

## Die umstrittene Wiesentalstrasse

Eine Erklärung des Aktionskomitees Wiesentalstraße

1. Es kann sich bei der Zusammenkunft von Herrn Bürgermeister Hartmann von Weil mit Herrn Reg.-Rat Dr. Ebi bzw. dem Baudepartement nur um ein Treffen in abklärendem Sinne gehandelt haben, nicht aber um offizielle Verhandlungen mit der Basler Regierung, die als solche bis heute leider noch nicht zum Projekt «rechtes Wiesenufer» Stellung genommen hat. Unseres Wissens ging die Initiative zu diesem Treffen von Herrn Hartmann aus, und zwar offenbar in der Sorge um sein Projekt, das eine Verbindung von Weil nach Lörrach über den Tüllinger Hügel, d. h. den sog. Schlipf vorsieht. Daß die Stadt Weil, die schon Jahrzehnte vor uns die Idee einer rechtsufrigen Wiesentalstraße hatte und für die eine Verbindung mit Lörrach je länger je mehr lebensnotwendig wird, beim Baudepartement abtasten wollte, wie man sich zu unserem Plan stellt, ist an sich durchaus verständlich. Nachdem Herr Reg.-Rat Dr. Ebi anlässlich erwähnter Zusammenkunft den Plan «rechtes Wiesenufer», soweit wir orientiert sind, mit einem gewissen Unwillen ablehnte, wird Herr Bürgermeister Hartmann zwangsläufig — und man darf wohl auch beifügen leider — ermuntert, sein Projekt «Tüllingerhügel» weiter vorwärts zu treiben.

2. Im Plan der rechtsufrigen Wiesentalstraße sind die Verkehrsforderungen der Stadt Weil, nämlich Anschluß an die Autobahn und Verbindung mit Lörrach berücksichtigt. Ja wir waren bestrebt, mit unserem Projekt u. a. eine Situation zu verhindern, die Weil hätte zwingen können, die Notlösung über den Schlipf zu wählen. Ueber den Schlipf sollen, nach einer Schätzung (1954) der Industrie- und Handelskammer Schopfheim, vom und zum Weiler Rheinhafen bzw. vom und zum Wiesental Güter in der Menge von 20 000 Tonnen pro Monat rollen; das macht bei einem Ladegewicht von 10 bis 11 Tonnen 75

Lastzüge pro Tag; Sonntage ausgenommen. Das Projekt «rechtes Wiesenufer» hat vorgesehen, diesen Verkehr über ebenes Terrain zu nehmen. Die Straße über den Schlipf hingegen weist eine Steigung bis zu 6% und eine Höhendifferenz von 70 m auf! Verkehrstechnisch also sicher eine Notlösung, abgesehen vom «Steigungslärm», dem Treibstoff-Mehrverbrauch und der Rutschgefahr. Das sind freilich Sorgen der Weiler; wir haben jedoch auch an diese gedacht. Ob die Riehener an dieser lärmigen Straße, die zudem ein schönes Spaziergängergebiet durchschneiden würde, besondere Freude hätten, ist eine Frage für sich.

3. Bei der Verkehrsplanung in diesem Raum geht es jedoch nicht allein um die Weiler Interessen, sondern auch um jene Lörrachs und unter Einbeziehung der Autobahn (Tangentialstraße) schließlich um Verkehrsfragen, die für Basel und unseren deutschen Nachbarn von erheblichem Interesse sind. Wir haben uns bemüht, eine allen Interessen weitmöglichst Rechnung tragende Gesamtlösung zu finden und dürfen feststellen, daß unser Projekt von verschiedenen Gremien und kompetenten Fachleuten unterstützt wird. Auch die deutschen Behörden haben sich in aufgeschlossener Weise mit unserem Plan befaßt.

4. Es war immer unser Bestreben, mit den maßgebenden Organen unserer Regierung in ein fruchtbares Gespräch zu kommen. Am 18. Januar 1956 haben wir zur Bekräftigung dieses Wunsches an den Basler Regierungsrat eine Petition mit über 1500 Unterschriften eingereicht. Im Interesse der Öffentlichkeit und mit Rücksicht auf alle schweizerischen Vereinigungen und deutschen Stellen, die unser Projekt nach eingehendem fraglichem Studium als Beweis für eine befriedigende Lösung der fraglichen Verkehrsprobleme betrachten, hoffen wir, daß eine solche Aussprache bald zustande kommt.