



Elsässerrheinweg

Veloweg mit Hindernissen

Jahre später als geplant wurde der Elsässerrheinweg eröffnet, auf dem man von Basel am Rheinufer entlang nach Frankreich promenieren kann. Noch immer ist nicht alle Hindernisse aus dem Weg geräumt – vorerst darf man den Weg nur an Wochenenden benutzen. Eine Bestandsaufnahme des Hürdenlaufes bis zur Eröffnung.

Von Alexandra von Ascheraden



Der Elsasserrheinweg
zwischen Dreirosenbrücke
und Novartis.

So mancher Basler es noch nicht recht glauben: Mit einigen Jahren Verzögerung ist der Velo- und Fussgängerweg entlang des Rhein bis nach Huningue (F) eröffnet. Wo früher der Hafen St. Johann lag, kann man nun entlang hoher Mauern, die das Novartisgelände von den gewöhnlichen Baslern abgrenzen, nach Frankreich radeln. An 600 Metern Weg bis zur französischen Grenze ziehen sich – da der Weg in mehrere Ebenen unterteilt ist und geschwungen verläuft – zwei Kilometer Mauer

mit 10000 Quadratmetern Ansichtsfläche entlang. Mindestens drei Meter hoch mussten sie auf Wunsch von Novartis sein, damit sie nicht einfach überklettert werden können. Teilweise überbrücken sie bis zu zehn Meter Höhenunterschied, da das steil abfallende Ufer es so erfordert. Die unterste Ebene bildet ein für Basel typischer Bermenweg für Badende und Spaziergänger. Weiter oben verläuft der hochwassersichere Promenadenweg. Mit Treppen und Rampen werden die Ebenen verbunden. Gekieste

Aufweitungen auf Promenadenwegniveau mit Sitzbänken laden zum Verweilen ein.

Eröffnung mehrfach verschoben

Angekündigt war die Eröffnung des Veloweges ehemals für Herbst 2014. Dann für 2015. Ganz fertig ist er auch heute noch nicht. Auf französischer Seite hat ein Witzbold das Eröffnungsdatum mittels Edding sogar auf Sommer 2045 verlegt. Er kannte wohl die französischen Behörden, die teilweise für die Verzögerung verantwortlich sind. Aber eben nur teilweise. Seit kurzem darf man nun wenigstens am Wochenende bis ins angrenzende Elsass promenieren. Werktags ist bis auf längere Sicht an einem übermannshohen Gittertor nahe der Landesgrenze Schluss. Diesmal ist jedoch nicht die französische Bürokratie schuld, sondern Altlasten. Aber der Reihe nach.

Tauschgeschäft

Seinen Ursprung hat der Elsasserrheinweg in einem Deal zwischen Novartis und der Stadt Basel. Damit Novartis ihren Campus nach Wunsch vergrössern durfte, musste sie im Gegenzug das Rheinufer für die Öffentlichkeit zugänglich machen.

Im Weg lag allerdings auch der Hafen St. Johann, der erst einmal abgebrochen werden musste. Das war im Herbst 2012 geschafft. «Wir haben einen vollwertigen Hafen abgerissen, durch den das Rheinufer seit 100 Jahren nicht zugänglich war», blickt Regierungsrat Hans-Peter Wessels, Vorsteher des Bau- und Verkehrsdepartements, nach getaner Arbeit zurück. Mit dem Abbruch allein war es allerdings nicht getan. «Auf einen Schlag wurden 12000 Quadratmeter potenzieller Archäologiefläche frei. Dort wurde tatsächlich eine 3000 bis 4000 Jahre alte Keltensiedlung inklusive eines Fürstengrabes gefunden, das en bloc geborgen wurde, um Zeit zu sparen», berichtet Landschaftsarchitekt Guido Hager.

Die Ausschreibung des Projekts erfolgte 2007. 2008 entschied man sich für den Entwurf des Landschaftsarchitekturbüros Hager und Partner aus Zürich. Der war freilich spektakulär. «Wir wollten die Strömung des Flusses abbilden», so Guido Hager. Daher windet sich der Weg auf mehreren Ebenen mit der Gestaltungsidee im Hintergrund, dass sich Turbulenzen im Wasser dort bilden, wo Hindernisse wie ein Brückenkopf oder Gebäude sehr nahe am Ufer gebaut wurden und den Flusslauf stören.

Altlastensanierung

Bevor es mit der Umsetzung aber losgehen konnte, wieherte erst einmal der Amtsschimmel kräftig. Denn auf französischer Seite lag leider ein beachtlicher Stolperstein. Zwischen 1947 und 1974 stellte die ehemalige Firma Produits



Zur riesigen Freude des örtlichen Bürgermeisters Jean-Marc Deichtmann, der nicht müde wird zu betonen, dass das in Frankreich leider durchaus nicht immer so selbstverständlich gehandhabt werde.

Sanierung gestoppt

2011 und 2012 wurden daher Altlasten-Erkundungsarbeiten durchgeführt, um das Ausmass der Verunreinigungen zu erfassen. Die Sanierung begann dann auch plangemäss. Allerdings stellte sich während der Arbeiten heraus, dass dabei trotz Zelten mit Unterdruck doch Lindanstäube auftraten, die sich sogar noch an der mittleren Brücke messen liessen, wenn auch in Konzentrationen unterhalb der gesetzlich erlaubten Werte. Das Amt für Umwelt machte als Quelle den offenen Verlad von relativ schwach kontaminiertem

Zahlen und Fakten

- › **Landschaftsarchitektur:**
Hager Partner AG, Zürich
- › **Fachplaner:**
Staubli Kurath Partner AG, Zürich
- › **Planung:** 2008 bis 2014
- › **Bau:** 2014 bis 2016
- › **Länge Promenade:** 600 Meter
- › **Mauerlänge insgesamt:**
zwei Kilometer
- › **Ansichtsfläche Mauer:**
10 000 Quadratmeter
- › **Gesamtprojektkosten:** 27 Millionen

Chimiques Ugines Kuhlman auf einer Parzelle am Rheinufer nahe der Schweizer Grenze Pestizide her. Damals ging man mit solchen Mitteln noch recht sorglos um. So wurde das gesamte Betriebsgelände mit Lindan (ein Insektizid) kontaminiert. Die Produktion wurde schliesslich aufgegeben, und die damalige Sandoz (heute Novartis)

erwarb das Gelände 1973 mit dem Ziel, eine Industriekläranlage zu errichten. Bis 2012 wurden dort auch tatsächlich Industrieabwässer gereinigt. Dann wurde die Kläranlage abgerissen.

Novartis hat als aktuelle Besitzerin eingewilligt, die Sanierung der Altlasten zu übernehmen, obwohl sie nicht von ihr verursacht worden sind.



Die Sanierungsbaustelle wurde mit einem geschlossenen System für den Schiffsverlad ergänzt, nachdem beim offenen Verlad kontaminiertes Material ausgetreten war.

Material auf Schiffe aus. Ebenso begünstigte die Zwischenlagerung von gewaschenem Aushubmaterial im Freien die Verbreitung von Stäuben.

Die Sanierung stoppte zwischen September 2013 und Juni 2015 und musste neu ausgeschrieben werden. Die Zahl der Zelte vergrösserte sich daraufhin um einiges. Die Staubschutzmassnahmen wurden deutlich verbessert, inklusive eines geschlossenen Systems für den Schiffsverlad. Durch die Neuausschreibung des Projekts werden sich die Arbeiten nun mindestens bis 2017 hinziehen. Bis dahin bleibt der Rheinweg zwischen montags ab 7 Uhr und freitags ab 17 Uhr geschlossen. Durch den Baustopp und die zusätzlichen Schutzmassnahmen verdoppelten sich die Sanierungskosten von 100 Millionen auf voraussichtlich 200 Millionen Euro. Insgesamt müssen 200 000 Kubikmeter Bodenmaterial saniert werden.

Dossier hing fest

Das ist aber nur eines der Probleme, die zur Verzögerung führten. Das andere ist die Produktionsstätte von BASF, die ebenfalls auf französischer Seite ans Rheinufer grenzt.

Aber auch hier der Reihe nach: Während in Basel die Planung des Fuss- und Velowegs schon längst abgeschlossen und die Kräne im Hafen St. Johann abgebaut waren, rang Bürgermeister Jean-Mark Deichtmann, ein vehementer Befürworter des Elsässerrheinwegs, noch mit der französischen Administration. Das Dossier hing über Jahre beim zuständigen Präfekten in Colmar fest, denn die Mitbestimmung der lokalen Behörden ist im zentralistischen Frankreich nun einmal sehr begrenzt.

Der Präfekt jedenfalls war entsetzt, als er seine Unterschrift unter dieses Dossier hätte setzen sollen. Denn auf dem Fabrikgelände des Chemiemultis BASF werden Pigmente für Lacke hergestellt, deren Produktion unter die Seveso-Richtlinien fällt. Streng nach Gesetz hätte der Weg deshalb aus Sicherheitsgründen mit gehörigem Abstand rund um die Fabrik herum gebaut werden müssen – mitten durch Huningues wenig reizvolles Industriegebiet. Das hätte für die Velofahrer einen kaum praktikablen Umweg von fast zwei Kilometern bedeutet. Und von Rheinblick keine Spur.

Absurd ist das Ganze besonders deshalb, weil auf der anderen Seite des BASF-Geländes trotzdem schon seit 30 Jahren eine Strasse samt Velostreifen verläuft. Doch die Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement (DREAL) befand ganz einfach, man müsse ja nicht einen Fehler, den man beim Bau der Strasse gemacht habe, auf der anderen Seite des Fabrikgeländes wiederholen.

Da die DREAL nicht von ihrem Standpunkt weichen wollte, verweigerte auch der Präfekt die nötige Unterschrift. Man kann es ihm im



Der Schweizer Elsässerrheinweg (Bild auf der linken Seite, beim Abgang zum Bermenweg) ist deutlich luxuriöser als der französische Teil der Promenade (Bild oben).

Grunde nicht verdenken, denn nach französischem Recht ist er persönlich haftbar, falls ein Velofahrer auf dem neuen Weg durch einen Chemieunfall bei BASF zu Schaden käme.

Präfekt nach Präfekt

Nachdem Deichtmann also Präfekt nach Präfekt erfolglos bearbeitet hatte – denn jeder Präfekt wird staatlicherseits nach zwei Jahren versetzt, um Klüngerbildung zu vermeiden –, fand sich schliesslich noch eine Lösung. BASF verkleinerte die Chemikalienvorräte auf dem Fabrikgelände. Ein Rohr musste unterirdisch verlegt und eine abschirmende Mauer zur Rheinseite hin gebaut werden. Somit verläuft der Veloweg nicht mehr durch eine bei einem Unfall tödliche «rote Zone»,

sondern durch eine «gelbe» und ist genehmigungsfähig. Nicht wenige Hindernisse also. Aber nun ist der Weg endlich fertig. «Nur der Deckbelag fehlt noch. Es braucht dafür ein paar Tage Schönwetter», räumte Regierungsrat Wessels bei der Eröffnung ein.

Um die Früchte ihres Kampfs gegen die Windmühlen ihrer Bürokratie nun genüsslich ernten zu können, wurde in Huningue schon einmal eine Zählstelle für Velos installiert. Noch nützt der teure Weg den elsässischen Pendlern nichts. Sie können ihn ja nur für Wochenendausflüge benutzen. Aber sie vertrauen darauf, dass auch die aufwändigste Sanierung eines Tages abgeschlossen ist und der Weg auch während der Woche geöffnet wird. ■

Der Elsässerrheinweg

Der grenzüberschreitende Elsässerrheinweg ist auf Schweizer Seite 600 m lang und kostete knapp 28 Millionen Franken. Davon entfallen etwa 13 Millionen auf Baumeisterarbeiten und allein 7 Millionen auf die Kalksteinverkleidung der das Projekt optisch stark dominierenden Mauern. «Die Verkleidung wurde vertikal geschichtet. Das lässt sie viel leichter erscheinen», erläutert der zuständige Landschaftsarchitekt Guido Hager.

Auf der Basler Seite wird der Weg zweigeteilt. Es wird einen Bermenweg einen Meter über dem Rheinspiegel geben, der Fussgängern vorbehalten ist. Etwas weiter oben gibt es einen 4,5 Meter breiten Promenadenweg für Velofahrer, Jogger und Skater. Dazu kommen Treppen ins Wasser und Duschen für die Rheinschwimmer. Das Gelände von Novartis, an dessen Campus der Weg entlangführt, wird

ebenfalls durch eine mit weissem Kalkstein verkleidete Betonmauer abgetrennt. Auch zum Ufer hin verlaufen Mauern. Wo Sitzplätze sind werden sie zum Rhein hin durch Staketengeländer aus Stahlpfosten ersetzt, damit man auch im Sitzen Blick auf den Fluss hat.

Auf den 1,2 km, die der Weg auf französischer Seite wird er wegen der engeren Platzverhältnisse nur gut 2,5 Meter breit sein. Der Weg endet an der «Dreiländerbrücke», die Frankreich mit Deutschland verbindet. Velos und Fussgänger müssen ihn teilen.

Das geht naturgemäss nicht ganz konfliktfrei ab, besonders wenn das Gedränge bei schönem Wetter gross ist. Ein Anschluss an den wassernahen Schweizer Bermenweg ist nicht möglich, da nach französischem Recht das Ufer zugänglich und von Verkehr frei bleiben muss. (ava)