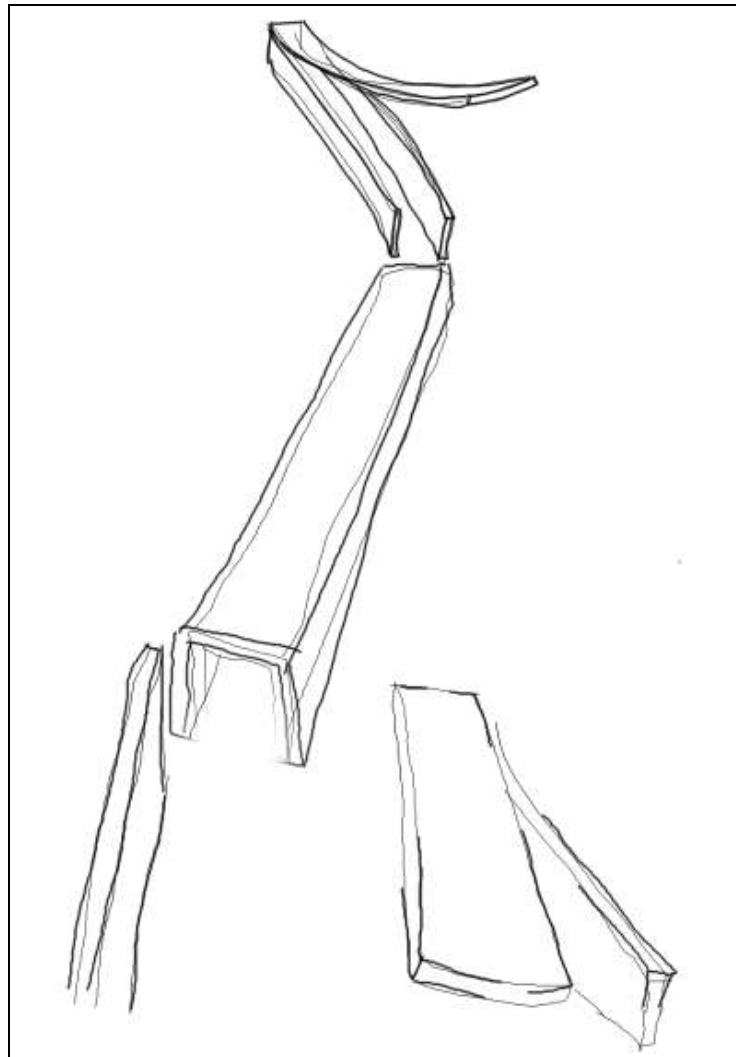


Kompromissvariante Zollfreistrasse

Vorschlag für eine staatsvertragskonforme und ökologische Projekterweiterung



Michel Frédéric Speich
Dipl. Umweltnatw. ETH

17. Januar 2006

Titelbild: Michel Speich (2006): Skizze der vorgeschlagenen Überdeckung des oberirdischen Abschnittes der im Vertrag von 1977 festgelegten Zollfreistrasse.

Zitierung von Text, Tabellen und Grafiken bei Quellenangabe ausdrücklich erwünscht.

Michel Frédéric Speich (2006): Kompromissvariante Zollfreistrasse - Vorschlag für eine staatsvertragskonforme und ökologische Projekterweiterung. Zürich (unveröffentlichte Konzeptstudie).

Postanschrift:

Goldbrunnenstrasse 134

8055 Zürich

Email des Autors: mspeich@gmx.ch

1 Vorteile der Kompromissvariante

Die Kompromissvariante von Speich ist eine Ergänzung des Zollfreistrassenprojektes, wie es im Staatsvertrag von 1977 vereinbart wurde. Das festgelegte Trasse wird weder bezüglich seiner Linienführung noch bezüglich einzelner Bauwerke verändert. Vielmehr erfährt das Projekt eine sogenannte Projekterweiterung. Hauptbestandteil dieser Erweiterung ist eine vollständige Überdeckung aller Abschnitte. Daraus ergeben sich die folgenden Vorteile:

Tabelle 1: Die Vorteile der Kompromissvariante

1) Staatsvertragkonformes Projekt
2) Akzeptable Mehrkosten
3) Kaum zeitliche Verzögerungen
4) Keine erneuten Einsprachen
5) Maximaler Lärmschutz
6) Gezielter Artenschutz und Artenförderung
7) Ästhetische Verbesserung
8) Alle Vorteile einer Zollfreistrasse

1.1 Staatsvertragkonformes Projekt

Das vertraglich vereinbarte und ausführungsfähige Projekt wird nicht abgeändert. Stattdessen erfährt es eine Projekterweiterung, welche der Vertrag nicht verbietet. Die im aktuellen Ausführungsprojekt vereinbarte Strasse erhält einen Betondeckel. Vereinfacht kann man auch vom Aufsetzen einer Käseglocke über das aktuelle Projekt sprechen. Auf dem Betondeckel verteilt man Kies. Diese Kiesflächen entsprechen wertvollen Auenstandorten. An die Wände des Deckels bringt man Erdwälle an. Der gesamte Raum, den die Zollfreistrasse beansprucht, kann also gezielt renaturiert werden. Alle diese Massnahmen sind staatsvertragskonform.

1.2 Akzeptable Mehrkosten

Nach einer Schätzung vom stellvertretenden Leiter des Tiefbauamtes Basel-Stadt, Rodolfo Lardi (2005), kostet die Kompromissvariante zusätzliche 10 Mio. Schweizer Franken. Die Gesamtkosten des aktuellen Zollfreistrassenprojektes stiegen um rund ein Drittel. An der Sondersitzung des Grossen Rates zur Zollfreistrasse vom 12. März 2005 hat die Basler Regierung einen zweistelligen Millionenbetrag als Beitrag für eine Tunnellösung in Aussicht gestellt. Die geschätzten Kosten für die Kompromissvariante entsprechen diesem versprochenen Beitrag. Somit können die Kosten für die Kompromissvariante als akzeptabel bezeichnet werden (vgl. Tabelle 2 in Kapitel 2).

1.3 *Kaum zeitliche Verzögerungen*

Die Kompromissvariante löst weder auf Deutscher noch auf Schweizer Seite ein neues Planfeststellungsverfahren aus. Das vertraglich vereinbarte Projekt kann daher ohne Verzögerung gebaut werden. Die Projekterweiterung, wie sie Speich vorschlägt, wird während dem Bau der Zollfreistrasse geplant und realisiert. Der Vorschlag von Speich hat somit den Vorteil, dass wesentliche Verbesserungen für Mensch und Natur erreicht werden, ohne dass zeitliche Verzögerungen beim Bau der Zollfreistrasse hingenommen werden müssen.

1.4 *Keine erneuten Einsprachen*

Da kein neues Baubewilligungsverfahren eingeleitet wird, sind auch keine weiteren Einsprachen mehr möglich.

1.5 *Maximaler Lärmschutz*

Bei der aktuell geplanten Zollfreistrasse handelt es sich um eine Schnellstrasse, die für eine Geschwindigkeit von 80km/h ausgelegt ist. Erholungssuchende trifft somit als negative Auswirkung der Lärm. Durch die Überdeckung aller oberirdischen Abschnitte kann diese Störung vollständig verhindert werden. Der Lärmschutz ist bei der Kompromissvariante Speich maximal. Dies ist vor allem auch für Besucher der besinnlichen Terrasse bei der Ottilienkirche auf dem Tüllinger Hügel bedeutsam.

1.6 *Gezielter Artenschutz und Artenförderung*

Die Zollfreistrasse verläuft zur Hälfte oberirdisch und zur Hälfte in einem Tunnel – unter dem Riehener Freibad hindurch. Der oberirdische Abschnitt beansprucht bei einer Länge von ca. 350m und einer Breite von 7.5m also etwas weniger als ein Drittel einer Hektare sehr wertvoller Naturfläche. Diese Fläche ist Lebensraum zahlreicher geschützter und vom Aussterben bedrohter Tier- und Pflanzenarten. Genannt seien von den bedrohten Vogelarten einerseits die typischen Auenarten Pirol und Eisvogel. Andererseits begegnet man auf der Wieseinsel und am Schlipfhang auch dem Wendehals, dem Grauspecht oder dem Turmfalken, welches Arten sogenannter Feld- und Saumgesellschaften sind. Bei der Projekterweiterung wie sie Speich vorschlägt, würde der vormalige Zustand des einzigartigen Biotops wieder hergestellt, beziehungsweise gezielt verbessert. Von der Strasse zeugt einzig die Tunnelbrücke, die sich allerdings auch mit geeigneten ingenieurbioologischen Massnahmen so einkleiden lässt, dass sie als Lebensraum für die verschiedensten Arten dient.

1.7 *Ästhetik*

Durch eine geschickte landschaftsarchitektonische Gestaltung, die auf den Lebensraum Wiesenaue und den Schlipf eingeht, kann die Idylle, wie sie vor dem Bau der Zollfreistrasse bestand, neu inszeniert werden. Dabei würde die Überdeckung derart mit Kies überhäuft, dass die entstehenden Wälle wie sanfte Hügel und Inseln in Erscheinung treten. Insbesondere die Landschaft bei der Brücke

müsste sorgfältig gestaltet werden. Speich schlägt vor, die Überdeckung im Brückenabschnitt so auszuführen, dass eine Tunnelbrücke entsteht. Die Aussenhülle könnte sodann mit ortsüblicher Felsimitation versehen werden.

1.8 Alle Vorteile einer Zollfreistrasse

Der Kompromissvorschlag von Speich ist bezüglich Linienführung und Trasse identisch mit dem aktuellen Zollfreistrassenprojekt. Deshalb bietet diese Variante auch die bekannten Vorzüge der zwischen Deutschland und der Schweiz vereinbarten zollfreien Verbindung: Tülingen und Riehen werden vom Durchgangsverkehr entlastet, sowie zwischen Lörrach und Weil entsteht eine schnellere Strassenverbindung.

2 Kostenschätzung

Im Auftrag der Gemeinde Riehen erstellt 1987 die Prader AG eine Studie zu einer Tunnelvariante. Diese Variante Prader verläuft im Fels und löst damit die Probleme fürs Trinkwasser, die Ästhetik, die Natur und die Erholungssuchenden. Auch die Bedenken bezüglich der Hangstabilität des Schlipf können bei der Variante Prader ausgeräumt werden. In der Studie von Prader wird auch eine Tunnelvariante der Strassenbauverwaltung Baden-Württemberg aufgeführt. Beide diese Varianten haben den bedeutenden Nachteil zur Kompromissvariante, dass sie einen rund neunjährigen Planungsprozess auslösen. Tabelle 2 gibt die Aufstellung der Kosten dieser Variante wieder. Sie werden den Kosten des Projektes nach Staatsvertrag gegenübergestellt. Zusätzlich werden die Kosten für den Kompromissvorschlag von Speich aufgeführt.

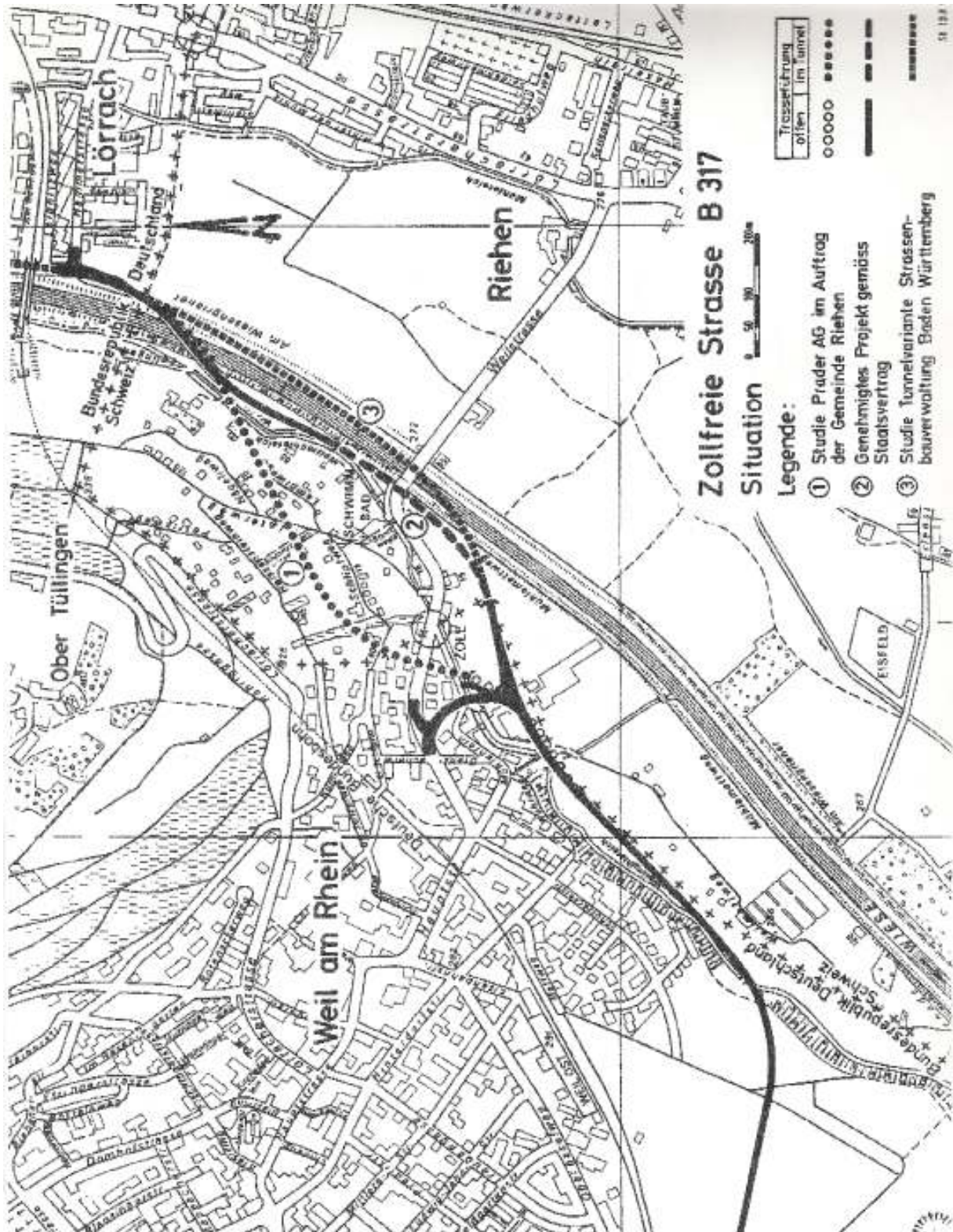
Tabelle 2: Kosten der Zollfreistrasse und verschiedener Varianten

Projekt	Kosten [Mio. CHF]	Mehrkosten zum Vertragsprojekt [Mio. CHF]
Projekt nach Staatsvertrag	29	--
Kompromiss Speich*	39	10 (+/-3)
Variante Prader	43	14
Var. SBV Baden-Württemberg	51	22

Die verschiedenen Linienführungen der Varianten sind in Abbildung 1 (vgl. nächste Seite) aufgeführt. Nota bene: Die Linienführungen des Projektes nach Staatsvertrag und vom Kompromissvorschlag nach Speich sind identisch! Kostenstand von 1987 bzw. 2005 beim Kompromissprojekt von Speich. Quelle: Verändert nach Prader AG (1987)

Bei den Kosten der Kompromissvariante handelt es sich um eine Schätzung durch den stellvertretenden Leiter des Tiefbauamtes Basel-Stadt, Rodolfo Lardi vom 2.6.2005. Die Genauigkeit seiner Schätzung liegt bei +/-30%.

Abbildung 1: Linienführungen der Zollfreie Strasse und von zwei Tunnelvarianten



Die Kompromissvariante von Speich (2006) ist identisch mit dem genehmigten Projekt gemäss Staatsvertrag von 1977. Im Bild entspricht sie somit der Linienführung Nummer zwei. Quelle: Prader AG (1987)

3 Gestalterische Vorschläge

Abbildung 2 zeigt eine Aufsicht auf das aktuelle Strassenprojekt gemäss Staatsvertrag. Die Zollfreistrasse zerschneidet einen der reizvollsten Orte im Wiesental. Eine einzigartige Naturlandschaft wird zerstört. Durch den Lärm der Schnellstrasse werden Mensch und Natur massiv gestört.

Abbildung 2: Genehmigtes Projekt gemäss Staatsvertrag von 1977



Blickrichtung Südwest flussabwärts. Zu erkennen sind die rund 150m lange Brücke und die Rampe, die in ein 347m langes Tunnel mündet. Die Wieseninsel wird beim aktuellen Projekt empfindlich verkleinert. Der Lärm beschallt das Gebiet weiträumig. Bild: Michel Speich (2006).

Speich schlägt vor, das genehmigte Projekt gemäss Staatsvertrag auf dem gesamten oberirdischen Abschnitt mit einem Deckel zu versehen. Diese Überdeckung entspricht einer Projekterweiterung. Sie ist vertragskonform und führt zu Mehrkosten von CHF 10Mio. +/-3. Abbildung 3 zeigt schematisch die sich ergebenden Grössenverhältnisse.

Abbildung 3: Kompromissvorschlag von Speich: Deckel über das Projekt von 1977!



Bild: Michel Speich (2006).

Beim Kompromissvorschlag von Speich kann die ursprüngliche Naturlandschaft wieder inszeniert werden. Durch die Überdeckung entstehen rund 2600m² Fläche, die als Ruderalstandort und Saumbiotop ausgestaltet werden können. Eine geschickte landschaftsarchitektonische Gestaltung sorgt dafür, dass Insel und linkes Ufer ein natürliches Erscheinungsbild haben.

Abbildung 4: Die Kompromissvariante ermöglicht eine Renaturierung des Gebietes.



Bild: Michel Speich (2006).

4 Diskussion

Beim Zollfreistrassenkonflikt geht es um viele und bedeutende Werte: Nachbarschaftliche Beziehungen, vom Aussterben bedrohte Natur, Erholung, Schliessen einer Verkehrslücke, Entlastung von Lärm und Dreck, sowie Vertragstreue. Im Streit setzen die Konfliktparteien alles daran, die jeweiligen eigenen Interessen durchzusetzen. Die Auseinandersetzung läuft aktuell auch auf juristischer Ebene. Dabei ist ungewiss, wer siegen wird: Ökologen und Strassenbefürworter kämpfen bei etwa gleich grossem Verlustrisiko wie zahlreiche Medienberichte dokumentieren.

Mit dem Kompromissvorschlag von Speich werden die Anliegen beider Seiten ernst genommen, und können auch weitgehend befriedigt werden. Speichs Variante ermöglicht, dass die Strasse vertragskonform und termingetreu realisiert werden kann, dabei aber auch modernste Naturschutz- und umwelthygienische Standards durchgesetzt werden. Damit entspricht sie einer Win-Win-Lösung oder einem gut schweizerischen Kompromiss. Mit Mehrkosten zwischen 7 bis 13 Millionen Schweizer Franken entspricht der Kompromissvorschlag von Speich der Höhe des Angebots, das die Basler Regierung in der Sondersitzung vom 12. März 2005 ihren deutschen Kollegen gegenüber machte.

Die Wiesenebene hat ein grosses Entwicklungspotenzial. Freundnachbarschaftliche Zusammenarbeit steht gleichbedeutend neben grossartiger Naturlandschaft. Naturfreunde und Strassenbefürworter warten seit langer Zeit je auf die Realisierung eines Projektes. So sehnen sich die Naturschützer nach weiträumiger Renaturierung des Wiesentals. Diese ist schon lange versprochen, lässt jedoch auf sich warten, weil nicht gesichert ist, dass ein Aufbrechen der Wiesenkanalwände nicht zu einer Verschlechterung der Grundwasserqualität und damit zu einer Beeinträchtigung des Basler Trinkwassers führt. Bekäme Lörrach und Weil endlich ihre zollfreie Strassenverbindung, wären die beiden Städte vielleicht eher dazu zu bewegen, ihre Abwässer besser zu klären und für bessere Wasserqualität der Wiese zu sorgen.

Flussrenaturierungen sind sehr aktuell und haben eine grosse Akzeptanz, wie das Beispiel der Birsrenaturierung zwischen St. Jakob und Birskopf etwa belegt. Die Umsetzung eines Renaturierungsprojektes funktioniert allerdings nur, wenn Behörden, NaturschützerInnen und die Bauindustrie partnerschaftlich zusammenspielen. Beim aktuellen Zollfreistrassenprojekt bietet sich eine sehr günstige Gelegenheit zu Fairplay mit Mehrwert.