange ist die Regierung noch bereit dieses "Spiel auf Zeit" innerhalb des Regierungsrats und der Verwaltung zuzulassen?

Frage 25 SVP-Fraktion

Die Frage richtet sich an Susette Biber-Klemm.

Ist die Wiese überhaupt noch ein natürliches Fliessgewässer in einer "ursprünglichen Auenlandschaft", nachdem die Wiese im betroffenen Gebiet zu Beginn des letzten Jahrhunderts in ein künstliches Bett und in den Vorländern schnellwachsende Bäume gepflanzt wurden, die zum Fällen bei Hochwasser bestimmt sind?

Frage 26 SVP-Fraktion

Die Frage richtet sich an Wolfgang Dietz, Gudrun Heute-Bluhm und Guy Morin.

Welche Konsequenzen beziehungsweise Auswirkungen diplomatischer und politischer Natur hat eine weitere Verzögerung respektive gar eine Verhinderung des Baus der Zollfreien Strasse auf die bis anhin guten Beziehungen zwischen dem Kanton Basel-Stadt und den angrenzenden deutschen Gemeinden?

Frage 27 Christophe Haller

Die Frage richtet sich an Barbara Schneider.

Wer hat das Gutachten von Herrn Professor Huggenberger in Auftrag gegeben?

Wer bezahlt die entsprechenden Kosten und wie hoch sind sie?

Warum wurde - trotz Vorliegen diverser Studien - Professor Huggenberger mit der Erstellung eines Gutachten beauftragt?

Frage 28 Hans Rudolf Lüthi

Die Frage richtet sich an Barbara Schneider.

Am 17. Januar 1992 hat das Baudepartement Basel-Stadt einen Anhang zum Staatsvertrag erstellt. In diesem werden verschiedene Vorgehensweisen und Auflagen beim Bau der Zollfreistrasse festgehalten.

Ist dieser Anhang immer noch gültig?

Frage 29 Hans Rudolf Lüthi

Die Frage richtet sich an Guy Morin.

1. Ist es korrekt, dass der Staatsvertrag zwischen der BRD und der Schweiz abgeschlossen wurde?

Wenn ja, woraus lässt sich das Verhandlungsmandat von Basel-Stadt ableiten, oder besteht die Aufgabe von Basel-Stadt nicht im Vollzug des Staatsvertrags?

2. Ist es korrekt, dass die Kosten der zahlreichen Verhandlungen, Tagungen, Gutachten von den Steuerzahlern Basel-Stadt berappt werden?

Stimmt es, dass ein Grossteil der Aktivisten, die gegen den Bau der Zollfreistrasse sind, weder in Basel-Stadt wohnhaft noch steuerpflichtig sind?

Frage 30 Michael Martig

Die Frage richtet sich an Michael Raith.

Wie kann mit der Zollfreistrasse der Verkehr auf der Achse Baselstrasse/Äussere Baselstrasse in Riehen vermindert werden?

Auf welchen Zählungen beruht diese Einschätzung?

Frage 31 SVP Fraktion

Die Frage richtet sich an Michael Raith.

Die deutsche B317, von der ein kleiner Teil als Zollfreie Strasse über schweizerisches Hoheitsgebiet verlaufen soll, ist eine Umfahrungsstrasse von Riehen, Weil und Teilen Lörrachs mit hoher Entlastungswirkung. Untersuchungen über die verkehrlichen Auswirkungen sind gemacht worden. Sie zeigten markante Entlastungen in Riehen, Weil, Lörrach und sogar in Basel bis zum Badischen Bahnhof.

Warum äussern Sie sich als Gemeindepräsident von Riehen nicht dezidierter über die evidenten Vorteile für die Bevölkerung Riehens?

Frage 32 Matthias Schmutz

Die Frage richtet sich an Gudrun Heute-Bluhm und Wolfgang Dietz.

Sie beide haben sich auf den Staatsvertrag von 1852 als Grundlage für den Vertrag von 1977 berufen.

Ist Ihnen bewusst, dass im Vertrag von 1852 nirgends von einer Zollfreiheit der Strasse die Rede ist; dass in der Chronik der Gemeinde Weil von 1928 dieser Vertrag mit dem Bau und der Einweihung der Wiesenbrücke 1860/61 als erfüllt angesehen wurde, und gehen Sie mit uns einig, dass somit der Vertrag von 1977 auf einem Grundlagenirrtum beruht?

Anhang B: Stellungnahmen zu den weiteren eingegangenen Fragen

Stellungnahme von Frau Gudrun Heute-Bluhm, Oberbürgermeisterin Stadt Lörrach

Frage 17 Beat Jans

In den vergangenen 24 Jahren wurden die Bedingungen für den Bau der Trasse unter Berücksichtigung der relevanten Aspekte und Lösungsvarianten durch verschiedene Planer und Fachgutachter, zuletzt durch das Ingenieurbüro Gruner AG, Basel sowie das Geotechnische Büro Dr. von Moos, Zürich ausführlich untersucht. Anhaltspunkte für eine abweichende Beurteilung wegen neuer Erkenntnisse bestehen insoweit offenbar nicht.

Nach Auskunft der Bauherrschaft, die durch das Regierungspräsidium Freiburg vertreten wird, wurden dabei auch die notwendigen geotechnischen Massnahmen aufgezeigt, die für den Bau der Zollfreien Strasse erforderlich werden und innerhalb des Baufeldes durchgeführt werden können. Massnahmen der angesprochenen Art ausserhalb des Baufeldes sind danach für den Bau der Zollfreien Strasse nicht erforderlich.

In diesem Zusammenhang wird auch auf das bereits über 100-jährige Bestehen des Riehener Schwimmbades verwiesen, das trotz seiner unmittelbaren Lage unterhalb des Schlipfs bisher nach meinem Kenntnisstand in keiner Weise von Hangrutschungen betroffen war.

Frage 18 Anita Lachenmeier

Die noch zu bauenden 738 m Strasse sind Bestandteil der bereits vorhandenen B 317, einer insgesamt 68 km langen Strasse durch das gesamte Wiesental. Damit handelt es sich nicht um ein neues, sondern um den Abschluss eines bis auf dieses Teilstück fertiggestellten Strassenprojekts. Aufgrund der Einstufung dieser gesamten Strasse als Bundesstrasse wird auch dieses letzte noch zu bauende Teilstück der B 317, die "Zollfreie Strasse", als Bundesstrasse gebaut und somit aus dem Bundeshaushalt finanziert werden. Hierzu gibt es auch aus Rechtsgründen keine Alternative und auch die Kosten-Nutzen-Abwägung bezieht sich folglich auf die Gesamtstrasse.

Frage 22 Rolf Häring

Mit der Fertigstellung der B 317 nach Realisierung ihres letzten Teilstücks wird es in erster Linie eine Entlastung vom Durchgangsverkehr in Lörrach-Tüllingen, Weil am Rhein und Riehen geben. Dieser Verkehr wird sich auf die B 317 verlagern und vermutlich weiteren Verkehr anziehen. Darauf ist das Verkehrskonzept für die Stadt Lörrach abgestimmt. Eine weitere innerörtliche Strassenverbindung von der Wiesentalstrasse auf die Basler Strasse ist im Bau.

Da der Strassenverkehr jedoch auch unter der derzeitigen Verkehrsführung stetig zunimmt, würde dies ohne "Zollfreie" zu mehr Verkehrsbelastung in den derzeit betroffenen innerörtlichen Gebieten führen. Mit der Vollendung der B 317 hingegen kann eine erhebliche Entlastung der Anlieger vom Strassenverkehr erreicht werden.

Eine Zunahme des Verkehrs durch die B 317 ist bisher nicht prognostiziert worden. Insoweit ist die Fertigstellung dieses Teilstücks auch nicht vergleichbar mit dem Neubau einer grossräumigen Verkehrsverbindung, die in der Tat auch gewissen Verkehr anziehen mag. Die Fertigstellung der B 317 kann natürlich eine Zunahme des Verkehrs aus anderen Gründen nicht verhindern, kann aber die Folgen für die Anwohner mildern.

Der öffentliche Personennahverkehr in Lörrach wird nicht unter der Fertigstellung der B 317 leiden. Im Gegenteil erfährt er seit Jahren eine erhebliche Förderung als umweltfreundliche Alternative zum Strassenverkehr. Dafür steht u.a. der Ausbau der Regio-S-Bahn mit verkürztem Zeittakt, drei zusätzlichen Haltestellen im Stadtgebiet und bald auch attraktiveren Wagen. Stadt und Landkreis Lörrach haben im Stadtgebiet in den vergangenen Jahren hierfür deutlich mehr Mittel aufgewendet als für Strassenprojekte.

Frage 23 SVP-Fraktion

1. Die Wiese-Initiative bewegt sich auf kantonaler Ebene und berührt nicht die Gültigkeit des Staatsvertrags zwischen unseren beiden Ländern. Dies ist aus unserer Sicht eine rein innerschweizerische Angelegenheit.
2. Hierzu verweise ich auf die Antwort von OB Dietz aus Weil am Rhein.
3. Es liegt nicht im Interesse der Stadt Lörrach die Beziehungen zum Schweizer Nachbarn auf die Frage der "Zollfreien Strasse" zu reduzieren. Jedoch bindet die Diskussion um den Bau dieses Strassenstücks derzeit viel Kraft und Zeit. Sorge bereitet mir, dass die bestehende Situation ein Klima der Verunsicherung schafft und für die weitere Zusammenarbeit die Frage aufwirft, in welchem Masse Zusagen und Verträgen

noch vertraut werden darf.

Frage 26 SVP-Fraktion

Nachdem 2004 der Baubeginn so zum Greifen nah war, kann ich meine Enttäuschung über diese neuerliche Verzögerung nicht verhehlen. Als Kommunalpolitikerin möchte und kann ich jedoch nicht alle weiteren grenzüberschreitenden Kontakte und Projekte von der Situation um die Zollfreie Strasse abhängig machen. Ich halte die Fortführung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit für unerlässlich. Bei unserer Bürgerschaft ist teilweise ein Stück Vertrauen in den Schweizer Nachbarn verloren gegangen und muss erst wieder geschaffen werden. Ich hoffe nicht, dass dies in Zukunft die Zustimmung für neue gemeinsame Projekte gefährdet.

Frage 32 Matthias Schmutz

Wiesentalstrasse und Wiesentalbahn haben in der Tat ihre Geburtsstunde im gleichen Vertrag von 1852 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Grossherzog von Baden. Ungeachtet der Bezeichnung für die Strasse war der Bau der Wiesentalbahn mit der Wiesentalstrasse bis Weil am Rhein über Schweizerisches Gebiet verknüpft. Der Unterschied besteht in der ungleichen Entwicklung, die beide Projekte genommen haben. Während die Wiesentalbahn längst realisiert und mit hohem finanziellem Aufwand von deutscher Seite zur Regio-S-Bahn ausgebaut wurde, wartet die Wiesentalstrasse noch immer auf ihre Vollendung. Die Bezeichnung „Zollfreie Strasse“ hat sich für das letzte Teilstück der Wiesentalstrasse eingebürgert, weil diese über Schweizerisches Gebiet führt und ohne Zollkontrollen gebaut werden soll. An der Strassenführung würde sich nichts ändern, wenn die Zollschranken eines Tages entfielen.

Stellungnahme von Herrn Wolfgang Dietz, Oberbürgermeister Stadt Weil am Rhein

Frage 18: Anita Lachenmaier

Die Entscheidung über die Abfolge, in der Strassenprojekte gebaut werden, obliegt der Bundesregierung in Abstimmung mit den Landesregierungen, auf deren Gebiet die Projekte realisiert werden. Der Frage liegt die Annahme zugrunde, es handle sich um ein Neubauprojekt, bei dem richtigerweise stets eine Kosten-Nutzen-Abwägungen vorausgeht.

Bei dem in Rede stehenden Stück der B 317 handelt es sich aber um ein sogenanntes "begonnenes Projekt". Die bei uns vorgeschriebene Kosten-Nutzen-Analyse ist damit bereits abgeschlossen. Namentlich auf der Gemarkung der Stadt Weil am Rhein wurde das Teilstück zwischen der Grenze in Riehen / Alt-Weil und dem Otterbach im Jahr 1998 fertiggestellt (sogenannte Südumfahrung). Dieses Teilstück wurde damals auf ausdrücklichen Wunsch der Schweizer Seite vorgezogen. Seinerzeit hatte die Schweizer Seite hierauf gedrängt, weil man damals befürchtete, die Strasse könnte - wenn man zunächst nur das Stück von Lörrach über Schweizer Terrain bauen würde - als Torso liegen bleiben. Man wollte explizit die Weiterführung bis zum Weiler Stadtteil Otterbach, so dass dann bei Fertigstellung des Gesamtprojektes auch die gewünschte Entlastung für Riehen (Umfahrung der Ortsmitte und der gesamten Achse bis auf Höhe Badischer Bahnhof) eintreten kann. In diesem Punkt ist die Bundesrepublik Deutschland bewusst in zeitliche Vorleistung gegangen, um Befürchtungen der Schweizer Seite entkräften zu können.

Ob die Strasse auch ohne Bundesgelder gebaut würde, ist hypothetischer Natur. Angesichts der Bedeutung der Verkehrsachse Wiesental ins Rheintal entspricht die Strasse eindeutig den Kriterien an eine Bundesstrasse. Der Bedarf besteht unabhängig von der Finanzverantwortung.

Frage 23: SVP-Fraktion

1. Aus unserer Sicht würde die Wiese-Initiative kein neues zu beachtendes Recht schaffen, da der Staatsvertrag von 1977 innerstaatlichem Schweizer Recht vorgeht (Hinweis: Das jüngste Urteil in Sachen Rodungsbewilligung - welches nach der Sitzung des Grossen Rates veröffentlicht wurde - bringt diese Rechtsauffassung noch einmal explizit zum Ausdruck)
2. Die Frage muss durch die deutsche Bundesregierung beantwortet werden, da sie Partner des Staatsvertrages über die Gemeinschaftszollanlage ist. Eine Rücknahme der innerstaatlichen Zustimmung der Stadt Weil am Rhein zum Bau der Gemeinschaftszollanlage - wie sie im Vertrag zwischen dem Kanton Basel-Stadt und der Stadt Weil am Rhein aus dem Jahr 1970 zu Grunde gelegt wird - wäre im innerstaatlichen Recht wohl nicht durchsetzbar. Allerdings müsste sich die Stadt Weil am Rhein fragen, welche Sicherungsmechanismen sie in Verträgen mit dem Kanton Basel-Stadt künftig verlangen müsste, falls es nochmals zu vertraglichen Austauschbeziehungen kommen sollte. Bislang reichte unter Staaten und Partnern das vertraglich gegebene Wort.
3. Wie ich in meinem Vortrag ausgeführt habe, halte ich politisch die gegenseitige Verlässlichkeit für eine tragende Säule grenzüberschreitender und nachbarschaftlicher Beziehungen - im Bezug auf Partner im

Inland wie im Ausland. Die Ausgangspositionen für neue grenzüberschreitende Projekte wären meines Erachtens erheblich belastet. Welche Schlüsse eine Bundesregierung über die Vertragstreue und Vertragsverlässlichkeit der Schweiz auch auf anderen politischen Feldern ziehen würde, muss dieser überlassen bleiben.

Frage 26: SVP-Fraktion

Ich verweise auf eine Antwort zur Frage 23.

Frage 32: Matthias Schmutz

In Bezug auf meine Person und meinen Vortrag vor dem Grossen Rat (siehe Protokoll) geht die Grundannahme der Frage mit der Behauptung "Sie beide haben sich auf den Staatsvertrag von 1852 als Grundlage für den Vertrag von 1977 berufen" ins Leere. Mein Vortrag enthält keine Erwähnung des Staatsvertrages von 1852. Dass sich die Regierungen der Eidgenossenschaft und der Bundesrepublik Deutschland und die beiden Parlamente, die den Staatsvertrag ratifiziert haben, bei Abschluss des Vertrages von 1977 in einem Irrtum befunden haben, erscheint mir unwahrscheinlich. Die Frage wäre indes an die beiden Regierungen zu richten.

Stellungnahme von Frau Regierungsrätin Barbara Schneider, Vorsteherin des Baudepartementes

Frage 21

Der Regierungsrat hat bei allen Diskussionen um die Zollfreie Strasse betont, dass er gewillt ist, den Staatsvertrag einzuhalten. Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit hat für den Regierungsrat einen hohen Stellenwert. In zahlreichen Projekten wird diese Zusammenarbeit konkretisiert und gepflegt.

Frage 24

1. Der Grosse Rat hat die Wiese-Initiative für gültig erklärt und sie dem Regierungsrat zur Berichterstattung überwiesen. Der Regierungsrat hat in Aussicht gestellt, dem Grossen Rat seine Stellungnahme im Sommer 2005 zukommen zu lassen. Darin werden alle möglichen Konsequenzen bei Annahme der Initiative dargestellt werden.
2. Das Verwaltungsgericht des Kantons Basel-Stadt hat im März 2005 die Beschwerde gegen die Verlängerung der Rodungsbewilligung abgelehnt und den Entscheid des Regierungsrates vom Juni 2001 geschützt. Wenn der Entscheid des Verwaltungsgerichts an das Bundesgericht weitergezogen wird und das Bundesgericht wider Erwarten die Verlängerung der Rodungsbewilligung als unkorrekt bezeichnen würde, würde der Regierungsrat den Mangel beheben und die Verlängerung der Rodungsbewilligung mit der Bekanntgabe an die benachbarten Grundeigentümer wiederholen.
3. Innerhalb des Regierungsrates und der Verwaltung kann der Regierungsrat kein Spiel auf Zeit feststellen.

Frage 27

Mit dem in der Frage genannten so genannten Gutachten meint der Fragesteller wohl die Stellungnahme von Herrn Professor Dr. Peter Huggenberger vom 14. August 2004 an das Baudepartement „zur Wasserhaltung des Tunnelprojekts Zollfreie Strasse“ sowie seinen „Vorschlag für das weitere Vorgehen betreffend Geologie, Hydrogeologie und Terrainbewegungen“. Das Baudepartement hat im Zusammenhang mit der Interpellation Nr. 52/2004 von Beat Jans zur Erdrutschgefahr im Schlipf eine Anfrage an Herrn Professor Huggenberger gerichtet, dies im Rahmen des Vertrags zwischen der Universität Basel und dem Kanton Basel-Stadt betreffend die „Kantonsgeologie“ vom 1.1.2003. Für die Leistungen der Universität an den Kanton Basel-Stadt werden der Universität jährlich Fr. 60'000.- bezahlt. Die Stellungnahme von Herrn Professor Huggenberger erfolgte im Rahmen des Vertrags mit der Universität Basel und ist dadurch abgedeckt.

Frage 28

Der in der Frage genannte „Anhang zum Staatsvertrag“ meint den Anhang zu der vom Baudepartement am 17. Januar 1992 erteilten Projektgenehmigung. Es handelt sich dabei um Bedingungen und Auflagen der kantonalen Fachstellen Basel-Stadt und der Gemeinde Riehen. Diese sind nach wie vor für das Projekt, für die Bauphase und auch für die Betriebsphase massgebend und gültig.

Stellungnahme von Herrn Regierungsrat Guy Morin, Vorsteher des Justizdepartementes

Frage 16 Lorenz Nägelin

Die Beantwortung dieser Frage ergibt sich aus meinem Referat. Ich habe darin ausgeführt, dass der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt den deutschen Nachbarn ein konkretes Angebot zur Lösung des Problems unterbreitet hat. Er hat sich bereit erklärt, bei einem Verzicht auf den Bau einen substanziellen Beitrag an Verbesserung des grenzüberschreitenden öffentlichen Nahverkehrs zu leisten oder – wenn ein Verzicht nicht in Frage kommt, einen Beitrag an eine verbesserte Strassenführung in einem Tunnel zu leisten. Die deutschen Gesprächspartner sahen aber keine Möglichkeiten, sich bei ihren zuständigen Behörden von Land und Bund für eine Änderung des vereinbarten Projektes einzusetzen.

Frage 21 Hansjörg Wirz

Dem guten Einvernehmen mit den Nachbarn räumen wir einen sehr hohen Stellenwert ein. Der Kanton Basel-Stadt steht deshalb zu seinen vertraglichen Verpflichtungen. Dass der Regierungsrat das Gespräch gesucht hat, um im Dialog nach neuen Lösungen zu suchen, steht hierzu nicht im Widerspruch.

Frage 24 SVP-Fraktion

1. Wie Frau Schneider in Ihrem Referat dargelegt hat, hätte die Annahme der Wiese-Initiative keine Auswirkung auf den Staatsvertrag.

(Ziff. 2. vgl. Antwort RR Schneider)

3. Der Regierungsrat verwahrt sich gegen den in der Frage implizit erhobenen Vorwurf der Verzögerung der Verfahren.

Frage 26 SVP-Fraktion

Der Regierungsrat legt grossen Wert auf die guten Beziehungen mit unseren Nachbargemeinden. Diese sind nach wie vor gut, wie auch die beginnenden Gespräche zur Realisierung eines Eurodistricts in der Region Basel zeigen. Dabei hat sich das Oberzentrum Weil am Rhein/Lörrach wiederholt dazu bekannt, innerhalb der trinationalen Agglomeration und damit des gemeinsamen Wirtschafts- und Lebensraumes in Zukunft noch enger mit dem Zentrum Basel zusammenzuarbeiten.

Frage 29 Hans Rudolf Lüthi

1. Es ist korrekt, dass der Staatsvertrag zwischen der BRD und der Schweizerischen Eidgenossenschaft abgeschlossen wurde. Der Kanton Basel-Stadt hat den Vertrag zu vollziehen. Der Kanton Basel-Stadt hat kein direktes Verhandlungsmandat. Allerdings kann er dennoch Anregungen für Neuverhandlungen bei den Vertragspartnern einbringen.

2. Die Kosten der Gerichtsverhandlungen werden - wie in jedem anderen Rechtsmittelverfahren - entsprechend dem Ausgang des jeweiligen Verfahrens den Parteien auferlegt. Die Kosten für die Gutachten, welche für den Bau der Zollfreistrasse notwendig sind, trägt die Bauherrschaft, d.h. die BRD. Die Gutachten, welche von den Gegnern eingereicht wurden, wurden auch von diesen finanziert.

(Für das Gutachten von Prof. Huggenberger wird auf die Beantwortung der Frage 27 durch Frau RR Schneider verwiesen.)

Wo der Grossteil der Gegner der Zollfreistrasse ihren Wohnsitz hat bzw. wo diese steuerpflichtig sind, ist dem Regierungsrat nicht bekannt. Zur Ausübung rechtsstaatlicher Rechte, wie dem Initiativrecht und der Ergreifung von Rechtsmitteln, bedarf es jedoch des Wohnsitzes im Kanton bzw. eine entsprechende direkte Betroffenheit.

Stellungnahme von Frau Susette Biber-Klemm, Universitäten Basel und Bern

Frage 20 Heidi Mück

Zum ersten Teil der Frage: Im Prinzip ja. Baubewilligungen/Plangenehmigungen/Planfeststellungen sind in aller Regel befristet. Z. B. bei schweizerischen Nationalstrassen erlischt die Plangenehmigung, wenn fünf Jahre nach ihrer rechtskräftigen Erteilung mit der Ausführung des Bauvorhabens nicht begonnen worden ist. Die Genehmigung kann aus wichtigen Gründen um drei Jahre verlängert werden (Art. 28 Nationalstrassengesetz). Nach deutschem Recht tritt ein Planfeststellungsbeschluss ausser Kraft, wenn mit der Durchführung nicht innerhalb von fünf Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen worden ist. Diese Frist kann um höchstens fünf Jahre verlängert werden, wobei der Verlängerungsentscheid bestimmten Verfahrensregelungen genügen muss (Fernstrassengesetz BRD § 19 Ziff. 7).

Diese Bestimmungen haben meines Erachtens unter anderem den Zweck, veränderten Umständen Rechnung zu tragen und die Notwendigkeit des Vorhabens zu überprüfen.

Soll das Vorhaben nach Erlöschen der ursprünglichen Bewilligung dennoch durchgeführt werden, müsste das gesamte Verfahren neu aufgerollt werden. Im Fall der Zollfreistrasse müsste demnach der Staatsvertrag neu verhandelt werden (insbesondere Art. 2 Linienführung der Verbindungsstrasse und Bauprojekt) und das gesamte Auflageverfahren mit sämtlichen Prüfungen nach dem aktuell geltenden Recht (d.h. inkl. Umwelt- und Naturschutzgesetzgebung und massgebende internationale Verträge) und Einsprachemöglichkeiten nochmals durchgeführt werden. (Eine UVP-Pflicht unterstände kantonalem Recht und müsste geprüft werden (UVPV Ziff. 11.3).

Allerdings wäre zu fragen und im Einzelfall zu beurteilen, was mit "Beginn der Ausführung des Bauvorhabens" gemeint ist.

Der Staatsvertrag verhindert nun aber diese Rechtsfolge, da er auf unbestimmte Zeit abgeschlossen ist. Er enthält die Sicherungsklausel des Art. 22.2, die bei der wesentlichen Veränderung der Verhältnisse Neuverhandlungen auf Verlangen eines Vertragsstaates ermöglicht. Laut Botschaft des Bundesrates zur Zollfreistrasse wären in diesem Fall beide Parteien verpflichtet, auf Verhandlungen über eine angemessene Neuregelung einzutreten (BBl 1979 II 311). Allerdings ist offen, was unter "wesentlicher Veränderung der Verhältnisse" zu verstehen ist. Beyerlin vertritt in seinem Gutachten die Meinung, dass diese Vertragsklausel über den Umfang der allgemeinen vertragsrechtlichen "clausula rebus sic stantibus" hinausgeht.

Zum zweiten Teil der Frage: Im Prinzip nochmals ja. Allerdings ist die "Berner Konvention" im Bereich des Schutzes der Lebensräume, insbesondere der Lebensräume bedrohter Arten (Art. 4), der hier wohl massgebend wäre, nicht direkt anwendbar. Sie wird vielmehr durch die Schweizerische Gesetzgebung, insbesondere die Verordnung zum Natur- und Heimatschutzgesetz vom 16. Januar 1991 konkretisiert.

Frage 25 SVP Fraktion

Das Gewässerschutzgesetz, das auch den ökologischen Zustand der Gewässer regelt (siehe Art. 1), definiert "Oberirdisches Gewässer" als "Wasserbett mit Sohle und Böschung sowie die tierische und pflanzliche Besiedelung" (Art. 4 a); d.h. es werden keinerlei Anforderungen an die Qualität der "Natürlichkeit" gestellt; im Gegenteil, Anhang 1 der Gewässerschutz-Verordnung definiert ökologische Ziele für Gewässer, die bei allen Massnahmen nach dieser Verordnung berücksichtigt werden müssen (Art. 1 Abs. 2 GSchV). Diese Ziele beschreiben gemäss Bundesgericht "die Richtung, in welche die Gewässer entwickelt werden sollen" (BGE 1A.256/2003 vom 14. Juni 2004, E 2.1). Die Bestimmung lautet: 1) Die Lebensgemeinschaften von Pflanzen, Tieren und Mikroorganismen oberirdischer Gewässer und der von ihnen beeinflussten Umgebung sollen: a. naturnah und standortgerecht sein sowie sich selbst reproduzieren und regulieren; b. eine Vielfalt und eine Häufigkeit der Arten aufweisen, die typisch sind für nicht oder nur schwach belastete Gewässer des jeweiligen Gewässertyps. Die Hydrodynamik ... und die Morphologie sollen naturnahen Verhältnissen entsprechen. ...

In Ausführung dieses Artikels werden immer mehr Gewässerläufe revitalisiert; Massnahmen, die soweit ersichtlich, auch dem Niveau der Grundwasservorkommen und dem Hochwasserschutz dienen können.

In der Rechtsordnung sind also keine Hinweise zu finden, die a priori eine Interessenabwägung zulasten ohnehin schon belasteter Gewässer nahe legen würden.

Ob es sich beim Gebiet "Schlipf" um eine "natürliche Auenlandschaft" handelt kann aus rechtlichen Gesichtspunkten offen bleiben. Zu beurteilen und in eine allfällige Interessenabwägung einzubeziehen, wäre der ökologische Wert des gesamten Gebietes soweit es im Einflussbereich der geplanten Strasse liegt: Wieseufer, Wiesen, Weiteich und Ufer und Abhänge des Tüllinger Hügels.

Stellungnahme von Herrn Prof. Dr. Peter Huggenberger, Geologe, Universität Basel**Frage 19 Jürg Stöcklin**

Im Zusammenhang mit dem Bau der Zollfreien Strasse hat das Regierungspräsidium Freiburg im Breisgau (D) und die Firma Gruner AG im Frühjahr 2003 das Geologisch-Paläontologische Institut (Angewandte und Umweltgeologie) beauftragt, einen Markiersversuch in der Wiese durchzuführen. Dies erfolgte in Abstimmung mit den IWB und dem TBA BS.

Schon vorausgegangene Versuche haben gezeigt, dass die Grundwasserfassungen in den Langen Erlen durch Fluss-Grundwasser-Interaktion entlang der Wiese vor allem bei Hochwasser beeinflusst werden kann. Da diese Versuche in den unteren Langen Erlen durchgeführt wurden, fehlten im oberen Bereich bislang Informationen über die Aufenthaltszeiten zwischen Wiese und Grundwasserbrunnen. Beim im Januar 2004 durchgeführten Versuch wurde der Ort der Eingabe so gewählt, dass er sich in der Nähe der Stelle befindet, an der die Zollfreie Strasse die Wiese überqueren soll.

Stellungnahme von Herrn Michael Raith, Gemeindepräsident, Riehen**Frage 16, Eduard Rutschmann**

Ohne Zweifel wäre es interessant zu erfahren, was die Bevölkerungsmehrheiten der Gemeinden Riehen, Lörrach und Weil von der Zollfreien Strasse halten. Für eine solche Volksabstimmung fehlen aber die Voraussetzungen: Grundlage des Strassenprojekts ist bekanntlich ein Staatsvertrag zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und Deutschland. Das Sagen bei diesem Projekt haben deshalb die Vertreter der zuständigen Bundesstellen der beiden Länder. Die kommunale Ebene hat keine rechtlich relevanten Mitsprachemöglichkeiten. Auch das Resultat einer Gemeindeabstimmung wäre nicht bindend. Sich zum Strassenbauprojekt äussern und in diesem Sinn „mitmischen“ kann aber, wer will; dies findet ja auch reichlich statt.

Frage 30, Michael Martig

Gemäss dem Gesamtverkehrsmodell (GVM) von Basel, welches Ende 2004 mit neuen Strukturdaten revidiert wurde, können für den Prognosezustand 2020 die folgenden Verkehrszahlen angenommen werden:

Strasse	Ist-Zustand heute	Prognose 2020*	Diff. absolut	Diff. %
Lörracherstrasse	17'350	5'890	- 11'460	- 66
Weilstrasse	9'280	4'150	- 5'130	- 55
Baselstrasse	12'330	9'340	- 2'990	- 24
Aeusserer Baselstrasse beim Niederholz	18'070	15'860	- 2'210	- 12

* mit Zollfreier Strasse, Autobahnspange nach Rheinfeldern und Nordtangente. Der zusätzliche Verkehr im Zeitpunkt 2020 ist berücksichtigt. Alle Zahlen sind Tagesdurchschnitte in beiden Fahrrichtungen.

Aus der Prognose können zwei Aussagen gemacht werden:

1. Der Eckverkehr Lörracherstrasse - Weilstrasse geht markant zurück (50 - 60%).
2. Auch die Baselstrasse, Aeussere Baselstrasse bis Eglisee und die Bäumlhofstrasse werden entlastet. Die Abnahme geht von 24% (Baselstrasse) bis 12% resp. 8% (Aeussere Baselstrasse bei den Habermatten und Bäumlhofstrasse). Die Zollfreie Strasse wirkt sich also auf die ganze Hauptachse durch Riehen aus. Durch zusätzliche begleitende Massnahmen könnte in der Baselstrasse und in der Aeusseren Baselstrasse der Verkehr weiter umgelagert werden.

Das GVM wird von der Firma Rapp mit dem Hochbau- und Planungsamt laufend aktualisiert und ist ein anerkanntes umfassendes Werk für die Verkehrsplanung im Raum Basel.

Die von deutscher Seite erstellten Verkehrsgutachten kommen zu vergleichbaren Ergebnissen.

Selbstverständlich handelt es sich bei diesen Zahlen um Prognosen. Die Gemeinde Riehen hat nachdrücklich verlangt, dass - wenn die Zollfreie denn wirklich gebaut werden muss - mit flankierenden Massnahmen aktiv dafür gesorgt wird, dass die prognostizierten Verkehrsreduktionen dann auch wirklich eintreffen (Beeinflussung des Modal-Splits zugunsten der Regio-S-Bahn; Verstärkung des Verlagerungseffekts auf die Zollfreie Strasse durch Eindämmung des „Durchflusses“ für den motorisierten Individualverkehr auf der Achse Baselstrasse/Aeussere Baselstrasse).

Frage 31, SVP Fraktion

Was ich vorgetragen habe, ist die Stellungnahme der Gemeinde Riehen, wie sie der Gemeinderat vertritt. Die Haltung des Gemeinderats widerspiegelt die Tatsache, dass es in der Bevölkerung, aber auch in den politischen Gremien unterschiedliche Meinungen in dieser Angelegenheit gibt. Ein Gemeinwesen hat die unterschiedlichen Meinungen ernst zu nehmen. Eine Exekutive, der immer auch das friedliche Zusammenleben in der Gemeinde und mit den Nachbarn ein wichtiges Anliegen ist, kann und will sich deshalb nicht so dezidiert äussern, wie dies einer politischen Partei unbenommen ist. Dies gilt umso mehr, als die Gemeinde Riehen in diesem „Länderspiel“ eben kein Player ist.

Anmerkung:

Heinz Reust, Vertreter des Initiativkomitees „Wiese-Initiative“ verzichtet auf eine Stellungnahme zu den nicht direkt beantworteten Fragen, da an ihn keine solchen Fragen gerichtet wurden.