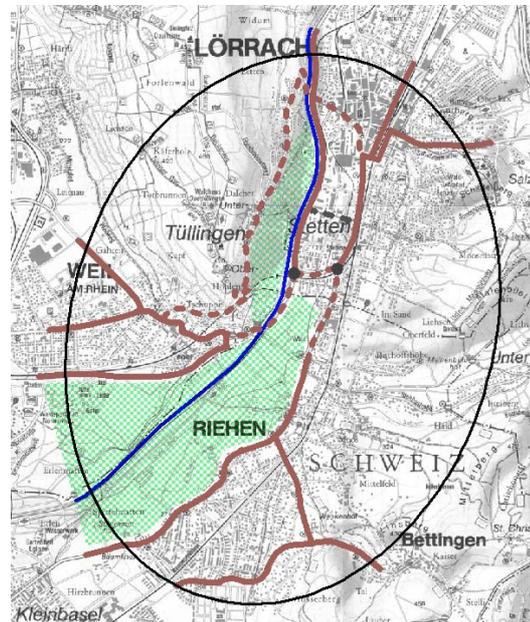


Prof. Dr.-Ing. Hans-Henning von Winning  
Architekt, Stadtplaner, Verkehrsplaner SRL ByAK

Osterdorf 8, D-87534 Oberstaufen; T: 08325/366, F: /1310  
www.verkehrsplanung.de; hh.v.winning@verkehrsplanung.de  
mobil ++49+175/5936622

---



**Aktuelle fachliche Bewertung  
des Bauvorhabens  
„Zollfreie“ Strasse in  
Lörrach - Weil - Riehen - Basel**

**22.8.2005**

Prof. Dr.-Ing. Hans-Henning von Winning  
Architekt, Stadtplaner, Verkehrsplaner SRL ByAK

Osterdorf 8, D-87534 Oberstaufen; T: 08325/366, F: /1310  
www.verkehrsplanung.de; hh.v.winning@verkehrsplanung.de  
mobil ++49+175/5936622

---

Die vorliegende Untersuchung wurde von mehreren engagierten Privatpersonen aus der Region aus der Schweiz und aus Deutschland in Auftrag gegeben. Die Bearbeitung wurde darüber hinaus durch regionale Non-Government- und Non-Profit-Organisationen begleitet, die in beispielhaftem freiwilligen bürgerschaftlichen Engagement für die Verfasser organisatorische Hilfe geleistet sowie das notwendige Material und inhaltliche Informationen beschafft haben.

**Aktuelle fachliche Bewertung  
des Bauvorhabens  
„Zollfreie“ Strasse in  
Lörrach - Weil - Riehen - Basel**

**22.8.2005**

Mitarbeit:  
Dipl.-Ing. Martin Weidauer

**INHALT**

<b>1</b>	<b>Vorbemerkungen.....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Randbedingungen und Veränderungen seit 1977 .....</b>	<b>5</b>
2.1	Merkmal „Zollfreie Verbindung“ .....	5
2.2	Merkmale des Motorisierten Individualverkehrs .....	5
2.2.1	Geschwindigkeit, Verkehrsmenge, Integration Nah- und Fernverkehre.....	6
2.2.2	Zukünftiges Verkehrsaufkommen, Bundesfernstrassenbedarf .....	6
2.2.3	Änderungen durch die BAB A 98/E 54/E 35 (s. Plan 1).....	9
2.3	Verkehrlich-städtebauliche Merkmale .....	9
2.4	Raumordnung und Landesplanung.....	10
2.5	Merkmale von Natur, Landschaft und Freiraum .....	10
2.6	Baulastträger, sachliche, politische und finanzielle Zuständigkeiten .....	12
<b>3</b>	<b>Neue verkehrsplanerische Instrumente Seit 1977 .....</b>	<b>14</b>
3.1	Angebaute Umfahrungsstrassen mit geringeren Verkehrsstandards.....	14
3.2	Städtebaulich angepasste Ortsdurchfahrten .....	15
3.3	Wechsel der Strassencharakteristik .....	16
3.4	ÖV-Vorrang und Staumanagement.....	16
3.5	Stauvermeidung durch Road-Pricing .....	17
<b>4</b>	<b>Ausgewählte Einzelmassnahmen und Entwicklungsvarianten.....</b>	<b>18</b>
4.1	Besondere Einzelmaßnahmen .....	18
4.1.1	Verkehrsberuhigung OD Tülingen.....	18
4.1.2	Städtebauliche Aufwertung mit ÖV-Vorrang OD Lörrach/Riehen/Weil/Basel ..	19
4.1.3	Möglichkeiten der Auflassung der Weilstrasse.....	19
4.1.4	Kleine Wiesenparallele statt „Zollfreie“ (s. Plan 3).....	20
4.2	Entwicklungsvarianten Netz (s. Plan 2) .....	21
4.2.1	Netzvariante 1 „Große Zollfreie“ .....	21
4.2.2	Netzvariante 2 „Langjähriger Bestand“ .....	21
4.2.3	Netzvariante 3 „Kleine Verknüpfung“ .....	22
4.2.4	Netzvariante 4 „Kleine Verknüpfung ohne Weilstrasse“ .....	22
4.2.5	Netzvarianten und zukünftige Verkehrsmengen .....	23
<b>5</b>	<b>Schlussfolgerungen.....</b>	<b>24</b>
	<b>QUELLENVERZEICHNIS .....</b>	<b>25</b>

**PLÄNE**

Plan 1	Überregionale Vernetzung vor / nach Autobahnbau
Plan 2	Lokale / regionale Vernetzung Varianten Mitte Siedlungsraum
Plan 3	Vergleich „Große Zollfreie“ und „Kleine Verknüpfung ohne Weilstrasse“
Plan 4	Perspektive

## 1 VORBEMERKUNGEN

Die vorliegende Untersuchung befasst sich mit Fragen der verkehrlichen Vernetzung im Grenzgebiet Deutschland und Schweiz zwischen den Städten und Gemeinden Lörrach, Weil am Rhein, Riehen und Basel. Dabei ist die Diskussion zugespitzt auf ein geplantes Strassenstück von etwa 700 m Länge, das - aus Gründen der Topografie über Schweizer Gebiet - Lörrach und Weil am Rhein auf kürzestem Weg ohne Zoll und Zollkontrollen verbinden könnte. Diese Eigenschaft prägte nach allgemeinem Sprachgebrauch seit langer Zeit den Namen „die Zollfreie“, bis hin zu aktuellen Gutachten und politischen Veranstaltungen. Es soll deswegen auch hier so genannt werden.

Für diesen Bereich existieren eine Reihe von Gutachten und Vorschlägen über unterschiedliche Varianten. In den sechziger Jahren des 20. Jh. mit seinen großen Hoffnungen in den Autobahnbau wurden auch im Schweizer Wiesental ernsthaft Pläne für vierspurige Expressstrassen diskutiert. Seitdem wurden die Umweltwirkungen immer wichtiger und die Standards der Projekte immer geringer.

Seit einiger Zeit bestehen Dissense zwischen verschiedenen Betroffenen und Begünstigten der Tatsache und der Art dieses Vorhabens in einer spezifisch einseitigen vor etwa 30 Jahren geplanten Form. Dies führte in den letzten Jahren zu einer zunehmenden Verhärtung der Standpunkte. Dabei wurde das Vorhaben vornehmlich als internationales Rechtsproblem dargestellt, und seine neueren sachlichen Aspekte traten trotz dynamischer Entwicklungen in der Region in den Hintergrund.

Im Rahmen dieser Untersuchung ist es nicht möglich, Entwürfe, Abwägungen und Empfehlungen für eine bestmögliche Lösung abschließend zu erarbeiten. Es soll aber dargestellt werden, dass seit der Verhandlung und Vereinbarung der bestehenden Rechtsgrundlagen für alle Beteiligten sich erstens nahezu alle Randbedingungen fachlich und in der politischen Bewertung wesentlich geändert zeigen, und zweitens seitdem das Spektrum der Handlungsmöglichkeiten wesentlich breiter geworden ist.

Ziel der Untersuchung ist es damit, aktuelle fachliche Grundlagen zu erarbeiten und darzustellen: Diese sollen nachweisen, dass sich die zum Zeitpunkt des Abschlusses des deutsch-schweizerischen Staatsvertrages vom 25. April 1977 bestehenden Verhältnisse wesentlich geändert haben, sodass nach Art. 22(2) Verhandlungen über angemessene Neuregelungen notwendig werden. Neu sollte verhandelt werden, ob, und wenn ja in welcher Form, die Problematik aus heutiger Sicht möglicherweise anders gelöst werden kann. So soll versucht werden, die in diesem Punkt durch 30 und mehr Jahre alte Kriterien belastete Diskussion auf die Zukunft der regionalen Nachbarschaftsbeziehungen zu fokussieren, zu verbessern, und damit auch zukünftig zunehmend notwendige Kooperationen in den Bereichen Mobilität, Verkehr, Raumplanung und anderen zu erleichtern.

## **2 RANDBEDINGUNGEN UND VERÄNDERUNGEN SEIT 1977**

### **2.1 Merkmal „Zollfreie Verbindung“**

Die Freiheit von Zöllen und Zollkontrollen prägt nicht nur zufällig den Namen der in allen Staatsverträgen mit dem Zweck „Verbindung zwischen Lörrach und Weil“ beschriebenen „Zollfreien“. Bereits im Staatsvertrag von 1852 ist dies die Hauptzielsetzung der Strasse. Im Ersatzvertrag von 1977 wird bei der Benutzung wieder die Beschränkung auf den Durchgangsverkehr bei ausdrücklichem Verzicht auf Zölle und Grenzabfertigungen genannt. Dazu ist folgendes anzumerken:

In 1852 waren Fuhrwerke das bestimmende Strassenverkehrsmittel: Für Fuhrwerke stellten die Wege über den Tüllinger Berg wegen der Höhenunterschiede oder nördliche und westliche Umfahrungen wegen der großen Entfernungen praktisch keine Verbindung dar. Bereits die Eigenschaften des Autoverkehrs „Bergtauglichkeit“ und „Hochgeschwindigkeit“ für Umwege stellen erste bedeutende Veränderungen für zollfreie Verbindungen von Lörrach und Weil dar.

Eine weitere technische Veränderung sind die Fortschritte in der Überwachungstechnik durch elektronischer Grenzkontrollen: Video-Überwachung, Kfz-Kennzeichen-Fotografie, in naher Zukunft satellitengestützte Systeme, RFID-Warenidentifikation und weitere Techniken. Selbst wenn weiterhin hoher Kontrollbedarf bei Waren und Personen bestünde, müssten heute hieraus andere Schlussfolgerungen für die Strassenform abgeleitet werden als 1977.

Andererseits betreiben ja beide Nachbarstaaten eine Politik der kontinuierlichen Annäherung mit Verringerung des Kontrollbedarfs und der Stichprobendichte. Dies zeigt sich deutlich im positiven Ausgang des Referendums im Jahr 2005 bezüglich des Beitritts der Schweiz zum Schengener Abkommen: Wäre das 1977 bereits absehbar gewesen, wären damals die Verhandlungen wesentlich anders geführt worden.

Damit sind für das konstituierende Merkmal dieser Straße, nämlich die „Zollfreiheit“, seit 1977 de facto und de jure wesentliche Veränderungen gegenüber 1977 eingetreten.

### **2.2 Merkmale des Motorisierten Individualverkehrs**

Die Mehrheit der Verkehrsplaner, die im Wesentlichen über technische Richtlinien die Interessengruppen des Autoverkehrs artikuliert und die überörtlichen Fachbehörden weitgehend bestimmt, geht weiterhin von dem Primat des ungestörten Autoverkehrs mit hohen Geschwindigkeiten aus. Dies würde ständiges Wachstum von Siedlungsfläche, Strassennetzlänge, Autoverkehrsleistung und Fahrgeschwindigkeit zur Folge haben – bei gleichzeitiger Ent-

wertung der jeweils früheren Strukturen und großer Teile der Umwelt. Das Amtsprojekt der „Zollfreien“ ist hierfür ein Beispiel.

Dagegen bestehen seit etwa 1980 in der Wissenschaft Theorien der Konsolidierung und Stabilisierung des Autoverkehrs auf verträglichen, nachhaltigen Niveaus von Menge, Distanz, Geschwindigkeit und Umfeldanpassung insbesondere in Ballungsräumen (z.B. HEINZE 1978). Diese müssten heute – anders als 1977 – mindestens in die Verhandlungen einfließen.

### **2.2.1 Geschwindigkeit, Verkehrsmenge, Integration Nah- und Fernverkehre**

Die Leistungsfähigkeit wird als Produkt von Geschwindigkeit und Verkehrsmenge definiert. Aus dieser Sicht, die die Autofahrer teilen, ist also geringe Auslastung unbedenklich, weil dann höhere Geschwindigkeiten realisiert werden können. Bei Einbeziehung der Ziele von Stadtplanung, Lärm, Abgasen, Verkehrssicherheit, Flächenverbrauch und Erscheinungsbild bleibt jedoch allein die Verkehrsmenge bei maßvollen Geschwindigkeiten bedeutsam. Da diese Ziele heute wesentlich schwerer gewichtet werden, muss daraus eine Veränderung des Begriffs der Leistungsfähigkeit von Strassen innerhalb von Ballungsräumen abgeleitet werden. Damit werden in Ballungsräumen z.B. Entwurfsgeschwindigkeiten und technische Standards für mehr als 50 km/h, höhenfreie Knoten, Überholsichtweiten, und andere Landstrassenelemente in der Regel als schädlich angesehen.

Geringe Fahrgeschwindigkeiten bei kurzen Wegen sind auch wesentliche Voraussetzungen für die Verkehrssicherheit insbesondere für Fußgänger und Radfahrer.

Ebenso ist in Ballungsgebieten die Entflechtung diffuser lokaler, regionaler, und überregionaler Verkehre nicht erforderlich und sogar schädlich. Stattdessen sollte die gemeinsame Nutzung von Strassen für alle diese Verkehre einschließlich der direkten Erschließungsfunktion und die allseitige unmittelbare Vernetzung Flächen sparen und kurze Wege ermöglichen.

### **2.2.2 Zukünftiges Verkehrsaufkommen, Bundesfernstrassenbedarf**

Für den Untersuchungsraum bestehen vielfache Analysen und Prognosen für die Verkehrsnachfrage, die Aufteilung auf die Verkehrsmittel und Umlegung auf Strassen für verschiedene Zeitpunkte und Planungsfälle (SCHAECHTERLE/SIEBRAND 1995, 2003). Die als Stand der Technik anerkannten und gebräuchlichen Prognosemethoden basieren immer auf einer Reihe von Annahmen. Es ist nur mit erheblichem Aufwand nachzuvollziehen, welche Annahmen unbestreitbar und welche fragwürdig sind.

Allerdings haben die Annahmen zu Verkehrsprognosen einige allgemeine Eigenschaften, die für ihre Verwendung in diesem Fall berücksichtigt werden müssen:

- Sie haben selbstverstärkende Effekte: sie nehmen Strassenwachstum an, und schließen aus dem dadurch veranlassten Verkehrsaufkommen auf die Notwendigkeit von Strassen.
- Sie sind ungenau. Das ist in Zeiten großer Wachstumsraten unbedeutend. In Zeiten von Stagnation und Konsolidierung werden die Verhältnisse stark verfälscht.
- Sie gehen immer von der kostenlosen Benutzung der alten und neuen Strassen aus. Kostenlose Angebote werden aber theoretisch immer zunehmend genutzt.

Tatsächlich zeigen sich in generellen deutschen Verkehrsstatistiken – anders als bei den Wachstumsraten um 1977 - seit etwa 1995 bundesweit deutliche Hinweise auf eine Konsolidierung sowie einzelne Rückgänge (z.B. Deutsches Mobilitätspanel, zitiert nach: TOPP, 2005). Die Ursachen sind wissenschaftlich umstritten.

Die für den Untersuchungsbereich vorliegenden Prognosen sind darüber hinaus in keinem Fall wirklich dramatisch: Weder sprengen die erwarteten Verkehrsmengen die Kapazitäten der vorhandenen Netze, noch führen sie zu wirklich deutlich spürbaren Zusatzbelastungen in den Umweltsektoren. Die von SCHAECHTERLE/SIEBRAND 2003 angenommenen Wachstumsraten von 10% bis 2010 liegen unterhalb der Analyse- und Prognosegenauigkeit, zumal sie sich ohnehin auf über 10 Jahre alte Zählungen beziehen. Gleichzeitig liegen Empfindlichkeitsschwellen und Spürbarkeit von Veränderungen in ganz anderen Größenordnungen: So wird in den Verkehrsprognosen eine erhoffte Verringerung in der Ortsdurchfahrt Riehen um ein Viertel auf 15.000 Kfz/Tag als erstrebenswert dargestellt, obwohl die Gesamtmenge immer noch sehr nennenswert ist; gleichzeitig wird eine halb so große Belastung in der Ortsdurchfahrt Tüllingen als Zumutung bewertet, obwohl auch noch die Anzahl der Betroffenen um ein vielfaches geringer ist. Tatsächlich würden Bilanzen von Verursachern und Betroffenen noch stärkere Widersprüche ergeben und auch neuere Zählungen keine anderen planerischen und politischen Folgen haben.

Es muss klar gesehen werden, dass der alleinige Rückgriff auf Prognosedaten nicht nur wissenschaftlich höchst unpräzise und umstritten ist, sondern häufig auch von den tatsächlich vorhandenen politischen und planerischen Spielräumen ablenkt. Dies entspricht der auch hier vertretenen Auffassung, dass ein erheblicher Planungsspielraum im Spektrum der politischen Ziele besteht. Wirkliche verkehrsplanerische Zwänge bestehen hier eindeutig nicht.

Weiterhin konnten in den früheren Prognosen vor der Einführung der deutschen Lkw-Maut auf Bundesautobahnen die Verlagerungswirkungen, die durch diese Änderung der Kostenparameter der Verkehrsteilnehmer anfallen, noch nicht berücksichtigt werden. Gerade eine solche Strassenverbindung würde durch die Lage im Netz vermutlich mautpflichtige schwere Lkw mit über 12 t zulässigem Gesamtgewicht anziehen (s. Plan 1).

Auch bei der zu erwartenden Ausdehnung der Mauterhebung könnten unerwünschte Verlagerungswirkungen verstärkt werden. Durch den in Kürze zu erwartenden Einsatz flächendeckender Road-Pricing Systeme wird sich die Frage der Verkehrsnachfrage allerdings mögli-

cherweise völlig anders stellen: Die Nachfrage wird dann vom Preis mitbestimmt, so dass die jetzt hier vorliegenden Prognosen keinerlei Relevanz mehr haben werden. Möglicherweise müssten Verkehrsprognosen dann als Marktprognosen bei bestimmten Preisen neu erstellt werden; für bestehende Strassen könnten und müssten durch Preisanpassung bestimmte erwünschte Verkehrsmengen erzeugt werden.

Ebenso muss die Aufnahme einer Strassenbaumaßnahme in eine Priorität des Bundesfernstrassenbedarfsplanes rein politisch interpretiert werden: Dieser Plan ist im Wesentlichen eine Sammlung von Wünschen regionaler Politiker unter der Maßgabe, dass regional keine Kosten entstehen. Dies beantwortet der Bundestag mit einer Sammlung von Versprechungen ohne Finanzierungsaussicht und -absicht.

Vielfach wird auch argumentiert, man könne Autoverkehr durch Öffentlichen Verkehr ersetzen, Autofahrer zum „Umsteigen auf Bus und Bahn“ veranlassen, und folglich in ÖV-Angebote statt in Strassenbau investieren. Das erkennt, dass beide Systeme eigenständige Mobilitäten anbieten und keineswegs so einfach ausgetauscht werden können. Mittelfristig sind Mobilitätsverbesserungen im Sinne von Erreichbarkeiten und Wahlfreiheiten sowie Umweltverbesserungen nur durch ÖV und nur in Verknüpfung von urbanen Verdichtungen um die Haltestellenbereiche erreichbar, und nur in sehr geringem Maß durch den Ersatz von MIV durch ÖV bei dispersen Standorten.

Die geplanten Verbesserungen der ÖV-Systeme (z. B. Regio-S-Bahn, KANTON BASEL STADT 2004) stehen also nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit der „Zollfreien“: weder erzwingt der Verzicht auf die „Zollfreie“ den ÖV-Ausbau, noch würde eine Verschiebung des ÖV-Ausbaus die „Zollfreie“ dringlicher machen. Sollte daher eine Neuverhandlung des Staatsvertrages über die „Zollfreie“ erfolgen, bedarf es dort keiner Koppelung mit ÖV-Vorhaben. Neue Rechte und Pflichten, neue Leistungen und Gegenleistungen bei einem neu verhandelten Staatsvertrag müssen nicht den Bereich Verkehr beschränkt bleiben, sondern können völlig andere Inhalte betreffen – sei es Städtebau und Landschaft, Bildung und Wissenschaft, oder auch völlig andere Politikbereiche.

Der Vorrang politischer Ziele vor wissenschaftlichen Ableitungen bei Fragen des Autoverkehrs in Deutschland erklärt auch, warum die Feststellung des Bundesrechnungshofes, die „Zollfreie“ habe keine Bundesstrassenfunktion mehr, aus politischen Gründen von Bundestag und Bundesregierung nicht berücksichtigt wurde oder werden musste.

Es ist unter bestimmten damaligen Zielen nachvollziehbar, dass mit dem Bewusstsein des gewaltigen Verkehrswachstums von vor 1977 aus den damaligen Prognosen auf Handlungsbedarf für neuen Strassenbau geschlossen wurde. Inzwischen sind wesentliche Veränderungen bei den Annahmen und Randbedingungen eingetreten. Andere Planungsfälle können und müssen in die Planungsdiskussion einfließen. Die Verwendung der selben Prognosemethodik ist heute nicht mehr gerechtfertigt oder planungsrelevant.

### **2.2.3 Änderungen durch die BAB A 98/E 54/E 35 (s. Plan 1)**

Durch Inbetriebnahme der Bundesautobahnen (A 98 seit 1985) besteht eine Hochgeschwindigkeitsverbindung für alle Fernverkehre, alle regionalen Verkehre zwischen dem äußeren Wiesental und Weil am Rhein, sowie für diejenigen lokalen Verkehre zwischen Lörrach und Weil am Rhein, die Ziel und Quelle im Bereich von etwa 2 km ortseinwärts der Autobahnen haben. Für alle diese Verkehre ist die Umfahrung über die Autobahnen schneller und für die Ortsinnenlagen entlastend, also insgesamt zweckmäßig und erwünscht.

Eine „Zollfreie“, auch in der Amtslösung als Schnellverkehrsstrasse, hätte damit ihre Zielsetzung gegenüber der ursprünglich geplanten radikal verändert: Sie hätte nur mehr lokale und keinerlei überörtliche Funktionen. Sie wird für einige wenige lokale Verkehre die direkte Verbindung durch die Mitte des Siedlungsraumes attraktiver machen und einige Fahrten von der Autobahnumfahrung abziehen.

Diese Änderung der Aufgaben ist im Übrigen auch aus dem offenbaren Verzicht auf eine direkte Anbindung der B 317 und B 3 an die E 35 in Weil ablesbar, wengleich dieser sogar für eine rein lokale B 317 sinnvoll wäre.

Alle überörtlichen und ein Teil der örtliche Verkehrsaufgaben können und sollen heute ausschließlich von den Autobahnen erfüllt werden. Aus der Verkehrsnutzung gibt es heute – anders als 1977 - keine legitime Argumentation für die „Zollfreie“ von außerhalb der Grenzen der Kommunen Lörrach, Weil am Rhein, Riehen und Basel.

### **2.3 Verkehrlich-städtebauliche Merkmale**

Einen allgemeinen Hinweis auf die derzeit hohe Qualität liefert ein Zeitschriften-Ranking (CASH, 2005), das der Gemeinde Riehen die erste Rangstelle aller Schweizer Städte und Gemeinden über 10.000 EW bestätigt, und zwar insbesondere auf Grund der besonders guten Bedingungen von Verkehr und Umwelt. Es fällt schwer, angesichts dieser Bewertung Änderungsideen von 1977 unverändert zu übernehmen.

Die vergangenen drei Jahrzehnte sind gekennzeichnet durch starke Siedlungstätigkeit in disperser Form. Weil, Lörrach, Riehen und Basel bilden im Ergebnis einen weitgehend geschlossenen Siedlungsring. Die Wiesenaue erhält dadurch als zentraler Freiraum besondere Bedeutung.

Auf der Schweizer Seite erfolgte diese Entwicklung eher in urbaner Form mit dichten, gemischten Quartieren; dagegen führen Planungsrecht und Praxis der Bebauung in Deutschland eher zu dispersen, suburbanen Formen wie Einfamilienhausgebieten oder eingeschossigen Gewerbegebieten. Suburbane, rein autoorientierte Gebiete weisen geringe Mobilität im Sinne von Erreichbarkeit auf; dies kann grundsätzlich auch durch marginale Erweiterungen des

Autosystems nicht kompensiert werden. Zwar argumentieren beide Seiten mit einer Eigenständigkeit der Nachfrage nach dispersen Siedlungs- und Bauformen; inzwischen ist jedoch fachlich weitgehend unbestritten, dass der Strassenbau und die kostenlose Strassenbenutzung die maßgebliche treibende Kraft für die disperse Entwicklung ist (z.B. ARE 2003, 2004).

Mehr oder weniger urbane oder disperse Entwicklung ist dabei nicht nur ein kultureller oder qualitativer Unterschied; vielmehr wird dadurch in einer stark verflochtenen Region ein ständiger Transfer verursacht:

- Die urbanen Gebiete liefern größere Vorteile der Erreichbarkeit für die gesamte Region: Ihre ÖV-Haltestellen sind effizienter, und sie bieten um ein Vielfaches mehr Mobilität im Sinne von Angebot, Gelegenheiten, Wahlfreiheiten und Märkten durch ihre Nähe, und zwar auch zum Nutzen der dispersen Gebiete.
- Die urbanen Gebiete nehmen gleichzeitig größere Nachteile in Kauf: Urban bauen ist teurer und erfordert mehr Aufwand für gegenseitige nachbarschaftliche Rücksichtnahme; und suburbane ÖV-Haltestellen verursachen gleichen Aufwand auch für urbane Fahrgäste bei geringeren Erreichbarkeitsangeboten.
- Die urbanen Gebiete benötigen kompensatorische Landschafts- und Freiräume, bei denen auf Bodenrenditen verzichtet wird; die disperse Siedlung verbraucht diese als Siedlungs- und Erschliessungsfläche gegen entsprechende Preise.

Trotz methodischer Schwierigkeiten, diese unterschiedliche Entwicklung quantitativ sicher nachzuweisen, kann doch generell festgestellt werden: Seit dem Staatsvertrag von 1977 haben durch die Politiken im Bereich Siedlung und Verkehr die Akteure auf der deutschen Seite zunehmend Vorteile zu Lasten der Akteure auf der Schweizer Seite verbuchen können.

## **2.4 Raumordnung und Landesplanung**

Aus Kapitel 2.2 Merkmale des Motorisierten Individualverkehrs geht hervor, dass für die raumordnerische Zielsetzung der Anbindung an den Schwarzwald oder Frankreich/Schweiz/Italien nach dem Bau der A 98 seit 1985 jedenfalls die „Zollfreie“ nicht nur nicht erforderlich, sondern sogar unerwünscht wäre. Die inneren Aufgaben der gemeinsamen zentralörtlichen Funktionen von Lörrach und Weil am Rhein und der Trinationalen Agglomeration erfordern zwar zweifelsfrei Strassenverbindungen, ob diese Forderung aber nach Bau der BAB 98 seit 1985 in einer zusätzlichen Schnellstraße, oder in einer andersartigen Straße, oder in Abwägung mit anderen Teilaufgaben derselben Zielsetzungen durch die bestehenden Verbindungen erfüllt werden kann, wurde bisher nirgends nachvollziehbar abgewogen.

## **2.5 Merkmale von Natur, Landschaft und Freiraum**

Das regionale Wachstum und insbesondere die zunehmende regionale Zersiedelung erfordern kompensatorisch regionale Freiräume. Diese haben in unterschiedlicher Intensität und Kom-

bination Aufgaben der Land- und Forstwirtschaft, der Trinkwasserversorgung, des ökologischen Ausgleichs, und der Nutzung für Freizeit. Daher hat die Erhaltung von bestehenden freien Landschaftsräumen in Ballungsgebieten höchste Priorität – als Recht von Natur und Landschaft als solche, und als unverzichtbares Qualitätsmerkmal für die umliegenden Siedlungen.

Die Wiesenaue stellt sich heute als der entscheidende konstituierende Freiraum für die umliegenden Gemeinden und Siedlungen dar- vergleichbar einem Central Park in New York, einem Englischen Garten in München, oder einem Friedhof Ohlsdorf in Hamburg. Er prägt die Identität, ist ein wesentlicher Standortfaktor in der interkommunalen und interregionalen wirtschaftlichen Konkurrenz, und hat höchsten objektiven Freizeitwert. Dem gegenüber könnte die Aufgabe Trinkwasserversorgung möglicherweise in Zukunft in der Priorität zurücktreten.

Die Verbesserung des Gedankens eines zentralen, identitätsstiftenden Freiraums Wiesental wird heute einhellig angestrebt. Er wird als zentrale Entwicklungsabsicht in laufenden und abgeschlossenen regionalen und kommunalen Entwicklungsgutachten formuliert, und als Kooperationsvereinbarung zur nachhaltigen Raumentwicklung von allen angrenzenden Gebietskörperschaften beschlossen (TRINATIONALE 2001, PESCH 2005). Wiesental und Tüllinger Berg sind wichtige Bestandteile des „Regiobogen“, eines Trinationalen Grüngürtels im Dreiländereck Deutschland, Frankreich und Schweiz des Trinationalen Umweltzentrums Weil am Rhein, gefördert u.a. von der EU und dem Naturschutzfond Baden-Württemberg.

Im Gegensatz zu der an Grenzen häufig geübten Praxis und im Gegensatz zu den angrenzenden deutschen Gebieten wurde hier der grenznahe Raum von Seiten der Schweiz auch bisher schon besonders geschützt, obwohl seine Vorteile als Freifläche vor allem den Siedlungsgebieten auf der deutschen Seite zugute kommen. Man könnte das als Vorleistung für die nun gemeinsam formulierten Ziele sehen.

Die ökologischen Funktionen und die Freizeitfunktionen werden gegenüber der wasserwirtschaftlichen Funktion in Zukunft noch stärker in den Vordergrund treten. Damit wird eine Renaturierung von Aue und Flusslauf der Wiese und die Bildung zusätzlicher Retentionsflächen wahrscheinlich. Gleichzeitig werden sanfte Freizeiteinrichtungen insbesondere für die umliegenden Quartiere diesseits und jenseits der Grenzen möglich. Dazu könnten vielfältige Open Air Events auf teilbefestigten Grünflächen („Kiesrasen“) und mit abbaubaren fliegenden Bauten und Einbauten gehören: Die Palette reicht von Volksfesten bis zu Messen, Ausstellungen, sowie Kultur- und Sportereignissen verschiedenster Art. Alle würden als gemeinsame Veranstaltungen der trinationalen Region den identitätsstiftenden Charakter der Wiesenaue verstärken. Das aber hieße, dass eine reine Durchfahrtstrasse wie die Amtslösung der „Zollfreien“ äußerst schädlich einzuschätzen wäre. Dagegen wäre eine Erschließung auch für Kfz von allen Richtungen her durchaus zweckmäßig.

Hier sollen ohne zureichende Grundlagen keine planerischen Entscheidungen vorweggenommen werden. Die Wahrscheinlichkeiten deuten aber zweifelsfrei darauf hin, dass sich im Hin-

blick auf Natur, Landschaft und Freiraum seit 1977 sowohl die Schutzbedürfnisse als auch die Nutzungsbedürfnisse, als auch die Erschließungsbedürfnisse erheblich geändert haben.

## **2.6 Baulastträger, sachliche, politische und finanzielle Zuständigkeiten**

In Kap. 2.2.3 wurde dargelegt, dass die B 3 und die B 317 zwischen den Bundesautobahnen nur mehr örtliche Bedeutung haben (s.a. Plan 1). Daher mag es verwundern, dass die B 3 und die B 317 nicht aus der Verwaltung und Hoheit des Bundes herausgenommen und in die Zuständigkeit der allein betroffenen Kommunen übergeleitet wurde. Dies erklärt sich im Wesentlichen aus folgenden zwei politischen Sachverhalten:

- Die Bundesrepublik Deutschland betrachtet historisch und politisch den Bau und Betrieb schneller Strassen als Wert an sich. Die ursprünglichen Ziele der Steigerung der Erreichbarkeiten sind heute weitgehend abgelöst durch die Ziele der Subventionierung des schnellen Autosystems und der damit verbundenen Arbeitsplätze. Dies ist allerdings sehr umstritten und wird daher im lokalen und regionalen politischen Diskurs selten offen argumentiert. Daraus erklärt sich aber heute das fortgesetzte Interesse des Bundes bis in die technischen Details hinein. Gleichzeitig wird durch großzügige Bundesfinanzierungen von Strassen fast oder ganz ohne kommunale Mitfinanzierung den Kommunen das Einverständnis außerordentlich erleichtert und nahe gelegt.
- Die politische Selbständigkeit der Kommunen sowie ihrer Parlamente und Bürgermeister ist in vieler Hinsicht stark eingeschränkt. Dies zeigt sich in fehlenden eigenen Einnahmequellen, aber auch in der starken Bindung der kommunalen Mandatsträger an die politischen Parteien in Land und Bund, die im Zweifel ihre Ziele und Handlungsfähigkeiten in den Kommunen stark mitbestimmen.

Beide Strömungen werden im Allgemeinen durch die lokale politische Meinungsbildungen und Wahlen relativiert und kompensiert. Im vorliegenden Fall der „Zollfreien“ liegen jedoch die negativen Folgen weitestgehend auf der Schweizer Seite und nicht bei den eigenen Wählern. Dies erklärt mindestens zum Teil die starke politische Zustimmung zur „Zollfreien“ von deutscher Seite. Tatsächlich gibt es kaum noch Strassenbauvorhaben in Deutschland, die nicht durch lokale Widerstände aufgeschoben bzw. de facto aufgehoben wurden; das geht so weit, dass die in den Haushalten von Bund und Ländern vorgesehenen Strassenbaumittel trotz drastischer Kürzungen gegenüber früheren Jahren kaum noch verbaut werden können.

Als weiterer Aspekt sollen die technischen Richtlinien erwähnt werden. Während hier früher von den staatlichen Finanzierungsstellen strenge Einhaltung gefordert wurde, sind seit etwa 1980 erheblich flexiblere Empfehlungen gültig (s. Kap. 3). Auch wenn dies möglicherweise nicht die „Zollfreie“ selbst betrifft, so müsste doch dadurch ihre Bedeutung im umliegenden Netz heute anders bewertet werden.

Im Zusammenhang mit den Finanzierungen sollten die Kosten angesprochen werden. Durch die Planung mit Brücken und Tunnel werden nicht nur die Baukosten exorbitant teuer, sondern es werden auch außerordentlich hohe Unterhalts- und Betriebskosten veranlasst. Bereits in der heutigen Haushaltssituation ist der Bund nicht mehr bereit, in allen Fällen die Mittel zur Erhaltung überzogener Strassenstandards bereitzustellen; diese Situation wird sich voraussichtlich verstärken und ist keineswegs nur finanziell sondern durchaus auch politisch begründet.

Die hier vorgetragenen Zusammenhänge stellen vor allem politische Einschätzungen dar. Für die hier zu diskutierenden Sachverhalte müssen vor allem folgende Änderungen seit 1977 vermerkt werden: Zum Ersten sind heute staatliche Verhandlungspartner (Berlin, Stuttgart, Freiburg) nur noch de jure, nicht aber von der Sache her legitimiert. Die Interessenlage lokaler und regionaler Verhandlungspartner dagegen ist gespalten, verdeckt und widersprüchlich. So haben sich nicht nur die Verhältnisse seit 1977 wesentlich geändert. Sie sind auch für ausländische Verhandlungspartner ohne aktuelle Erläuterungen nur schwer erkennbar, in Teilen missverständlich und möglicherweise sehr irritierend.

### 3 NEUE VERKEHRSPLANERISCHE INSTRUMENTE SEIT 1977

Anfang der 80er Jahre wurden in Europa unter den Stichworten Verkehrsberuhigung und Integrierte Verkehrsplanung neue Instrumentarien entwickelt, die eine stärkere Rücksichtnahme auf Umwelt, Landschaft, Städtebau und Verkehrssicherheit widerspiegeln. Teilweise wurden die Ergebnisse in Empfehlungen aufgenommen (z. B. EAE 1985/1995, EAHV usw.), die frühere Richtlinien ersetzen, teilweise wurden sie mehr oder weniger in der Praxis angewandt (EICHENAUER/V.WINNING, 1986). Zwar blieben diese Lösungen insgesamt eher in der Minderheit, und ihre Anwendung wird auch gelegentlich wieder in Frage gestellt, andererseits besteht seit etwa 2000 ein verstärkter Druck für kosten- und flächensparende „Kleine Lösungen“. Insgesamt besteht, anders als 1977, heute ein neues, breiteres verkehrsplanerisches Repertoire für bessere Verträglichkeit (z.B. BRACHER u.a.: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, V.WINNING, 1982, V.WINNING, 1998, u.v.a.m.).

Diese wesentlichen Veränderungen nach 1977 ermöglichen und erfordern bei der Abwägung von Verkehr und den mindestens auf Schweizer Seite stärker gewordenen Anforderungen an das natürliche, gebaute und soziale Umfeld für die „Zollfreie“ neue Überlegungen. Im Folgenden sollen dafür einige Beispiele gezeigt werden.

#### 3.1 Angebaute Umfahrungsstrassen mit geringeren Verkehrsstandards

Neue Strassen können heute Gesamtreisezeiten nur noch um wenige Sekunden im Promillebereich vermindern. Strassenneubauten mit der Zielsetzung, zur Verkürzung der Fahrzeiten das Schnellstrassennetz erweitern, sind praktisch nicht mehr mehrheitsfähig. Seit einigen Jahren wird daher Strassenneubau fast ausschließlich mit der Entlastung anderer Strassen begründet und als Umfahrungsstrasse bezeichnet. In einigermaßen besiedelten Regionen ist das fast immer vordergründig plausibel, da fast immer irgendwo Ortsdurchfahrten in der Nähe sind. Dies wird heute auch als zentrales Argument für die „Zollfreie“ verwendet, während es 1977 kaum eine Rolle spielte.

Dem ist erstens entgegen zu halten, dass Entlastungsstrassen nur in Ausnahmefällen mehr als kurzfristige und geringfügige Entlastungen bewirken. Meist füllt sich die entlastete Strasse nach wenigen Jahren wieder auf die frühere Größenordnung (VCS 2003).

Zweitens ist aber für eine Umfahrungrwirkung keineswegs Schnellstrassencharakter notwendig. Auch eine bestehende oder neue Gewerbeerschließungsstrasse kann mit 30-60 km/h dieselbe Mengenleistungsfähigkeit und Entlastungswirkung entfalten. Sie sorgt im Gesamtnetz immer für kürzere Wege des Gewerbeverkehrs und spart darüber hinaus in der regionalen Gesamtbilanz erheblich knappe Freiflächen. Denn andernfalls benötigen die erschlossenen Betriebe und Einrichtungen zusätzliche Erschließungsstrassen. Und gleichzeitig entwerfen die Emissionen langsamerer und angebauter Strassen deutlich weniger Freiflächen im Umfeld.

Ein Beispiel hierfür ist die bestehende nördliche Wiesentalstrasse in Lörrach mit gleichzeitiger Erschließungs- und Verbindungs- bzw. Umfahrfunktion. Eine Weiterführung als „Zollfreie“ mit eben diesen verkehrlichen Innerortsstandards nach Süden wäre zweifelsfrei effizienter als die Amtslösung. Auch die Südumfahrung von Weil am Rhein könnte langfristig durch Gewerbeanbauten und Anbindung der umliegenden Erschließungsstrassen zu einer effizienten Nutzung kommen, und dann voraussichtlich auch ihre Umfahrfunktion besser erfüllen als heute. Das zeigt deutlich, dass das Amtprojekt von 1977 als schnelle Fernstraße geplant ist, aber in keiner Weise auf die angeblich geänderte Aufgabe „Umfahrung“ mit geänderten Entwurfsmerkmalen eingeht.

Jedenfalls muss so gesehen heute die „Zollfreie“ als anbaufreie Umfahrringstrasse in Form der Amtslösung von 1977 in Frage gestellt werden.

### **3.2 Städtebaulich angepasste Ortsdurchfahrten**

Zum bewährten Repertoire der Verkehrsberuhigung gehört auch die städtebauliche Anpassung von bestehenden Ortsdurchfahrten, einschließlich Verbesserungen für Fußgänger und Radfahrer im Längs- und Querverkehr. Auch hohe Verkehrsmengen, auch wenn sie teilweise überörtliche Verkehre beinhalten, können langsam und in städtebaulich verträglicher Weise abgewickelt werden. Gerade für Ortsmitten mit Geschäftsbesatz kann das durchaus eine akzeptable langfristige Lösung sein. Innerörtliche Hauptstrassen sind damit sowohl Hauptverkehrsstrassen als auch Hapterschließungsstrassen, als auch Hauptgeschäftsstrassen. Städtebauliche und verkehrliche Merkmale können kleinteilig wechseln (EICHENAU-ER/V. WINNING 1986). Die Aussage, städtebauliche Anpassungen seien nur bei stark verminderten Verkehrsmengen und nur auf nicht klassifizierten Strassen möglich, ist technisch nicht gerechtfertigt sondern beschreibt nur den Versuch eines politischen Eingriffs zugunsten von Schnellstrassenbau.

Es ist verständlich, dass unter dem Eindruck der großen Schübe des Verkehrswachstums zwischen 1960 und 1980 eine Entlastung der Ortsdurchfahrten im Jahr 1977 sehr dringlich gewünscht wurde. Heute kann diese Bewertung wesentlich verändert ausfallen. Erstens haben sich die anliegenden Bebauungen in einem Zeitraum von 30 Jahren erheblich an die hohen Verkehrsmengen angepasst und nutzen sogar ihre Vorteile, etwa in der Art der Nutzungen, Grundrissen, baulichen Standards, Renovierungszustand sowie Kauf- und Mietpreisniveaus. Zweitens gehen die Abgasbelastungen durch die gesetzlichen Vorgaben erheblich und weiter zunehmend zurück, und auch für Lärm, Tempolimits, und Standemissionen gibt es noch erhebliche technische Verbesserungspotentiale. Und schließlich wird vielfach das für die Umfahrung notwendige Freiflächenopfer bei einer Abwägung zunehmend höher eingeschätzt - so hier in Basel. Aus diesen Gründen dürfte etwa auch die Ortsdurchfahrt Riehen - jedenfalls mindestens ohne die Beeinträchtigungen durch die Grenzabfertigungen - heute erheblich anders eingeschätzt werden als 1977.

Es muss auch erwähnt werden, dass heute durch verkehrsberuhigende Maßnahmen sowie Pfortnerung an den Ortseinfahrten sowohl Mengenbeschränkungen als auch verträgliche, langsame Verkehrsabwicklungen kleiner Ortsdurchfahrten möglich sind. Auch diese Möglichkeit, etwa für die Überfahrt über den Tüllinger Berg, muss heute wesentlich anders bewertet werden als 1977.

### 3.3 Wechsel der Strassencharakteristik

Auch bei Strassen für vorrangig längere Wege („Verbindungsstrassen“) kann die Fahrgeschwindigkeit für Teilstrecken wechseln. Das Autosystem ist flexibel genug, um 200 m Ortsdurchfahrt (mit 30 km/h, höhengleichen Anbindungen und Grundstückszufahrten) und 500 m freie Strecke (höhenfrei, mit 80 km/h) problemlos aneinander zu reihen. Damit ist eine differenzierte, kleinteilige Änderung der Strassenbaustandards zur Anpassung an das jeweilige Umfeld von Siedlung und Natur möglich und sinnvoll. Das Erscheinungsbild muss aus Gründen der Verkehrssicherheit den Wechsel der Streckencharakteristik optisch rechtzeitig erkennbar werden lassen.

Die „Zollfreie“ könnte damit nicht nur die Standards der Südumfahrung Weil, sondern auch die Standards der Wiesentalstrasse in Lörrach, oder auch andere, ggf. kleinteilig wechselnde Entwurfsmerkmale bekommen. Die Forderung, der jeweils höchste Standard sei maßgeblich, und hier „fehle“ eben ein Stück einer Strasse, die über große Strecken (68 km? 680 km?) gleich sein müsse, ist sachlich nicht begründet oder gerechtfertigt. Die Frage, für welche Entwurfsgeschwindigkeit und mit welchen Entwurfsstandards eine eventuelle „Zollfreie“ trassiert und bemessen werden soll, wäre damit in einem weiten Bereich verhandelbar; es ist eher unwahrscheinlich, dass eine Abwägung 2005 zu denselben Ergebnissen kommt wie 1977.

### 3.4 ÖV-Vorrang und Staumanagement

In den Siebziger Jahren wurde für Ballungsräume das „Gesetz von der Erhaltung des Staus“ und das „Gesetz vom Fahren am Rande des Zusammenbruchs“ formuliert (z.B. HEINZE, 1978): Das Ziel „Staufreiheit“ ist in Ballungsräumen nicht erreichbar, solange kein flächendeckendes Road-Pricing in ausreichender Höhe eingeführt ist. Die Verkehrsteilnehmer nehmen immer ein gewisses Maß an Wartezeit in Kauf, gleich an welcher Stelle ihrer Fahrt. Die Beseitigung eines „Flaschenhalses“ führt immer zu mehr Verkehr und zu Stau an anderer Stelle. Daher wäre die Verlagerung vorhandener Stau- bzw. Wartebereiche (z.B. von den Grenzstationen an die Anfänge der „Innerortsstrasse“ Wiesentalstrasse in Lörrach!) keine Verbesserung für die Verkehre. Allerdings wäre eine Verlagerung eventueller Staubereiche vor die Ortseinfahrten möglicherweise eine Verbesserung des Wohnschutzes. Diese Verlagerungen sind heute infolge der Fortschritte in der IuK-Technik und Verkehrstelematik möglich - anders als 1977, als diese Techniken kaum ansatzweise zur Verfügung standen.

Die Fortschritte der Verkehrstelematik machen darüber hinaus auch Führungen von Bussen und Strassenbahnen nahezu völlig ohne verkehrsbedingte Aufenthalte möglich, und zwar ohne durchgehende Führung auf eigenem Gleiskörper. Dabei kann der ÖV regelmäßig Grün frei schalten, und er fährt als Pulkführer dem MIV voraus. Die Rotphasen werden mit den Haltezeiten des ÖV koordiniert. Für geringfügige MIV-Überlastung werden kurze Staubereiche an städtebaulich weniger empfindlichen Streckenabschnitten eingerichtet; nur dort sind Überholspuren für Busse und Strassenbahnen erforderlich.

In der Konsequenz kann so heute eine gemeinsame Führung von MIV und störungsfreiem ÖV auf vorhandenen, stark belasteten innerörtlichen Hauptstrassen vorgesehen werden, ohne dass der ÖV durch Stau Zeitverluste hinnehmen muss. Dadurch ergeben sich auch für diese Aufgabenstellung und ihre Auswirkungen wesentliche Veränderungen gegenüber 1977 im Hinblick auf Netzbedeutung und Standards der „Zollfreien“.

### **3.5 Stauvermeidung durch Road-Pricing**

Die aktuelle, teilweise kontroverse öffentliche Diskussion über die Lkw-Maut kann nicht darüber hinwegtäuschen, dass in spätestens 10 Jahren europaweit ein flächendeckendes, satellitengestütztes Road-Pricing System für alle Strassen und Kraftfahrzeuge existieren wird. Dessen Hauptkomponenten werden derzeit über die Galileo-Satelliten installiert. Eine der Zielsetzungen wird „Congestion Pricing“ sein – also Stauvermeidung durch entsprechend hohe Preise für Strecken und Zeiten überhöhter Verkehrsnachfrage. Tatsächlich ist dies die einzig erkennbare Möglichkeit zur Vermeidung von Überlastungen und gleichzeitig eine der Hauptvorteile des Systems. Technisch wird auch eine Mengenbeschränkung durch hohe Preise auf ein Niveau möglich sein, das nicht verkehrstechnische, sondern umweltabhängige oder politisch gewünschte Obergrenze ist. Für die Strassen wie die Ortsdurchfahrt Tülingen wäre etwa ein derart gesetzter, politisch erwünschter Preis möglich, wenn die Tüllinger die dann fehlenden Einnahmen selbst aufbringen würden.

Diese Möglichkeiten und Maßnahmen sind neu und politisch noch nicht ausreichend diskutiert. Über ihre absehbare technische Möglichkeit besteht jedoch heute kein Zweifel. Begründungen für Netzkonzeptionen und Strasseninvestitionen mit verkehrstechnischen und umweltabhängigen Verkehrsmengen haben sich auch damit seit 1977 wesentlich geändert und sollten unter diesen Gesichtspunkten heute neu diskutiert werden.

## **4 AUSGEWÄHLTE EINZELMASSNAHMEN UND ENTWICKLUNGSVARIANTEN**

Im folgenden Kapitel 4 soll dargestellt werden, dass bei Abwägung der unterschiedlichen Anforderungen heute eine Vielzahl anderer denkbarer Lösungsansätze als 1977 entstehen. Es wird weder ein Anspruch auf Vollständigkeit der Varianten noch auf Vollständigkeit der Bewertungen erhoben. Entsprechend wird auch keine Handlungsempfehlung abgeleitet. Vielmehr soll das Spektrum von heute bzw. in naher Zukunft möglichen Lösungen angedeutet werden, aus denen auf die Berechtigung eines Verlangens nach Neuverhandlungen über das Ob oder Wie der „Zollfreien“ geschlossen werden kann.

### **4.1 Besondere Einzelmaßnahmen**

#### **4.1.1 Verkehrsberuhigung OD Tüllingen**

Die Überfahrt über den Tüllinger Berg ist eine typische Situation, für die Fahrverbote nicht empfohlen werden können, für die aber eine flächenhafte Dämpfung für alle Verkehrsteilnehmer deutlich Erfolge verspricht. Grundsätzlich können dabei Attraktivitäten verschoben werden; dagegen ist eine Unterscheidung besonderer Berechtigter (Anlieger/Durchfahrer, Einheimische/Fremde) verkehrsrechtlich unzulässig, verkehrspolitisch widersprüchlich, und gesellschaftspolitisch bedenklich.

Sackgassen, Sperrungen für einzelne Tageszeiten, Fahrzeug- oder Nutzergruppen oder Totalsperrungen sind also nicht zweckmäßig, weil Ziele und Quellen in ganz Tüllingen in alle Richtungen, mit allen Fahrzeugen, für alle Interessierten, und zu allen Zeiten zugänglich bleiben müssen. Nur allseitig offene Vernetzungen öffentlicher Strassen erfüllen die Voraussetzungen für heutige hoch differenzierte Mobilitätsbedürfnisse umwegfrei, mit geringstem Aufwand, und geringsten Schäden und Beeinträchtigungen aller.

Geeignete Maßnahmen zur Verträglichkeit wären vor allem verkehrsberuhigte Strassenausbauten in den Ortsdurchfahrten von Tüllingen, mit Engstellen und städtebaulich orientierter Gestaltung sowie kontrollierten Tempolimits auf höchstens 30 km/h. Dadurch wird das Befahren nicht nur verträglicher, sondern je nach Quelle-Ziel-Relation auch unattraktiver und damit weniger. Auf Grund der zusätzlichen Widerstände der Topographie dürfte diese Maßnahme bereits weitestgehend zur Beruhigung von Tüllingen ausreichen.

#### **4.1.2 Städtebauliche Aufwertung mit ÖV-Vorrang OD Lörrach/Riehen/Weil/Basel**

Die Strassenverbindungen Baselstr./Lörrachstr.(Riehen)/Baslerstr.(Lörrach) mit einer Verbindung nach Weil am Rhein-Innenstadt eignet sich in hervorragender Weise für eine integrierte Neugestaltung. Sie würde städtebauliche Klammer, geeignet auch für Fußgänger- und Radfahrer, Querungsmöglichkeiten, ruhenden Verkehr, hochwertigen Bus- und/oder Strassenbahnverkehr mit Vorrang sowie nennenswerte Mengen Autoverkehr. Ein Projekt für einen derartigen Boulevard könnte in besonderer Weise Ausdruck der übernationalen regionalen Zusammenarbeit sein. Eine besondere Schwierigkeit stellt dabei die Verbindung nach Weil am Rhein dar, die im folgenden Kapitel thematisiert werden soll.

Gegenstand eines solchen Projektes wären ÖV-Vorrang und Staumanagement (s. Kap. 3.4) sowie die städtebaulich-gestalterische Aufwertung (s. Kap. 3.2).

Eine solche städtebaulich integrierte Strasse wäre eine angemessene Ergänzung zum zentralen gemeinsamen Landschaftspark Wiese. Eine Schnellstrasse zur Vorbeifahrt an den Ortschaften wie die geplante „Zollfreie“ dagegen würde der Zielsetzung zunehmender Integration eher entgegenwirken.

#### **4.1.3 Möglichkeiten der Auffassung der Weilstrasse**

Nordwestlich von Otterbach ist die Weilstrasse die erste Querung des Landschaftsparkes Wiese in Richtung NW-SO für Kraftfahrzeuge nach über 3 km. Ziel dieses Verzichts auf Verbindungen ist es, den Landschaftspark frei von entsprechenden Störungen zu lassen. Noch konsequenter wäre der Freiflächenschutz im Sinne eines zusammenhängenden Landschaftsparks, wenn auch die Weilstrasse renaturiert oder für Kraftfahrzeuge gesperrt würde: Die Netzlücke würde dann lediglich geringfügig von etwa 3.000 m auf 3.400 m vergrößert.

Es sollte überprüft werden, ob im Zuge einer Neuordnung dieses Ziel erreichbar wäre. Es wird darauf hingewiesen, dass an der Einmündung der Weilstrasse in die Lörracherstrasse in Riehen eine hochwertige ÖV-Umsteigestelle zwischen allen angrenzenden Städten und Gemeinden liegt; an dieser Stelle existiert aber keine nennenswerte städtebauliche Konzentration oder Entwicklungsmöglichkeit.

Die derzeitige Planung der „Zollfreien“ verhindert die Auffassung der Weilstrasse wegen fehlender oder ungeeigneter Anbindungen in Lörrach und Weil am Rhein.

#### 4.1.4 Kleine Wiesenparallele statt „Zollfreie“ (s. Plan 3)

Anstelle einer kreuzungsfreien Schnellstrasse könnte die angedachte Verbindung zwischen Weil und Lörrach entlang dem Hangfuß und der Wiese auch in verkehrstechnisch stark reduzierter Form realisiert werden. Eine solche Strasse würde nur Bruchteile kosten und letztlich auch einen geringeren Natureingriff darstellen als die Amtslösung: Es darf nicht verkannt werden, dass nach neueren Erkenntnissen eine Tunnellösung zwar lokal und vordergründig optische und akustische Vorteile bietet; aber bei jeder Gesamtökobilanz auf Grund der Bodeneingriffe und Energiebilanzen sehr schlecht abschneiden wird. Auch dies ist im Übrigen ein Sachverhalt, der 1977 meist noch anders gesehen wurde.

Eine Variante hierfür ist in Plan 3 dargestellt. Danach wird die bestehende Brücke Weilstrasse genutzt und die Straße auf der SO-Seite geführt. Zwischen Weilstrasse und Wiesentalstrasse in Lörrach wird entlang der Wiese auf dem natürlichen Dammniveau eine ca. 6 m breite Straße neu gebaut. Damit wird etwa der Standard der nördlichen Fortsetzung als Wiesentalstrasse in Lörrach erreicht und gleichzeitig der Freizeitraum Wiesental erschlossen. Die Erschließung von anliegenden Freizeiteinrichtungen und von (naturnahen) Senkrechtparkplätzen (für Freizeitspitzenbedarf), sowie Querunginseln und parallele Geh- und Radwege dämpfen das Geschwindigkeitsniveau und die Verkehrsmengen, und damit auch die Schäden und Emissionen. Insbesondere dürften die Lärmwirkungen auf den Siedlungs- und Freiraum insgesamt erheblich geringer sein als bei der Amtslösung.

Für „Kleine Lösungen“ sind auch noch wesentlich andere Varianten denkbar. So könnte z. B. die Landschaftsplanung hier eine Renaturierung der Wiese mit Flussbettaufweitungen, Retentionsflächen für Hochwasser, und weitgehender Landschaftsumgestaltung in die Diskussion bringen. Dann würde die neue Strasse noch mehr Erschließungsfunktionen übernehmen und könnte nach landschaftsplanerischen Erfordernissen geführt werden. Auch eine Führung auf der NW-Seite mit einer neuen Brücke in der Nähe der Eisenbahnbrücke könnte untersucht werden.

Die Varianten der „Kleinen Lösungen“ gehen bei der Bewertung von Freiflächen von einer zunehmenden Verschiebung vom Trinkwasserschutz zur Freizeitfunktion aus. Tatsächlich sind die Freiflächenaufgaben komplex und integriert zu sehen und können in ihren Schwerpunkten wechseln. Dabei decken sich die justitierbaren Sachverhalte vor allem aus Gründen der Messbarkeit nicht immer genau mit den politischen oder planerischen Prioritäten, die sie eigentlich bewerten müssten.

## **4.2 Entwicklungsvarianten Netz (s. Plan 2)**

Wie in Kap. 2.2.3 erläutert, sind die Verkehrslösungen im fraglichen Raum nur für Verkehre in Bezug auf die in Plan 2 oval eingerahmten Gebiete von Bedeutung. Alle anderen Verkehre können und sollten eher die umliegenden Autobahnen und Schnellstrassen benutzen.

Im gekennzeichneten Innenbereich sind interne Verknüpfungen zweckmäßig. Es bestehen derzeit einige Verkehre zwischen Weil am Rhein und Lörrach, z. B. über die Weilstrasse oder über den Tüllinger Berg. In Zukunft sind höhere Verkehrsmengen prognostiziert; ob höhere Verkehrsmengen erwünscht sind, müsste diskutiert werden. Jedenfalls bieten sich für die zukünftige Verknüpfung mehrere alternative Lösungsmöglichkeiten an, von denen einige in Plan 2 schematisch dargestellt sind.

### **4.2.1 Netzvariante 1 „Große Zollfreie“**

Die Amtslösung bietet vorrangig zusätzliche Schnellverbindungen auf mittlere Entfernung von Lörrach Mitte nach Weil am Rhein Mitte. Nahverbindungen werden nicht berücksichtigt. Insgesamt fördert die „Große Zollfreie“ das Verkehrswachstum. Sie bietet an dieser Stelle eine überzogene Qualität für schnellen Autoverkehr und zieht ihn damit mehr als die vorhandenen Netzteile an. Dies gilt insbesondere, da die bestehenden Netzteile unverändert erhalten bleiben sollen. Die Ortsdurchfahrten von Riehen und Tüllingen dürften kurzfristig entsprechend den vorliegenden Prognosen entlastet werden; mittelfristig dürfte sich durch induzierte Verkehre annähernd das heutige Niveau wieder einstellen.

Die Umweltbeeinträchtigungen wurden in den bisherigen Verfahren mehrfach ausführlich dargestellt und müssen hier nicht wiederholt werden.

### **4.2.2 Netzvariante 2 „Langjähriger Bestand“**

Die bestehende Situation wird durch geringer werdende Zollkontrollen eher komfortabler werden und kann aus verkehrlicher Sicht durchaus auch längerfristig akzeptiert werden. Die Verkehrsfreiheit des Hangfußes am Tüllinger Berg wird allerdings erkaufte durch eine gewisse Umwegigkeit über Weilstrasse bzw. Dammstrasse und Hammerstrasse. Die dortigen Belastungen liegen im Rahmen städtischer Strassen. Die Durchschneidung des Landschaftsparkes durch die Weilstrasse muss als Nachteil vermerkt werden.

Die Belastungen der parallelen Ortsdurchfahrten Riehen/Lörrach sowie Tüllingen können durch verkehrsberuhigende Maßnahmen dort ausreichend gedämpft werden.

### 4.2.3 Netzvariante 3 „Kleine Verknüpfung“

Gegenüber der „Zollfreien“ dürften die Verbesserungen für die Verkehre zwischen Weil am Rhein und Lörrach insgesamt besser sein als bei der Amtslösung, da auch die direkten nachbarschaftlichen Liegenschaften angeschlossen und umwegfrei erreichbar sind. Lediglich schnelle Fernverkehre hätten hier Nachteile; für diese steht aber seit 1985 die Autobahnzufahrt zur Verfügung; sie wären im regionalen Landschaftspark ohnehin nicht erwünscht. Insgesamt wird im Verknüpfungsbereich ein sinnvolles, schlüssiges und dichtes Netz für kurze Wege bei verträglicher Verkehrsabwicklung angeboten, ohne dass Neuverkehre induziert würden. Alle beabsichtigten Entlastungen stellen sich ähnlich dar wie bei der „Zollfreien“. Gegenüber dem Bestand ist diese Strassennetzerweiterung baulich harmlos und verkehrlich sehr wirksam.

Die Umweltwirkungen sind dabei aber nicht völlig unbedenklich und gehen bei der Bewertung von Freiflächen von einer zunehmenden Verschiebung vom Trinkwasserschutz zur Freizeitfunktion aus. Die kleine Lösung als verlängerte Wiesentalstraße ist gleichzeitig Erschließungsstraße für alle möglichen Freiraumnutzungen, auch wenn diese nur zeitweilig stattfinden. Da die Straße dann langsam und von wesentlich weniger Fahrzeugen befahren wird, sind sowohl ihre Emissionen über den ganzen Talraum, sowie ihre Trennwirkung, als auch ihr Erscheinungsbild wesentlich weniger störend. Wiesental und Tüllinger Berg werden deutlich stärker als einheitlicher Grünraum ohne trennende Elemente verbunden, erlebbar und erkennbar. Dies bietet zwar die Amtslösung im unmittelbaren Tunnelbereich auch; deren beschriebene Schadwirkungen sind aber im Bereich der Rampen und Brücken um ein vielfaches höher.

Es soll auch erwähnt werden, dass diese Netzvariante bei in der Summe gleicher Verkehrswirkung und deutlich besserer Umweltbilanz nur einen Bruchteil der Kosten wie die Amtslösung verursachen würde. Das Argument, nur bei überzogen teuren Amtslösungen könnten auch landschaftspflegerische Ausgleichsmaßnahmen finanziert werden, ist angesichts der allgemeinen Haushaltslage nicht mehr nachvollziehbar.

Insoweit kann dieser Vorschlag insbesondere nachweisen, dass unter heutigen Erkenntnissen auch Kompromissverhandlungen möglich wären, wenn auf die primären Ziele der Staatsverträge insbesondere auch von 1977- nämlich überhaupt eine Strasse zu bauen - bestanden wird.

### 4.2.4 Netzvariante 4 „Kleine Verknüpfung ohne Weilstrasse“

Die Überlegungen, eine kleine Verknüpfung anstelle der „Zollfreien“ zu bauen, könnten weitergedacht werden zu einem Verzicht auf die Weilstrasse. Das entstehende MIV-Netz wäre mit den Zielsetzungen des Grünraumes optimal abgestimmt. Die Maxime des Flächensparens durch gleichzeitige Verbindungs- und Erschließungsstrassen wäre konsequent durchgehalten. Die Umwege durch die fehlende Weilstrasse wären vertretbar. Der Freiflächenschutz wäre

besser, mindestens aber ähnlich dem heutigen Zustand; das gilt sowohl für die Freizeit- wie auch für die Trinkwasserfunktionen. Die Geschlossenheit des Landschafts-Naherholungsraumes Wiese bis zur Grenze und zur Bebauung nach Lörrach wäre konsequent durchgeführt.

Diese Variante wäre auf eine kooperative internationale Lösung der Erschließung der Schweizer Hangbebauung nördlich des Schwimmbades für Autoverkehr angewiesen, z.B. als Schweizer Exklave oder als Schrankenlösung bei Beibehaltung der Weilstrasse für diese wenigen Fälle. Nach dem Beitritt der Schweiz zu den Schengener Verträgen dürfte sich hierfür grundsätzlich eine Lösung finden lassen.

Auch hier kann und soll keine abschließende Stellungnahme erfolgen. Aber es soll erneut deutlich auf die bei allseitiger Bereitschaft mögliche Vielfalt der nachbarschaftlich zu verhandelnden Aspekte hingewiesen werden.

#### 4.2.5 Netzvarianten und zukünftige Verkehrsmengen

Die planerischen Merkmale und Folgen der hier dargestellten Netzvarianten wurden in den vorangegangenen Kapiteln beschrieben. Im Folgenden soll ergänzend eine vergleichende Übersicht zu den wichtigsten Verkehrsbelastungen zusammengestellt werden.

	OD Tüllingen Tüllingerstr.	OD Riehen Lörrachstr.	OD Lörrach Wiesentalstr.
Bestand 2005	8.700	19.300	6.200
<b>Prognose 2010 A: Fortsetzung flächenhafte regionale MIV-Förderung</b>			
- Var.1: „Große Zollfreie“	3.300	14.700	16.500
- Var.2: „Langjähriger Bestand“	9.700	21.400	6.900
- Var.3/4: „Kleine Verknüpfung“	3.000	16.000	12.000
<b>Prognose 2010 B: Konsolidierung flächenhafte regionale MIV-Dämpfung</b>			
- Var.1: „Große Zollfreie“	3.000	12.000	15.000
- Var.2: „Langjähriger Bestand“	6.000	18.000	5.000
- Var.3./4.: „Kleine Verknüpfung“	2.000	14.000	10.000

*Mögliche zukünftige Strassenbelastungen (Kfz/24Std)  
(Eigene Schätzungen auf der Basis von SCHAECHTERLE/SIEBRAND 1995-2003)*

Es wird nochmals auf die in Kapitel 2.2.2 angeführten Vorbehalte gegen Verkehrsprognosen hingewiesen: gegen ihre fragwürdigen Annahmen, gegen die Überschätzung ihrer Relevanz bei der öffentlichen Wahrnehmung von Leistung und Belastung, sowie gegen mögliche Irreführungen bei der politischen Verwendung. Dies gilt allgemein; also auch für die Prognosen von SCHAECHTERLE/SIEBRAND wie für die eigenen Schätzungen.

## 5 SCHLUSSFOLGERUNGEN

Die Auffassung, der Bau der „Zollfreien“ Strasse in der derzeit geplanten Form sei aus verkehrlicher und raumplanerischer Sicht fachlich zweifelsfrei begründet, ist falsch. Vielmehr gibt es bei nahezu allen Bewertungsmerkmalen Bandbreiten und / oder fachlich ebenfalls begründete gegenteilige Einschätzungen. Daraus leitet sich eine Palette unterschiedlicher Lösungsmöglichkeiten ab. Diese Möglichkeiten basieren teilweise auf Veränderungen von Randbedingungen seit 1977, teilweise auf seitdem erweiterten verkehrsplanerischen Instrumenten, die in der deutschen Verkehrsplanung aus politischen Gründen nur selten überprüft und angewendet werden. Sie reichen von der Anwendung geringerer technischer Standards bis zur Beibehaltung des Status Quo. Im Rahmen dieses fachlichen Spektrums könnten heute erheblich andere Lösungen als 1977 politisch ausgehandelt werden.

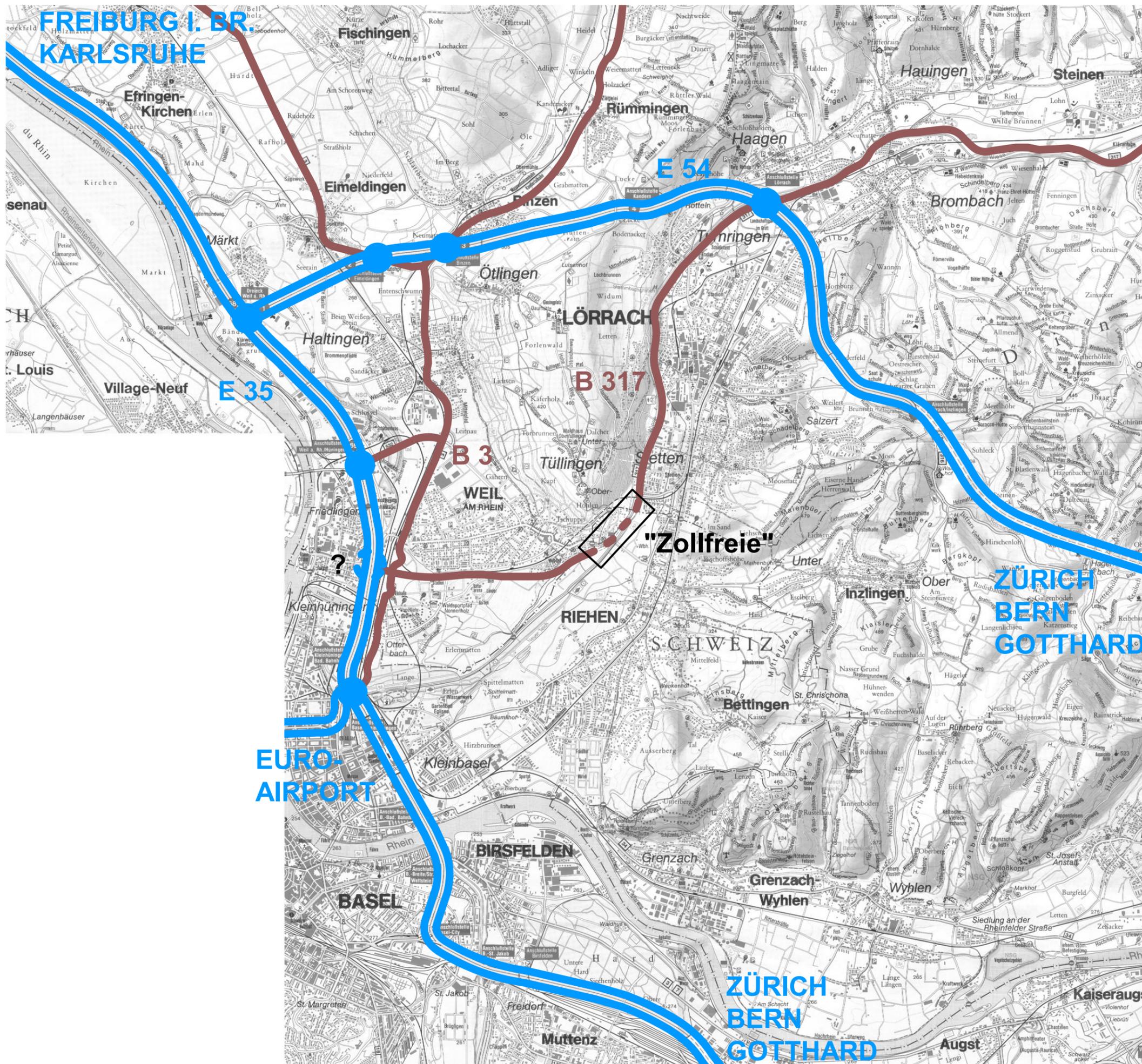
Es liegt heute kein legitimes, die Mobilität betreffendes Interesse der jeweiligen Bundes- oder Landesregierungen (Berlin/Stuttgart/Freiburg bzw. Bern) vor. Vielmehr liegen sämtliche Auswirkungen allein im kommunalen und regionalen nachbarschaftlichen Bereich. Selbst wenn man 1852 die Erweiterung des Eisenbahnsystems und selbst 1977 noch die Erweiterung des Autosystems generell als nationales Interesse eingestuft hat, so ist das spätestens heute kaum mehr vertretbar, mindestens jedoch müssen Zweifel auch nur eines Vertragspartners ernstgenommen und als sachgerecht eingestuft werden.

Daraus wird im vorliegenden Gutachten keine eindeutige planerische Lösung abgeleitet. Vielmehr wird aus fachlicher Sicht geschlossen, dass für die Zielsetzung einer gedeihlichen nachbarschaftlichen, regionalen und kommunalen Entwicklung für alle Betroffenen eine neue Abwägung verschiedener Politikfelder im Bereich Siedlung, Raum und Verkehr erforderlich ist. Diese müssten als Ganzes erneut verhandelt werden. Sie könnten sowohl zu Veränderungen der binationalen Vereinbarungen als auch zu völlig anderen Lösungen für Verkehr, Städtebau und Landschaft bzw. Freiraum führen.

Die Ableitung einer heutigen Sachentscheidung für eine „Zollfreie“ mit allen über 25 Jahre alten Details aus einer Rechtssetzung von 1977 erscheint daher aus nahezu allen verkehrsplanerischen und raumplanerischen Sachfragen sachlich nicht angemessen.

## QUELLENVERZEICHNIS

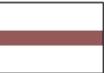
- ARE – Bundesamt für Raumentwicklung, Die Agglomerationsgürtel konsumieren am meisten Verkehr, Bern 2003, 2004
- ARE – Bundesamt für Raumentwicklung, Agglomerations-Benchmark Verkehr und Raum, Bern, 2004
- BRACHER u.a.: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, laufende Loseblatt-Sammlung
- EAE – Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln, 1985 und 1995,
- EAHV – Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln, 1990
- EICHENAUER/V.WINNING, Stadtverkehr im Wandel, Hrsg. Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau, Bonn, 1986
- HEINZE: Determinanten des Verkehrswachstums in neuer Sicht. Dokumentation
1. Regionaler Verkehrskongress, Marburg, 1978
- KANTON BASEL STADT: Herzstück Regio-S-Bahn Basel, Zweckmäßigkeitprüfung, 2004
- KANTON BASEL STADT und STADT WEIL AM RHEIN, Landschaftspark Wiese, Entwurf zum Landschaftsrichtplan/Landschaftsentwicklungsplan, 1999
- PESCH, Städtebauliches Entwicklungskonzept Lörrach – Weil am Rhein, 2005
- SCHAECHTERLE/SIEBRAND: Verkehrsuntersuchung Lörrach, Stadtgebiet Süd – Stetten, Planungsfall A ohne Zollfreie Straße, 1995
- SCHAECHTERLE/SIEBRAND: Verkehrsuntersuchung Lörrach – Weil am Rhein, Zollfreie Straße mit/ohne Anschluss Dammstraße, 2003
- TOPP: Mobilität und Verkehr – Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsangebot bei weniger und älterer Bevölkerung, in: Verkehrszeichen 1/2005
- TRINATIONALE AGGLOMERATION BASEL, Entwicklungskonzept Schlussbericht, 2001
- VCS – Verkehrsclub der Schweiz: Handbuch Umfahrungsstrassen, Bern, 2003
- V.WINNING, Verkehrsberuhigung, dva, Stuttgart, 1982
- V.WINNING, Straßen-Verkehrserschließung von (Neu-) Baugebieten, in: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, 1998
- <http://www.tab-atb.org> (Trinationale Agglomeration Basel / TAB)
- <http://www.truz.org/regiobogen/> (Projekt Regiobogen)
- <http://www.tri-plan.net> (Projekt Nachhaltiges Planen und Bauen am Oberrhein)
- <http://www.regio-s-bahn.ch> (Regio-S-Bahn Basel)
- <http://www.badac.ch/DE/tableaux/villes/palmares.html> (Schweizerisches Städteranking im Auftrag von CASH / L'Hebdo, publiziert in beiden Zeitschriften am 21. April 2005)
- [http://www.admin.ch/ch/d/sr/c0\\_742\\_140\\_313\\_61.html](http://www.admin.ch/ch/d/sr/c0_742_140_313_61.html) (Staatsvertrag von 1852)
- [http://www.admin.ch/ch/d/sr/c0\\_725\\_122.html](http://www.admin.ch/ch/d/sr/c0_725_122.html) (Staatsvertrag Verbindungsstrasse von 1977)
- <http://www.statistik-bs.ch>
- <http://www.statistik.baden-wuerttemberg.de/SRDB/>



**"ZOLLFREIE"  
LÖRRACH, WEIL, RIEHEN, BASEL**

**Überregionale Vernetzung  
vor / nach Autobahnbau**

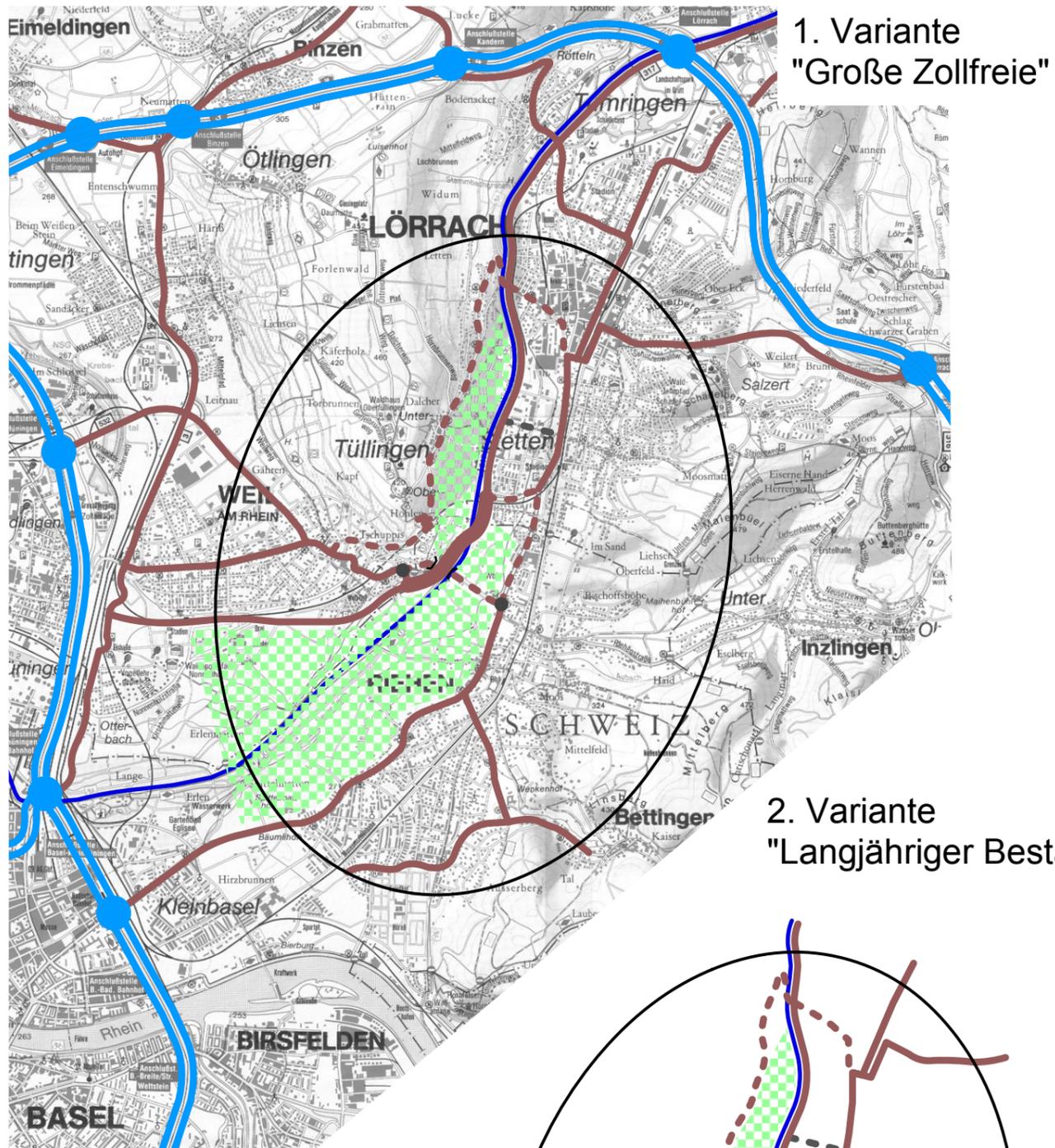
**Plan 1 22. August 2005**

-  Idee Verknüpfung  
Freie Strecken B 3 / B 317  
vor Bau der Autobahn
-  Vorhandene Verknüpfung  
Hochleistungsautobahnen,  
B 3 / B 317 nur lokal



Prof. Dr.-Ing. Hans-Henning von Winning  
Architekt, Stadtplaner, Verkehrsplaner SRL ByAK

Osterdorf 8, D-87534 Oberstaufen, T: 08325/366, F: /1310  
www.verkehrsplanung.de, hh.v.winning@verkehrsplanung.de  
mobil ++49+175/5936622



-  Zentraler Landschaftspark  
Wiese
-  Schnellstrasse
-  Normalstrasse
-  örtliche Langsamstrasse
-  Wiese

**"ZOLLFREIE"  
LÖRRACH, WEIL, RIEHEN, BASEL**

**Lokale / regionale Vernetzung  
Varianten Mitte Siedlungsraum**

**Plan 2**

**22. August 2005**



Prof. Dr.-Ing. Hans-Henning von Winning  
Architekt, Stadtplaner, Verkehrsplaner SRL ByAK

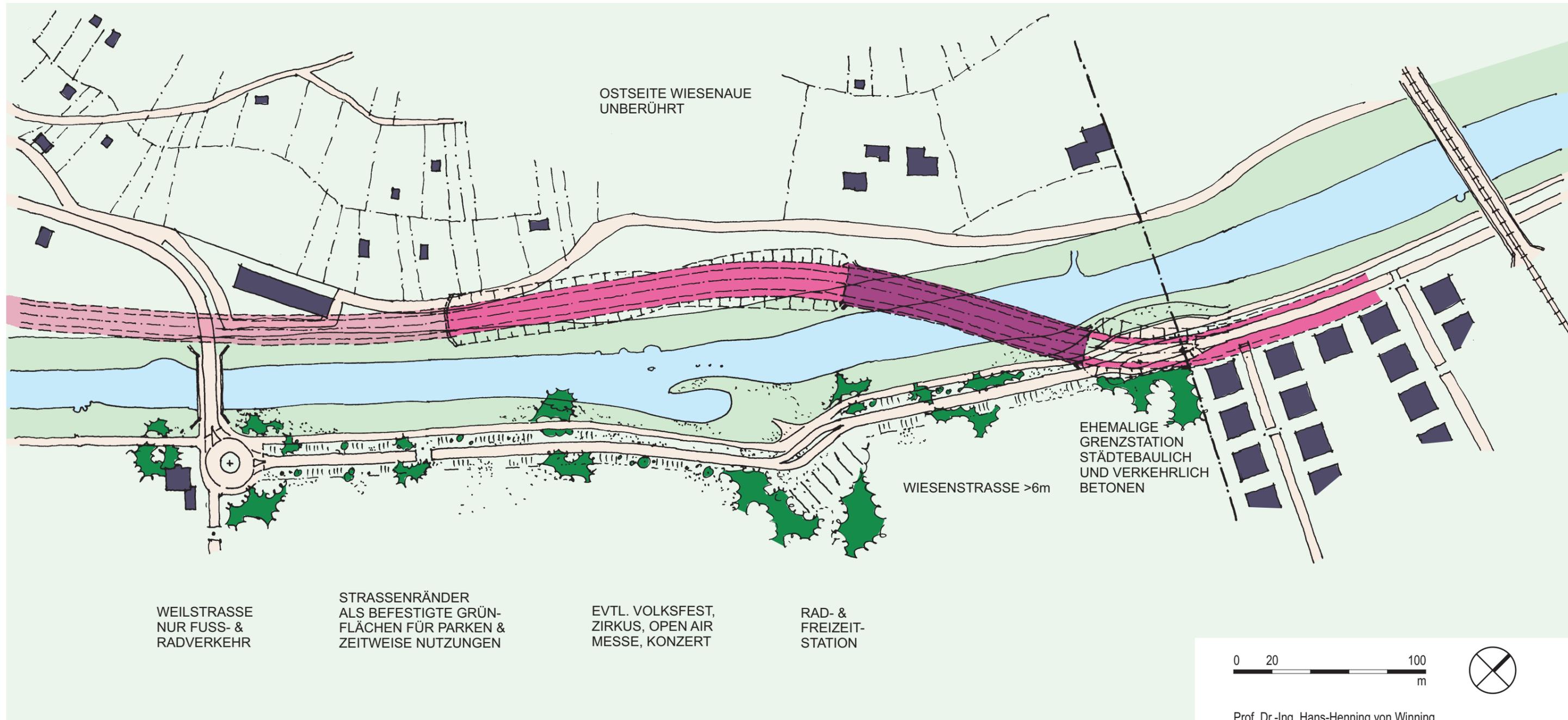
Osterdorf 8, D-87534 Oberstaufen, T: 08325/366, F: /1310  
www.verkehrsplanung.de, hh.v.winning@verkehrsplanung.de  
mobil ++49+175/5936622

**"ZOLLFREIE"  
LÖRRACH, WEIL, RIEHEN, BASEL**

Vergleich (maßstäblich)  
"Große Zollfreie" und  
"Kleine Verknüpfung  
ohne Weilstraße"

Plan 3

22. August 2005



Prof. Dr.-Ing. Hans-Henning von Winning  
Architekt, Stadtplaner, Verkehrsplaner SRL ByAK

Osterdorf 8, D-87534 Oberstaufen, T: 08325/366, F: /1310  
www.verkehrsplanung.de, hh.v.winning@verkehrsplanung.de  
mobil ++49+175/5936622

"ZOLLFREIE"  
LÖRRACH, WEIL, RIEHEN, BASEL

Perspektive

Plan 4

22. August 2005



Prof. Dr.-Ing. Hans-Henning von Winning  
Architekt, Stadtplaner, Verkehrsplaner SRL ByAK

Osterdorf 8, D-87534 Oberstaufen, T: 08325/366, F: /1310  
www.verkehrsplanung.de, hh.v.winning@verkehrsplanung.de  
mobil ++49+175/5936622