

# Der Hochrhein - Trennende Staatsgrenze oder Chance vielfältiger Verflechtungen?

Autor(en): **Schwendemann, Franz**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Vom Jura zum Schwarzwald : Blätter für Heimatkunde und Heimatschutz**

Band (Jahr): **59 (1985)**

PDF erstellt am: **28.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-747166>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# **Der Hochrhein – Trennende Staatsgrenze oder Chance vielfältiger Verflechtungen?**

Franz Schwendemann

## **I. Das Hochrheingebiet – eine geographische Kurzcharakterisierung**

Im Jahre 1916 wurde der Begriff «Hochrhein» erstmals in die wissenschaftliche Literatur eingeführt, als der Freiburger Geograph Robert Lauterborn den Rheinabschnitt von Konstanz bis Basel in seiner «Geographischen und biologischen Gliederung des Rheinstromes» Hochrhein nannte. Doch erst im Verlauf der 60er Jahre wurde dieser geographische Fachausdruck für die Beschreibung des kurzen, von Osten nach Westen verlaufenden, Rheinabschnitts durch die Veröffentlichungen der Planungsgemeinschaft Hochrhein und später des Regionalverbandes Hochrhein-Bodensee zu einem echten landeskundlichen und landespolitischen Begriff, der 1971 auch Eingang in das Landesplanungsgesetz von Baden-Württemberg fand.

Dieser Beitrag umfasst das deutsch-schweizerische Grenzgebiet und setzt Schwerpunkte entlang der Flussstrecke zwischen Rheinfall und Rheinknie.

Der Hochrhein ist ein echter Fluss des Alpenvorlandes, dessen Regime von der Aare bestimmt wird, die ihn bei Waldshut erreicht. Mit einem Dutzend Stromschnellen erschwerte der Fluss über Jahrhunderte hinweg die Schifffahrt und heute, wo nahezu alle Schnellen im Oberwasser von Stauhaltungen für die Energieerzeugung verschwunden sind, liegt hier der wirtschaftliche Reichtum dieser Landschaft.

Altwasserarme und das unregelmässige Netz der Giessen, also die sich jahreszeitlich verlagernden Flusswindungen sind diesem Stromabschnitt fremd; ihn begleiten nördlich und südlich ausgedehnte Schotterebenen, die in ihren verdeckten diluvialen Rheinrinnen heute unser wertvollstes Gut, ein ausgezeichnet gefiltertes Grundwasser enthalten. Der Altmeister der südwestdeutschen Landeskunde, Friedrich Metz, charakterisierte dieser Region mit den Worten: «Es ist geradezu die Vielfalt der geologischen Bildungen, die die Besonderheit des Hochrheins ausmachen!»

Während östlich von Schaffhausen Molasserücken und eiszeitliche Ablagerungen das Landschaftsbild bestimmen, begleitet auf eine grosse Wegstrecke der Tafeljura auf der aargauischen und basellandschaftlichen Rheinseite den Fluss und auch der Schaffhauser Randen und die umrahmenden Höhenzüge des Klettgaues sind geologisch dem Tafeljura gleichzusetzen. Der Klettgau selbst, ist eine weite Ausräumungslandschaft, die von einem früheren Rheinlauf zwischen der Enge bei Neuhausen und Tiengen geschaffen wurde. Zwischen Schlücht und Wehra fällt die aus Graniten und Gneisen

gebildete Pultfläche des südlichen Schwarzwaldrandes, des Hotzenwaldes, zum Hochrhein hin ab. Während der Schwarzwald im Südosten terrassenförmig und flach auf das Niveau des Hochrheins absinkt, steigt er im Raum Bad Säckingen/Wehr wandartig bis 1000 m über den Meeresspiegel und bietet hier durch die hohen Gefällsunterschiede auf engstem Raum aus der Sicht der Energietechniker nahezu ideale Voraussetzungen für Pumpenspeicherwerke. Mit der Wehramündung tritt das verkarstete Muschelkalkplateau des Dinkelberges an den Flusslauf heran, das mit einer Flexur bei Grenzach zum oberrheinischen System hin abgebogen wird und dort am Horn-Fels die sichtbare Naht zwischen den so unterschiedlich gearteten Flussstrecken bildet.

Wir können also nicht von einem Naturraum, wir müssen von einem durch eine Staatsgrenze getrennten Wirtschaftsraum mit vielfältigen engen Verflechtungen sprechen.

## **II. Einige Beispiele der gewachsenen Verknüpfungen am und im Hochrhein**

Die Römer drangen von Süden gegen das Hochrheingebiet vor und legten sich dabei die wichtigsten Plätze ihrer Machtsicherung südlich des Rheins an. Der 44 v. Chr. gegründete Stützpunkt, die Koloniestadt Augusta Rauricorum entwickelte sich zu einer städtischen Siedlung. In römischer Zeit wurden Strassen beidseits des Hochrheins gebaut, erste Rheinübergänge geschlagen, Fähren eingerichtet, Furten benutzt und entlang der Strassen Gutshöfe angelegt. Ein grosses Militärlager befand sich im Klettgau an der Römerstrasse, die oberhalb der Aaremündung bei Zurzach den Rhein überschritt. Hier in Dangstetten war die 19. Legion stationiert, die dann 9 n. Chr. im Teutoburger Wald vernichtet wurde. Von den Gutshöfen beidseits des Flusses gingen erste uns bekannte, umfangreiche Verflechtungen aus: Sie hatten die Militärstationen zu versorgen. Mit dem Abzug der Römer im 5. Jhdt. verfielen zwar deren Gutshöfe, doch die römischen Strassen und Brücken konnten z. T. noch jahrhundertlang benutzt werden.

Im Mittelalter blühten neue Beispiele infrastruktureller Verflechtungen auf, die über mehrere Jahrhunderte hinweg punktuell Wohlstand, in der Breite auch ein ausreichendes Ein- und Auskommen garantierten, als rechtsrheinisch eine wirtschaftlich bedeutende Eisenverhüttung entstand, die sich auf oolithische Juraeisenerze aus dem linksrheinischen Fricktal stützte. Die wichtigsten Schmelz- und Hammerwerke arbeiteten am Fusse des Hotzenwaldes, wo ihnen der Holzreichtum des Schwarzwaldes und seine Wasserkräfte zur Verfügung standen. Während die Grossschmieden des Hammerbundes das Juraeisenerz des nahen Fricktales verarbeiteten, wur-

den die im 17. Jhdt. neu errichteten Hochofenwerke mit Bohnerz aus dem Markgräflerland, dem Klettgau und aus der Schweiz versorgt. Die rechtsrheinischen Eisenwerke galten immer als waldvernichtendes Gewerbe; sie haben gewaltige Holzmengen verbraucht: Für einen Zentner verkaufsfähiger Eisenwaren wurde etwa die 20fache Holzmenge benötigt. Die Bedeutung des untergegangenen Eisengewerbes ist darin zu sehen, dass es die heutige Gewerbe- und Industrieentwicklung am Hochrhein vorbereitet hat. An mehreren Plätzen, wo einst die Hämmer des Schmiedbundes klangen, wurde die Wasserkraft der stillgelegten Betriebe von anderen Industriewerken ausgenutzt. Wenn sich heute am Fuss des Hotzenwaldes von Wehr über Laufenburg, Albbruck bis Waldshut eine ganze Kette von industriell-gewerblichen Betrieben entwickelt hat, so stehen am Anfang dieser gewerblichen Tätigkeit die vor mehr als 700 Jahren gegründeten Eisenwerke mit ihren rheinübergreifenden Verbindungen nach Süden.

Der Hochrhein bildete im Mittelalter einen wichtigen und vielbenutzten Verkehrsweg. Bei den schlechten Wegen und Strassen bot sich der Transport von Waren und Personen auf dem Wasserweg an, denn er war bequemer und gefahrloser als der Landweg. Belegbar ist, dass die Schifffahrt zwischen dem Rheinfluss und Basel bereits im 11. Jhdt. einsetzte. Wenn heute industriell/gewerbliche Kräfte auf eine Schiffbarmachung des Hochrheins drängen, muss ihnen deutlich gemacht werden, dass der Hochrhein immer schiffbar war; dass der Wasserweg erst durch die Flusskraftwerke unterbrochen wurde, die in der Mehrzahl keine oder zu kleine Schleusen besitzen. Auf Aare und Rhein verkehrten in den letzten Jahrhunderten Schiffe bis 50 Tonnen. Da man sie meist nur für eine einzige Talfahrt verwendete, wurden sie oft am Zielort als Brennholz verkauft.

Zu Beginn des 19. Jhdts. ging mit der Verbesserung – sprich Befestigung – der Landstrassen der Talverkehr auf dem Hochrhein rasch zurück. Als dann die Schienenstränge schon den Hochrhein begleiteten und die neue Eisenbahn den Warenverkehr an sich gezogen hatte, wurden die Privilegien der Laufenknechte wie der Rheingenossen gegenstandslos. Man hat ihre Vorrechte 1879 formell aufgehoben und auch die Flösserei freigegeben, nachdem die Schifffahrt praktisch zum Erliegen gekommen war und auch die Flösserei ihren Höhepunkt überschritten hatte. Kurz zuvor, zwischen 1852 und 1859 waren die besten Jahre der Flösser im Hochrhein: In dieser Zeit gingen im Durchschnitt jährlich rund 2 600 Langholz-Flösse aus der Schweiz und aus dem Südschwarzwald durch Laufenburg. Das Aufbinden der Langholz-Flösse oberhalb der Stromschnellen, das Durchlassen der einzelnen Stämme sowie das Auffischen und das Zusammenbinden neuer Flösse hatte bescheidenen Wohlstand für das mittlere Hochrheingebiet gebracht. Im Jahr 1927 traf

dann das letzte Hochrheinfloss in Basel ein. Mit der Inbetriebnahme des Kraftwerks Ryburg–Schwörstadt ohne Flossgasse war auf diesem Stromabschnitt endgültig das Ende der Flösserei gekommen.

Nach diesem Exkurs in Verflechtungen, die in Jahrhunderten, als der Hochrhein noch Binnenstrom war, gewachsen sind, und die wieder verschwanden, ohne dass die von Napoleon gezogene Grenze im Fluss darauf Einfluss gewann, wende ich mich den intensiven und vielfältigen Verknüpfungen über einen Fluss hinweg zu, der heute Staatsgrenze ist.

### **III. Vorhandene und geplante Verkehrswege über den Hochrhein**

#### *1. Die hochrheinparallelen Schienenwege und ihre Verknüpfungen*

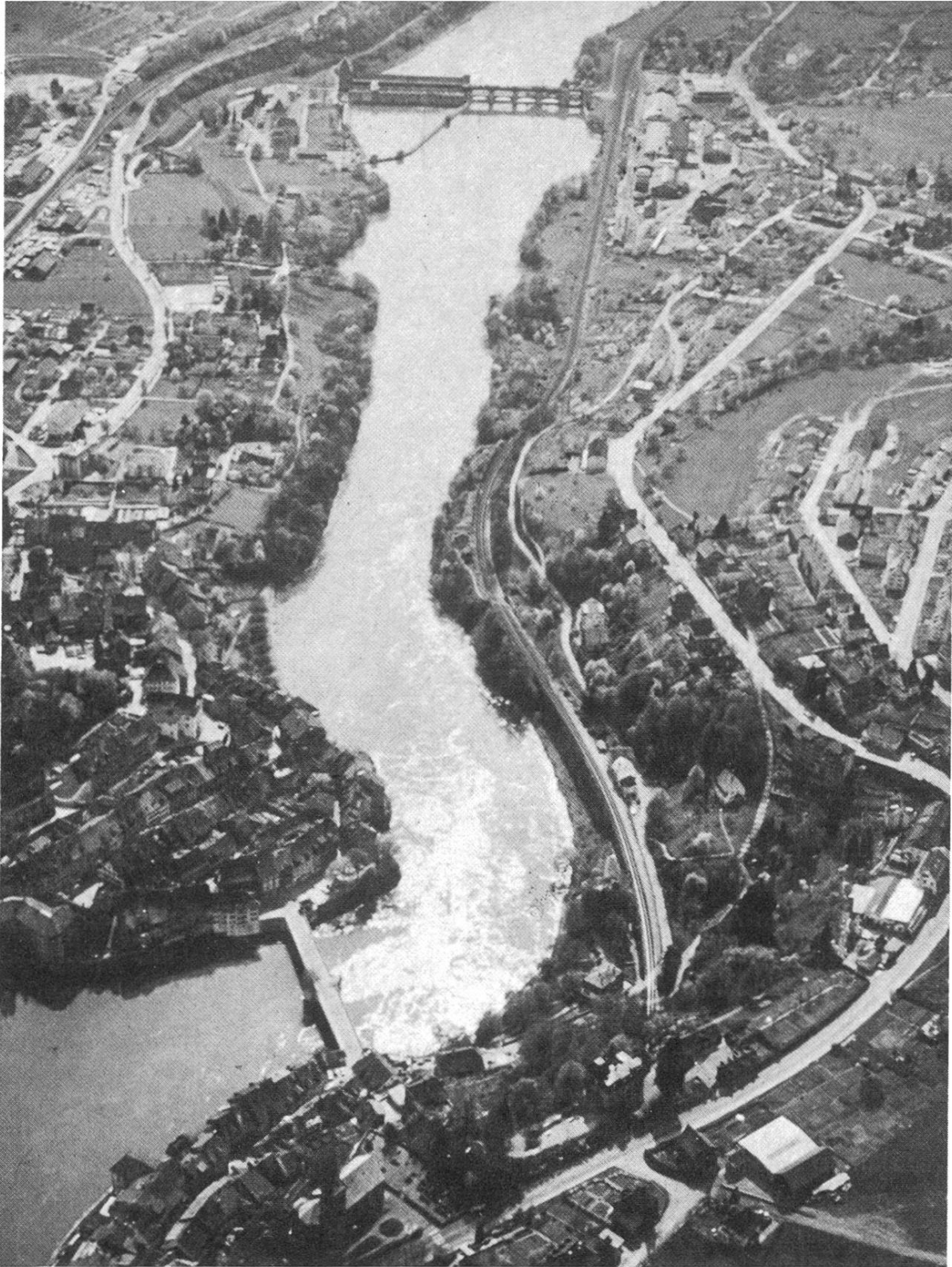
Das heutige Schienensystem des Hochrheingebietes ist gekennzeichnet durch die Verknüpfung dreier internationaler Linien von europäischer Bedeutung, die den Raum aussen queren, ohne die Talachse zu benutzen:

- Norddeutschland–Basel–Italien (in Basel)
- Nordfrankreich–Basel–Zürich–Österreich (in Basel)
- Südfrankreich–Genf–Zürich–Süddeutschland (in Schaffhausen)

Bei Bund und Bundesbahn unternimmt man auf deutscher Seite z. Zt. grosse Anstrengungen um attraktive Fernstrecken u. a. auch Frankfurt–Karlsruhe–Basel als Neu- und Ausbaustrecken auf Geschwindigkeiten bis 260 km/h auszulegen. Zusammen mit dem neuen Konzept «Bahn 2000» der Schweiz, das über Basel und Zürich auch mit dem deutschen Schienennetz verknüpft wird, soll die Schiene konkurrenzfähig zu den Fernstrassen und dem Kurzstreckenluftverkehr werden.

Im eigentlichen Hochrheinbereich besteht auf schweizerischer Seite ein dichtes Netz von Regionallinien. Eine eher bescheidene Verkehrsdichte weisen z. Zt. noch die beiden Parallelstrecken in unmittelbarer Nähe des Rheines auf, obwohl beide Linien als eingleisige Hauptstrecken ausgewiesen sind. Nach 130 Jahren eingleisiger Streckenführung ist Anfang der 80er Jahre eine wichtige regional- und landespolitische Entscheidung auf der deutschen Hochrheinseite gefallen: Die Strecke wird z. Zt. von Basel BadBf bis Waldshut zweigleisig ausgebaut und über 20 Baustellen geben uns die Gewissheit, dass diese wichtige Voraussetzung für den Schienenpersonennahverkehr mit Halbstunden- bzw. Stundentakt 1987 mit dem Sommerfahrplan in Betrieb gehen und gute Übergänge auf den Intercity bringen wird.

Der Verkehr auf der Transitlinie Zürich–Stuttgart über Schaffhausen lässt sich wegen der langen einspurigen Streckenteile auf deutscher Seite nicht mit den grossen Achsen vergleichen. Eine Aufwertung dieser Verbindung wird



Die noch nicht elektrifizierte Hochrhein-Bahnlinie der Deutschen Bundesbahn am rechten Rheinufer in Laufenburg. Zwischen Basel und dem Bodensee quert sie seit 130 Jahren staatsvertraglich abgesichert mehrfach die Grenze zwischen der Schweiz und Deutschland und der Bahnreisende erlebt keine Zollkontrollen im Zug.

jedoch durch die Neubaustrecke Mannheim–Stuttgart erwartet. Sie könnte dann als weitere Zulaufroute zum Gotthard eine grössere Bedeutung erlangen.

Ein vordringlicher Elektrifizierungsbedarf besteht für den grenzüberschreitenden Abschnitt Singen–Schaffhausen, um den internationalen Nord-Süd-Verkehr zwischen Stuttgart und Zürich zu beschleunigen und den Betriebslauf zu harmonisieren.

Der komplizierte und teilweise kuriose Grenzverlauf rund um Schaffhausen machte den badischen Eisenbahnbauern des vorigen Jahrhunderts ähnliche Probleme wie den heutigen Fernstrassenplanern. Die Aufgabe konnte auch damals nur grenzüberschreitend gelöst werden. Heute existieren zwischen Konstanz und Basel acht Staatsgrenzen überschreitende Bahnlinien. Die SBB fährt ohne Probleme über deutsches Hoheitsgebiet, unterhält schweizerische Bahnhöfe mit schweizerischem Personal auf deutschem Boden, umgekehrt bietet die DB ihr Verkehrsangebot auf ihren Strecken auch problemlos – staatsvertraglich abgesichert – auf Schweizer Hoheitsgebiet an.

Bereits 14 Jahre bevor in Basel die Schienen über dem Rhein zusammengeschlossen wurden, hatten Waldshut und Koblenz seit 1859 die erste Eisenbahnrheinbrücke oberhalb Mainz. Kein geringerer als Robert Gerwig, der spätere «Vater» der Schwarzwaldbahn und bauleitende Ingenieur an der Gotthardbahn hatte Entwurf und Bau dieser Brücke in Händen. Die Badische Staatsbahn stand mit der Waldshut-Koblenzer-Brücke in unmittelbarer Schienenverbindung mit Zürich, Chur, Romanshorn und Bern und die «Eidgen. Zeitung» schrieb am 17. August 1859: «Bisher knüpfte kein einziger Schienenweg direkt an Deutschland; Die Linie Turgi–Waldshut erfüllt dieses dringende Bedürfnis des Verkehrs der Ostschweiz mit Baden, den übrigen deutschen Rheinlanden, Holland und teilweise der deutschen Nordseeküste bis Bremen und Hamburg.»

Zusätzliche, also neue Schienenverknüpfungen am Hochrhein zwischen Deutschland und der Schweiz sind aus heutiger Sicht nicht erforderlich. Dagegen bahnt sich z. Zt. eine interessante Entwicklung im Verdichtungsraum um Basel an: Das heutige Fahrplanangebot im normalspurigen Schienennahverkehr rund um Basel ist gekennzeichnet durch vorwiegend isolierte Fahrpläne der verschiedenen Fahrplanverwaltungen DB, SBB und SNCF mit endenden Zugläufen in den drei grossen Basler Bahnhöfen. Eine Koordination der Fahrpläne mit und ohne verwaltungsübergreifenden Zugläufen findet zwar im Fernverkehr, nicht aber im Nahverkehr statt. Ich habe die Ehre, in einer Arbeitsgruppe aus Experten der drei Staatsbahnen mitzuarbeiten, die augenblicklich prüft, ob ein durchgehender S-bahnähnlicher Betrieb von Zell i. W. über Lörrach–Basel BadBf–Basel SBB–St. Louis-Flughafen und

später bis Mulhouse möglich sein wird. Die bahntechnischen und die fahrplantechnischen Voraussetzungen haben wir geprüft: Der Betrieb wäre ohne allzugrossen Mehraufwand und ohne zeitraubendes «Kopfmachen» möglich. Es muss nun aber noch die Bedarfsfrage ausgelotet werden, bevor die Staatsbahnen einem solchen drei Staatsgrenzen überschreitenden Nahverkehr auch nähertreten werden.

## *2. Regional bedeutsame Grenzübergänge, Autobahnquerspangen, Stauräume und Zollanlagen*

Im Luftbild des Hochrheingebietes wirken die markanten Strassenbrücken und Brückenorte wie «schmucke Schnallen, die sich an die Flusstäile klammern», so formulierte der Schweizer Geograph Emil Egli in seiner brilliant bildhaften Sprache die heutige Situation. Die Realität wird jedoch erst bei der Benutzung dieser Brücke sichtbar: Enge, mittelalterliche Stadtanlagen zu beiden Seiten des Rheines und Brücken, die den heutigen Verkehrsverhältnissen nicht mehr gewachsen sind, behindern den ungestörten Verkehrsfluss zwischen den Ufern. Von den älteren Grenzübergängen haben nur Konstanz, Waldshut und Lörrach, obwohl auf beiden Seiten ohne ausreichenden Stauraum, regionalen Charakter, während die Brücken von Diesenhofen, Kaiserstuhl, Zurzach, Laufenburg, Bad Säckingen und Rheinfelden fast ausschliesslich lokale Bedeutung besitzen. Nur drei verkehrsgerechte Rheinübergänge aus jüngster Zeit bei Stein am Rhein, westlich Bad Säckingen und in Basel verbessern das Bild, das der Tourist und der gelegentlich Durchreisende als Idylle zwar schätzt, das den lebendigen täglichen Austausch von Gütern, Arbeitskräften und Einkaufspendlern jedoch entscheidend hemmt. Neue Strassenverbindungen sind daher zwischen der Bundesrepublik und der Schweiz unumgänglich. Doch noch fehlt zwischen Baden-Württemberg und der Schweiz eine Studie «Brückenstandorte am Hochrhein», die in einer Gesamtschau den grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Konstanz und Weil am Rhein analysiert und Lösungsmöglichkeiten aufzeigt, wie es 1970 bereits am Oberrhein geschah.

Zwei internationale Nord-Süd-Achsen stossen bei Basel bzw. zwischen Schaffhausen und dem Bodensee an den Hochrhein. Sie sind auf schweizerischer Seite verknüpft mit den Verbindungen unter den Zentren des östlichen Mittellandes, dem in den Mittelmeerraum führenden Alpenübergängen und mit der dem Hochrhein folgenden Ost-West-Verbindung, die von Basel bis Eiken als Autobahn vier- bzw. sechsstreifig ausgebaut ist, während rechtsrheinisch die völlig unzureichende B34 den ständig wachsenden Verkehr auffangen muss.



Die Strassenplanungen und Neubauten der vergangenen Jahre im Raum Basel konzentrierten sich auf das Netz der Hauptachsen, das sich immer mehr zu einem grenzüberschreitenden System entwickelt hat. Der Autobahnzusammenschluss ist 1980 zwischen Basel und Weil am Rhein in Betrieb genommen worden. Eine weiträumige Nordumfahrung des Verdichtungsraumes Basel, an der die Schweiz sehr interessiert ist, wird z. Zt. geschaffen. Das Planfeststellungsverfahren für diese Autobahnquerspange Rheinfeldens läuft z. Zt. auf der deutschen Seite. In der Schweiz ist seit wenigen Wochen der Anschluss zur geplanten Rheinbrücke in das Nationalstrassenprogramm des Bundes aufgenommen worden, so dass wir bis zum Beginn der 90er Jahre mit dieser Querspange rechnen können. Damit wird neben der Verknüpfung der Fernstrassensysteme Frankreichs, der Schweiz und Deutschlands gleichzeitig eine leistungsfähige Entlastung der Stadtdurchfahrt Basel geschaffen. Die neue Autobahnquerspange Rheinfeldens soll somit dem grossräumigen und dem regionalen Verkehr dienen.

Zur Verknüpfung des deutschen mit dem schweizerischen Fernstrassen-netz sollten noch drei weitere grosse Grenzübergänge gebaut werden:

- im Ostteil der Region ist die A 81 Stuttgart–Singen in ihrer Weiterführung auf Schweizer Seite noch ungeklärt. Nach deutschen Vorstellungen sollte der Rheinübergang bei der deutschen Exklave Büsingen erfolgen. Die generelle Linienführung liegt fest, die Schweiz gibt jedoch der Stadtdurchfahrt durch Schaffhausen im Zuge des Ausbaus der N4 den Vorzug.
- Der ausserdem vorgesehene Neubau einer Fernstrasse zwischen dem heutigen Autobahnende bei Radolfzell und Konstanz dient in erster Linie einer besseren Anbindung des Oberzentrums Konstanz an das deutsche Autobahnnetz und nicht der Schaffung einer Alternativroute für den internationalen Durchgangsverkehr von Konstanz in Richtung San Bernardino. Der neue Grenzübergang zwischen Konstanz und Kreuzlingen ist mit der Schweiz abgesprochen; er wird die schweizerische N7, die im Thurgau bis Müllheim gebaut ist, mit der B 33 neu verknüpfen, die sich bis auf 20 km der Stadt Konstanz genähert hat.
- Der Verlauf der Hochrheinautobahn ostwärts von Waldshut-Tiengen ist bis heute offen, d. h. die Verknüpfung mit dem dichten Netz von regionalen Verkehrsbeziehungen zwischen den Agglomerationen Zürich, Winterthur, Schaffhausen, Konstanz und dem Flughafen Zürich-Kloten liegt heute erst in Variantenplanungen vor.

Als Fazit kann festgehalten werden, dass die vorhandenen, überregionalen Grenzübergänge die Verkehrsbedürfnisse zwischen dieser Region und den benachbarten Kantonen auf die Dauer noch nicht ausreichend befriedigen können. Darüber hinaus sind für die Grenzübergänge innerhalb der

Stadtregionen Lörrach, Rheinfelden, Basel und Konstanz Park- und Wartebereiche sowie Abfertigungsanlagen für den grenzüberschreitenden Verkehr erforderlich. Soweit die topographischen Verhältnisse dies zulassen, sind grundsätzlich Gemeinschaftszollanlagen wünschenswert.

#### **IV. Die Industrie des Hochrheingebietes – peripher zu Rohstoffen und zum Markt aber auf beiden Seiten des Rheins im schweizerischen Einfluss- und Entscheidungsbereich**

Das deutsche Hochrheingebiet liegt abseits der industriellen Zentren von Baden-Württemberg, jedoch in unmittelbarer Nachbarschaft zu den grössten Schweizer Wirtschaftsräumen Basel und Zürich. Die Lage unserer Region entlang der schweizerischen Grenze hat die Industrialisierung entscheidend gefördert und erheblichen Einfluss auf die Industriestruktur dieses Raumes gehabt.

Nach dem Beitritt Badens zum Deutschen Zollverein gründeten Schweizer Unternehmer im Wiesental zahlreiche Betriebe der Textilindustrie und lösten damit eine Entwicklung aus, die in den Jahren 1834–1850 ihren Höhepunkt fand. Untersucht man die Motive, die zu dieser Gründertätigkeit aus dem benachbarten Ausland führte, so stellt man fest, dass die hohe Zollbelastung für die Schweizer Exporte eine entscheidende Rolle spielte. Vorteilhaft war ausserdem die geringe Entfernung zum jeweiligen Stammhaus in der Schweiz, ein Umstand, der eine Filialleitung durch schweizerisches Personal ermöglichte, ohne dass dieses den Wohnsitz in der Schweiz aufgeben musste. Heute befinden sich noch annähernd 50% des Kapitals der Textilbranche am Hochrhein in ausländischem – insbesondere schweizerischem – Besitz. Die Bedeutung der Textil- und Bekleidungsindustrie für die Region am Hochrhein lässt sich daran ablesen, dass hier nicht weniger als 21,5% der Beschäftigten einen Arbeitsplatz in dieser Branche haben. Der Anteil ist zwar in den letzten Jahren beständig zurückgegangen, liegt aber noch weit über dem baden-württembergischen Durchschnitt von 8,2%. Trotz rückläufiger Zahl der Betriebe, Beschäftigten und Arbeitsstunden haben die Textilbetriebe durch verstärkte betriebliche Rationalisierungsmassnahmen in den vergangenen 10 Jahren einen Umsatz je Beschäftigten erzielen können, der über dem Landesdurchschnitt liegt.

In erheblichem Ausmass haben auch Schweizer Investitionen zur Entwicklung der Chemischen Industrie in unserer Region beigetragen, die einen Beschäftigtenanteil von 14,4% aufweist. Dieser Anteil liegt wesentlich über dem baden-württembergischen Durchschnitt von 4,5%.

Die metallurgischen und chemischen Betriebe auf der deutschen Hochrheinseite, die als Nachfolgeindustrie bald nach den Kraftwerkbauten entstanden, führten dazu, dass die Region Hochrhein-Bodensee grösster Industriestromverbraucher (20%) in Baden-Württemberg ist: Zwischen Lörrach und Konstanz wird jährlich ebensoviel Industriestrom benötigt wie in den Grosstädten Stuttgart und Mannheim zusammen.

Ebenso wie die Chemische Industrie verdankt auch die metallherzeugende und verarbeitende Industrie am Hochrhein ihr Entstehen dem Bau der Wasserkraftwerke am Hochrhein. An der Metallindustrie, in der rund 30% der Beschäftigten einen Arbeitsplatz haben, ist ganz überwiegend ausländisches Kapital beteiligt.

Die erfreuliche Mischung der Branchen, – erwähnt sei noch der Maschinenbau mit 13,6% und die Nahrungsmittelindustrie mit etwa 7% der Beschäftigten – hat bisher eine hohe Krisenfestigkeit bewirkt. Derzeit liegt die Arbeitslosenquote (6,3%) beachtlich unter dem Bundesdurchschnitt (9,3%).

Die heutige Situation lässt sich so umschreiben: der vereinbarte Abbau der Zollschränken zwischen EG und Rest-EFTA und die höhere steuerliche Belastung halten die Schweizer Unternehmer von Neuansiedlungen und Erweiterungen im deutschen Hochrheingebiet ab. Dagegen wurden im schweizerischen Grenzgebiet neue wachstumsträchtige Industriezweige angesiedelt, von denen ein starker Sogeffekt auf den deutschen Arbeitsmarkt ausgeht.

Die Grenzgänger, d. h. diejenigen deutschen Arbeitnehmer, die bei täglichem Grenzwechsel ihren Arbeitsplatz in der Schweiz aufsuchen, stellen für das deutsche Hochrheingebiet ein besonderes wirtschaftliches Problem dar. Dieser Personenkreis ist im volkswirtschaftlichen Sinne für die deutsche Industrie kein produktiver Faktor. Allein 75% der deutschen Grenzgänger sind Facharbeiter. Im Durchschnitt des Landes Baden-Württemberg beträgt der Anteil der Facharbeiter an der Gesamtzahl der Arbeiter in der gewerblichen Wirtschaft nur 45%. Dass der durch die Grenzgänger entstandene Verlust an Facharbeitern die Wachstumschancen der Industrie in der Region beeinträchtigt, ist leicht einzusehen, es ist aber auch sicher mit ein Grund, warum sich das deutsche Hochrheingebiet heute relativ günstig bei der Arbeitslosenquote darstellt.

Die am schweizerischen Hochrheinufer weiter wachsende Industrie – speziell der pharmazeutisch-chemischen Branche – übt eine mächtige Sogwirkung auf den oberbadischen Arbeitsmarkt aus. Da der schweizerische Arbeitsmarkt in Grenznähe bereits seit Jahren ausgekämmt ist, griffen diese Betriebe verstärkt auf deutsche Arbeitskräfte zurück, zumal die Grenzgänger aus der Kontingentierung der ausländischen Arbeitskräfte in der Schweiz

ausgenommen sind. Diese Grenzgänger – z. Zt. rund 16 000 Personen entlang der deutsch-schweizerischen Grenze, das sind zwei Drittel aller deutschen Grenzgänger – werden nach der Ausbildung in deutschen Betrieben zu Arbeitnehmern auf der schweizerischen Hochrheinseite.

Fragt man nach den Gründen, die eine Arbeitsaufnahme in der Schweiz erstrebenswert erscheinen lassen, dann wird auf das Fehlen von Arbeitsplätzen für qualifizierte Fachkräfte im deutschen Grenzgebiet und das hohe Lohnniveau in der Schweiz hingewiesen. In der Tat liegen die Durchschnittslöhne im Kanton Basel-Stadt an der Spitze der schweizerischen Rangskala und wesentlich über vergleichbaren Löhnen in Deutschland. Es gibt jedoch noch weitere Gründe: Es ist nachgewiesen, dass die Grenzkantone über eine wesentlich ausgewogenere und wachstumsfreudigere Industriebranchenstruktur mit vielen Neugründungen verfügen, als die Landkreise Lörrach und Waldshut. Gleichzeitig gehen auch von der günstigeren Betriebsgrößenstruktur der grenznahen schweizerischen Industriebetriebe expansive Entwicklungseinflüsse aus, als von den im Durchschnitt entscheidend kleineren deutschen Betrieben. Vorteilhafte Kapitalmarktbedingungen, geringere Steuerbelastungen, eine günstigere Energiepreispolitik und eine wesentlich bessere Verkehrserschließung sichern den Schweizer Betrieben Wettbewerbsvorteile, die auch in Form höherer Lohnzahlungen direkt an die Bediensteten weitergegeben werden können.

Die Schweizer Industrie bestimmt so, sowohl mit Filialbetrieben im deutschen Grenzgebiet, als auch von jenseits der Grenze aus die Wirtschafts- und Sozialstruktur unserer Region mit. Eine gegenläufige Pendelwanderung aus der Schweiz nach Deutschland gibt es praktisch nicht, denn nur rund 500 Bewohner Schweizer Grenzgemeinden üben ihren Beruf – meist in leitender Stellung – in Deutschland aus. In der Grenzgängerbewegung drückt sich also das unterschiedliche Kräfteverhältnis am Hochrhein besonders deutlich aus.

Während das Wirtschaftswachstum der jüngsten Zeit in den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft, Aargau und Zürich immer stärker anstieg, als in den benachbarten Landkreisen Lörrach und Waldshut, ist im westlichen Bodenseegebiet, ein Bereich, der ebenfalls zur Region Hochrhein-Bodensee zählt, das Verhältnis gerade umgekehrt. Hier kann besonders der Raum Singen-Radolfzell aber auch die Stadt Konstanz eine günstigere wirtschaftliche Entwicklung nachweisen, als die Kantone Schaffhausen und Thurgau.

## V. Das Hochrheingebiet als europäische Energiedrehscheibe der Stromerzeugung und der Stromversorgung

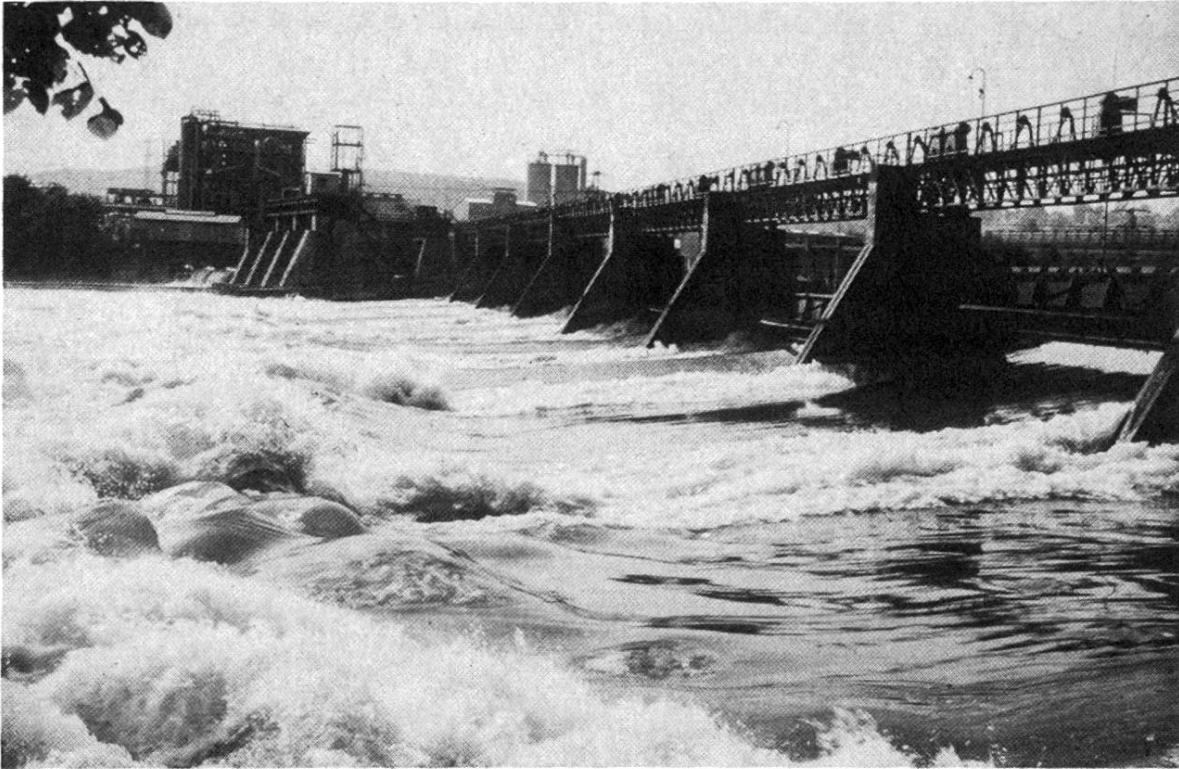
### 1. Bandenergie

Dass sich gerade der Hochrhein für die Ausnutzung der Wasserkraft so vorzüglich eignet, hängt mit seiner ergiebigen, ausgeglichenen und geschiebearmen Wasserführung zusammen, die vor allem durch die Rückhaltewirkung des Bodensees und der Schweizer Juraseen bedingt ist. Dazu kommen günstige geologische Voraussetzungen für Stauhaltung und Wehre. Die Wasserkräfte des Hochrhains und 150 m Gefälle zwischen Bodensee und Basel sind weitgehend ausgebaut. Bereits 1879 trafen Baden und die Schweiz ein Abkommen über die Nutzung des Hochrhains. Insgesamt werden heute in den 11 Laufwasserkraftwerken über 4 Milliarden kWh im Jahr erzeugt. Der Strom kommt beiden Anliegerstaaten entsprechend ihrer Uferlänge zugute. Als neues, grenzüberschreitendes Projekt liegt seit 1978 eine Studie über «Die Ausbaumöglichkeit der bestehenden Hochrheinkraftwerke» vor. Durch Baggerung, Stauerhöhung und speziell durch den Einbau von Rohrturbinen könnte ohne schwerwiegende Eingriffe in die Flusslandschaft ein zusätzliches Potential von 837 Millionen kWh Strom pro Jahr erschlossen werden.

### 2. Spitzenstrom

Die hohen Niederschläge auf der Schwarzwaldsüdabdachung, die für Tal Sperren und unterirdische Hohlräume standfesten und dichten Granite und Gneise, nutzbare Fallhöhen von über 600 m, ein überwiegend bewaldetes Einzugsgebiet mit ausgeglichenen Abflüssen und die ideale Ergänzung der Flussregime Hochrhein/Aare einerseits und der rechten Rheinnebenflüsse andererseits, bieten sehr gute natürliche Voraussetzungen für den seit 1928 betriebenen Ausbau der Wasserkräfte zur Pumpspeicherung in Verbindung mit den natürlichen Zuflüssen in der Region.

Hochdruckkraftwerke und die damit verbundene Pumpspeicherung der Schluchseegruppe und die Pumpspeicherwerke der Hotzenwaldgruppe haben als Hauptaufgabe, Spitzenstrom zur Deckung der verschiedenen Lastspitzen im Tagesverlauf zu erzeugen und an die überregionalen Verbundnetze abzugeben. Ausserdem müssen kurzfristig Momentanreserven bereitgestellt werden können, d. h. die Pumpspeicherwerke sollen bei Ausfall grosser thermischer Blöcke auch eine breite Bandleistung über mehrere Tage übernehmen können. Alle Werke der Schluchseewerk AG haben eine gemeinsame grosse Freiluftschaltanlage im «Kühmoos», einem ungefähren Mittelpunkt des im Verbundnetz zusammengefassten Europas.



Frühjahrsschmelzwasser des gebändigten Hochrheines tosen durch die Stauschwelle oberhalb der Städte Rheinfelden. Am gegenüberliegenden, deutschen Flussufer führt ein Oberwasserkanal das Triebwasser den 20 Turbinen im ältesten Flusswasserkraftwerk am Hochrhein zu. Die Kraftübertragungswerke Rheinfelden haben 1898 mit der grosstechnischen Weiterentwicklung des Stromtransportproblems eine Entwicklung in Gang gesetzt, die zu den europäischen Lösungen des heutigen Stromverbundes führte.

### *3. Verbundwirtschaft*

In Deutschland sprach man von einem «fast märchenhaften Erfolg der Überwindung von Raum und Zeit»; als es Oskar von Miller 1891 bei der Internationalen Elektrotechnischen Ausstellung zum ersten Mal gelungen war, Strom über 175 km von Heilbronn nach Frankfurt/Main zu transportieren. Damit begann die Entwicklung der Stromübertragung. Es wurde nun möglich, über grosse Strecken hinweg, z. B. die im Südschwarzwald und im Hochrhein gewonnene Energie aus Wasserkraft mit der thermischen Energie Westdeutschlands zu verknüpfen. In den Wärmekraftwerken an Rhein und Ruhr gewonnener preisgünstiger Nachtstrom wird in die hiesigen Kraftwerke geleitet, um Wasser vom Rhein in die höhergelegenen Seen und künstlichen Becken zu pumpen. Dies wiederum ermöglicht es den Speicherkraftwerken am Tage hochwertige Spitzenenergie zu erzeugen. Eine Art der elektrischen Energiegewinnung verhilft der anderen zum wirtschaftlichen Erfolg, wobei selbstverständlich auch die Laufwasserkraftwerke im Hochrhein in den Verbundbetrieb mit einbezogen wurden.

1948 schlossen sich neun deutsche Versorgungsunternehmen zur «Deutschen Verbundgesellschaft e. V.» zusammen. Nur wenig später, 1951 – und hier beginnt wieder der grenzüberschreitende Moment – wurde in Belgien, den Niederlanden, Luxemburg, Frankreich, der Schweiz, Italien, Österreich und in Deutschland die «Union für die Koordinierung der Erzeugung und des Transports elektrischer Energie», der inzwischen auch Spanien, Portugal und Jugoslawien beitraten, gegründet. Das Zeitalter der europäischen Verbundwirtschaft war damit gekommen: heute sind die 220 kV- und die 380 kV-Netze dieser Länder zu einem westeuropäischen Netz zusammengeschlossen und geben vom Netzknoten Laufenburg als internationalem Stromumschlagplatz aus ein hervorragendes Beispiel europäischer Zusammenarbeit über alle Staatsgrenzen hinweg.

#### *4. Endlagerung von hochradioaktivem Atommüll*

Während weder Frankreich noch Baden-Württemberg Anlagen der nuklearen Entsorgung in Rheinnähe planen, hat die NAGRA die «Nationale Genossenschaft für die Lagerung radioaktiver Abfallstoffe» in der Nordschweiz die Genehmigung zu Probebohrungen erhalten, um die unzureichenden Kenntnisse der geologischen Verhältnisse dieses Raumes für eine Endlagerung zu verbessern. Tiefbohrungen an 12 Orten, z.T. in unmittelbarer Grenznähe zu Deutschland und geo-elektrische Messungen in der Nordschweiz und im süddeutschen Grenzraum sollen Aufschluss darüber geben, ob der kristalline Untergrund der Schweiz für ein Endlager geeignet ist, d. h. ob bei Versenkung der Abfälle unter Berücksichtigung zusätzlicher künstlicher Barrieren, die Rückkehr radioaktiver Substanzen in die Biosphäre auch über sehr lange Zeiträume sicher ausgeschlossen werden könnte.

Mit den Probebohrungen ist – nachdem auch die deutsche Seite in den Anhörungsprozess eingeschaltet worden war – 1982 begonnen worden.

### **VI. Akzente für Fremdenverkehr und Kurgeschehen – Ein Kapitel, das ein stärkeres Schlaglicht auf die deutsche Hochrheinseite wirft**

Innerhalb von drei Jahrzehnten ist der Fremdenverkehr im gesamten Schwarzwald zu einem Wirtschaftsfaktor von beachtlicher Bedeutung geworden. Die stetige Aufwärtsentwicklung der Zahl der Fremdenübernachtungen nach 1950 strahlte von den bereits traditionellen Fremdenverkehrsgemeinden des Hochschwarzwaldes aus und griff auch auf die südlichen Randgebiete des Schwarzwaldes über. Spät erst wurde für den Hotzenwald und für die daran anschliessende Südostabdachung des Schwarzwaldes die

Chance «Fremdenverkehr» erkannt und konsequent, aber nicht überstürzt, ausgebaut.

Bis zum 2. Weltkrieg war das Land zwischen Wehra und Wutach vom Fremdenverkehr kaum berührt. Zu jener Zeit reichte das Interesse der Schwarzwaldbesucher von Norden her etwa bis zur Grenze Belchen-Todtmoos-St. Blasien-Höchenschwand; der Hotzenwald und seine Nachbarlandschaften waren den Erholungssuchenden noch nicht bekannt und wurden ihm auch nicht nahegebracht: sie blieben bis 1950 «terra incognita» auf der Karte der Erholungslandschaften Süddeutschlands. Erst die «Vier Waldstädte» am Hochrhein, waren den Reisenden wieder ein Begriff, weil ihre romantischen mittelalterlichen Stadtbilder von Malern, Zeichnern und Illustratoren wie Merian, Saugy, Turner und Hans Thoma im Bild festgehalten und europaweit bekanntgemacht worden waren. Diese Kleinstädte am Rhein haben auch bereits in den 30er Jahren aus eigener Initiative heraus eine gezielte Fremdenverkehrswerbung in auflagenstarken, überregionalen Zeitungen der Eidgenossenschaft und des damaligen Reiches durchgeführt.

Auch die staatlich dirigierte Urlauberlenkung «Kraft durch Freude» brachte dem Hotzenwald noch keine Gäste und damit keine Zuverdienstmöglichkeiten, obwohl gerade diese Unterstützung des damaligen «Notstandsgebietes Hotzenwald» von den Gemeinden und von den beiden Kreisverwaltungen Säckingen und Waldshut zwischen 1930 und 1940 immer wieder gefordert worden war.

Das brachliegende «Kapital» das in dieser reizvollen, vom Klima begünstigten Mittelgebirgslandschaft schlummert, wurde erst aktiviert, als die «Verkehrsgemeinschaft Hochrhein-Hotzenwald» – ins Leben gerufen von den früheren Landräten Dr. Ludwig Seiterich (Waldshut) und Otto Bischoff (Säckingen) – ihre Arbeit am 15. Juni 1950 aufnahm.

Nach den bescheidenen Anfängen der Nachkriegsjahre wurde bis heute eine Einkommensquelle im Landkreis Waldshut erschlossen, die nach Berechnungen des Deutschen Wirtschaftswissenschaftlichen Instituts für Fremdenverkehr an der Universität München einem Anteil von 10% am Gesamteinkommen der ansässigen Bevölkerung entspricht.

Das Fremdenverkehrsjahr 1980 brachte in den 26 zur Fremdenverkehrsstatistik meldenden Gemeinden aus dem Landkreis Waldshut über 2,8 Millionen Übernachtungen.

Leicht nachweisbar ist, dass der Trend zum Sommerurlaub überwiegt: Nur ein Drittel der 2,8 Millionen Übernachtungen konnten im Winterhalbjahr verzeichnet werden. Allerdings kann die wachsende Zahl von Wintersporteinrichtungen (Skilifte mit und ohne Flutlicht, Skischulen, Loipen, Eisbahnen und Schlittenhundespueren) sowie der verbesserte Komfort im Gaststät-



ten- und Hotelgewerbe sicherlich bald eine Verschiebung zum Winterurlaub in schneesicheren Gemeinden über 700 m ü. M. bringen.

Kometenhaft entwickelte sich das jüngste Heilbad Baden-Württembergs Bad Säckingen, seit der Ruf seines Thermal-Mineralkurbades, der Kurklinik Hochrhein (Diagnose und Therapie von Gefässerkrankungen) und der Rheuma-Kurklinik in einer offensiven Werbung bundesweit bekanntgemacht und von den Versicherungsträgern, den Patienten und den ambulanten Gästen von beiden Rheinseiten angenommen wurde. Parallel zum Bau der Kur- und Badeeinrichtungen erlebte Bad Säckingen seit 1974 eine gelungene Stadtsanierung mit Modellcharakter, die vor dem Abschluss steht. In nur zehn Jahren stieg hier die Zahl der Gästeübernachtungen von 60 000 auf über 270 000 pro Jahr. Das Bettenangebot lag 1980 bei 1 200 und ist weiter steigend. Im Vergleich dazu weisen Rheinfeldern (AG) und Zurzach (AG) rund 140 000 bzw. 146 000 Gästeübernachtungen (1984) auf.

Die drei heilklimatischen Kurorte des Landkreises Waldshut – Höchenschwand, St. Blasien (gleichzeitig Kneippkurort) und Todtmoos – verzeichnen zusammen annähernd 1,2 Millionen Gästeübernachtungen pro Jahr. Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer erreicht hier mit 13 Tagen einen Wert, der beachtlich über dem Landesdurchschnitt für Orte mit überwiegendem Kurverkehr (9,7 Tage) liegt.

Über 800 000 Übernachtungen melden die sechs prädikatisierten Luftkurorte. Hier liegt die durchschnittliche Verweildauer bei 8,5 Tagen (Landesmittel 7,4 Tage).

Die Erholungsorte mit Prädikat im Landkreis Waldshut sind die jüngsten Fremdenverkehrsgemeinden. Die Bemühungen um den Gast und das gemeinsame Werben über die Verkehrsgemeinschaft zeigen hier erste Erfolge: die sechs Gemeinden, Dachsberg, Görwihl, Herrischried, Ibach, Küssaberg und Rickenbach melden bereits annähernd 350 000 Gästeübernachtungen mit einer durchschnittlichen Verweildauer, die mit 8,7 Tagen sogar knapp über der der Luftkurorte im Landkreis Waldshut liegt.

Das landschaftliche Angebot dieses Raumes und in den angrenzenden Räumen ist reichhaltig und vielfältig: von den Höhen des Feldbergs und des Herzogenhorns über die Hochtäler der Bernauer und der Menzenschwander Alb, über die berühmte Wutachschlucht, den Dachsberg, den Höchenschwander und den Brendener Berg, über die südexponierte Pultfläche des Hotzenwaldes mit Alpensicht und die Bonndorf-Grafenhausener Platte hinab bis zum Hochrheintal mit seinen Naherholungsmöglichkeiten am Rheinfall von Schaffhausen und in den Stauräumen der Flusskraftwerke sowie in den Mineral- und Thermalquellen in Bad Säckingen, Zurzach (AG), Rheinfeldern (AG) und Lottstetten-Nack bietet sich eine Palette von Möglichkeiten

an, die nahezu allen Urlaubswünschen gerecht wird: Wandern und Radwandern, Wintersportmöglichkeiten, Ferienerholung sowie eine intensive Kurerholung warten auf den aktiven Gast, der aus der Ferne anreist.

Wochenend- und Naherholung kann dem eiligeren Touristen aus den benachbarten verdichteten Räumen des schweizerischen und südbadischen Hochrheintales geboten werden. Noch konkurrieren all diese Möglichkeiten weitgehend ungeordnet und bisweilen störend: die Überlagerung von Kur- und Ferienerholung durch Naherholung schafft Probleme: Die unruhige, von Sonn- und Feiertagsspitzen geprägte Naherholung ist in den Kur- und Ferienorten meist nur zur Saisonverlängerung erwünscht.

Die Möglichkeiten dieser von der Natur so reich ausgestatteten Südadachung des Schwarzwaldes sind jedoch bei weitem noch nicht ausgeschöpft. Die Landwirtschaftsverwaltung entwickelte die Aktion «Ferien auf dem Bauernhof». Zur privaten Initiative stossen die Massnahmen der Gemeinden, Zentren für den Gast zu errichten, Sportpfade, Radwege und einen attraktiven Uferwanderweg entlang des Hochrheins von Basel bis Schaffhausen anzulegen. In die gleiche Richtung zielt die Herausgabe von Radwanderkarten sowohl im Aargau als auch in den Landkreisen Waldshut und Lörrach, die grenzüberschreitend abgestimmt sind. Privatunternehmerischer Einsatz mit Unterstützung der Stadt Bad Säckingen liess auch die Personenschiffahrt auf dem Hochrhein, die nach dem Bau der Flusskraftwerke zum Erliegen gekommen war, wieder aufleben: seit 1981 verkehrt zwischen Bad Säckingen und Hauenstein mit Schleusung beim Kraftwerk Laufenburg ein Passagiermotorschiff und bereichert die Palette der Fremdenverkehrseinrichtungen. Eine ähnliche Entwicklung rheinabwärts von Bad Säckingen bis Schwörstadt soll noch 1985 eingerichtet werden. Eine erfreuliche Resonanz und wachsende Benutzerzahlen findet die private Museumsbahn von (Stühlingen)-Weizen nach Blumberg, die «Sauschwänzlebahn», auf der ehemals strategischen Bahnlinie Waldshut-Oberlauchringen-Immendingen.

Im Zusammenwirken von privater und öffentlicher Initiative wird in Zukunft das Bestehende noch verbessert und Neues geschaffen werden, damit das sehr global formulierte Entwicklungsziel des Landes, den Schwarzwald als Erholungslandschaft weiter zu entwickeln, am Hochrhein räumlich ausgeformt und mit Leben und Aktivität aus der Landschaft heraus, erfüllt wird.

## **VII. Deutsch-schweizerische Gemeinschaftslösungen bei Wasserversorgung und Abwasserbeseitigung**

Es ist sicher nicht selbstverständlich, wenn heute z. B. aus mehreren öffentlichen Brunnen in Laufenburg/Schweiz weiches Schwarzwaldwasser fliesst.

Seit vielen Jahrhunderten – über alle Zeitläufe in Krieg und Frieden hinweg – funktionierte dieser grenzüberschreitende Verbund ohne grosses Aufsehen. Es ist überliefert, dass im Jahre 1435 die Laufenburger eine Leitung aus der «minderen» Stadt über die Brücke in die «mehrere» Stadt bauten, die dort fortan zwei Brunnen speisen sollte. Bis Ende des vergangenen Jahrhunderts erhielt Grosslaufenburg sein Wasser ausschliesslich über die Brücke zugeleitet. Die Grundlage für diese Wasserversorgung bildete der im Jahre 1827 zwischen beiden Laufenburg abgeschlossene «Hauptvertrag über das Kommunalwesen». Dieser Vertrag bildete den Schlussstrich der nach der Trennung notwendig gewordenen und sich über zwei Jahrzehnte hinziehenden Verhandlungen zwischen Vertretern von Klein- und Grosslaufenburg. Nach mehreren Unterbrüchen durch Kraftwerksbau, Brückenneubau und Brückenumbau fliesst heute wieder Wasser von der badischen auf die schweizerische Hochrheinseite und vier öffentliche Brunnen werden mit rechtsrheinischem Wasser gespeist.

Auch auf dem Sektor Abwasserbeseitigung werden mehr und mehr grosse, d. h. grenzüberschreitende Lösungen gesucht: Noch in den 70er Jahren missglückte der Versuch, in der engeren Region Basel eine gemeinsame Lösung des von der Grössenordnung her besonders dringlichen Abwasserproblems zu finden: die beteiligten Länder in der Regiogrenzecke sahen sich zur Realisierung gebietsinterner Projekte gezwungen, die heute verwirklicht sind.

Inzwischen fliessen jedoch die Abwässer mehrerer grenznaher Gemeinden des Kantons Aargau durch die neue Fridolinsbrücke in die Kläranlage Bad Säckingen. Die gleiche Lösung wurde mit dem abwassertechnischen Anschluss von Kaiserstuhl an die deutsche Gemeinde Hohentengen sowie von Kreuzlingen nach Konstanz verwirklicht. Bereits 1975 ist im Ostteil unserer Region eine erfreuliche Zusammenarbeit beim Bau und Betrieb der deutsch-schweizerischen Gemeinschaftskläranlage Ramsen-Hegau zustande gekommen. Die gemeinsamen Anlagen, die auf schweizerischem Hoheitsgebiet stehen, sind im Miteigentum der beiden Abwasserverbände, denen auch die deutsche Stadt Singen am Hohentwiel mit einem Nahbereich von rund 60 000 Einwohnern angehört.

### **VIII. Ausblick – Gemeinsame Planung oder grenzüberschreitende Abstimmung der nationalen Planungen?**

Während sich die beiden Staaten – trotz einer «Deutsch-Schweizerischen Raumordnungskommission» – schwertun, ihre Raumordnungskonzepte je-

weils als Ganzes mit dem benachbarten Gesprächspartner abzustimmen, weil dem Partner auf der anderen Rheinseite nahezu fertige Konzepte vorgelegt werden, funktionieren infrastrukturelle Einzelabstimmungen im Grenzbereich ausgezeichnet: Beispielhaft kann belegt werden, dass

- beim grenzüberschreitenden Gasverbund,  
(Lörrach-Basel der Gasversorgung Süddeutschland, Bad Säckingen-Stein der Stadtwerke Bad Säckingen, Trans-Europa-Naturgaspipeline der Ruhrgas AG, Hochdruckleitung der Gasversorgung Ostschweiz von Oberschwaben ins Zürcher Mittelland und Leitung von Konstanz entlang des thurgauischen Bodenseeufers und zurück über Stein a. Rhein zur Höri-Gemeinde Öhningen)
- beim Regio-Fahrplan rund um Basel,
- beim Nachrichtenverkehr,
- im Krankenhauswesen,
- bei den Rettungsdiensten
- sowie bei der Abfallbeseitigung

mit dem Überwinden der Grenze eine Grössenordnung der infrastrukturellen Zusammenarbeit erreicht wird, die ökonomisch und damit wesentlich kostengünstiger ausfällt, als begrenzte nationalbestimmte Lösungen. Beispielhaft soll aber auch auf Absprachen und Abstimmungen im Landschaftsschutz und speziell im beidseitigen Uferschutz am Hochrhein hingewiesen werden.

In einem zusammenfassenden Ausblick soll geklärt werden:

Wollen wir zukünftig eine gemeinsame Planung grenzüberschreitender Verflechtungen oder die grenzüberschreitende Abstimmung der nationalen Planungen? Jede Strasse, Schiene oder Leitung, die über die Staatsgrenze führt, setzt notwendigerweise internationale Zusammenarbeit voraus in dem Sinne, dass ohne eine Verständigung zwischen den für den jeweiligen Bau zuständigen Behörden beidseits der Grenze über die Linienführung keine solche Trasse belegt werden könnte.

Im letzten Jahrzehnt ist ein Netz von internationalen Gremien und Konsultationsverfahren entstanden, das eine enge Abstimmung nahezu aller Planungen im Grenzbereich mit dem anderen Partner gewährleistet. Es ist allerdings bisher nicht hinreichend gelungen, die Öffentlichkeit von dieser Tatsache zu überzeugen. Hier wirken psychologisch noch Vorgänge aus der Zeit Ende der 60er, Anfang der 70er Jahre nach. Gruppen, die spezielle Formen der Infrastruktur prinzipiell bekämpfen, dient die Behauptung, es gebe keine wirksame Abstimmung, meist als propogandistischer Vorwand oder als Verneigung vor St. Florian. Immer wieder taucht die falsche Vorstellung auf: weil Deutschland oder die Schweiz weiterhin dieses oder jenes Vorha-

ben in Grenznähe betreibt, müsse es ja wohl an der Abstimmung fehlen. Es fällt offenbar schwer zu verstehen, dass sich die meisten dieser Vorhaben durchaus miteinander vereinbaren lassen, jedenfalls wenn bestimmte Auflagen erteilt und Massnahmen getroffen werden.

Staatsrechtlich ist frühzeitige Abstimmung die Lösungsformel für unser Problem. Hierbei kann es nicht darum gehen, die Politik der Schweiz oder der Bundesrepublik durch weitreichendes Mitspracherecht des anderen Landes einer Fremdbestimmung zu unterwerfen, Jahrzehnte alte Rechtstraditionen grundlegend zu ändern oder den institutionellen Aufbau der jeweiligen Staatsverwaltung umzugestalten. Bei der engen Verflechtung unserer beiden Länder muss die Möglichkeit der Kooperation vorausschauend und sinnvoll genutzt werden. Zwar scheint die Staatsgrenze manche Eigenentwicklung in unseren Staaten gegeneinander abzuschirmen, doch ich behaupte, dass das Hochrheingebiet beiderseits der Grenze als ein einheitlicher Lebensraum betrachtet werden kann, in dem die optimale Kooperation, die nationale Gegebenheiten und Interessen achtet, angestrebt wird. Es versteht sich jedoch von selbst, dass – wenn Forderungen erhoben werden – wir auch bereit sein müssen, sie im umgekehrten Fall genauso zu erfüllen.

#### *Literaturübersicht*

- Baudepartement Kanton Aargau: Richtplanung 1. Entwurf. Aarau 1984
- Grawe, Joachim: Die Abstimmung grosser Energievorhaben am Rhein mit Frankreich und der Schweiz im Interesse des Bevölkerungs- und Umweltschutzes. «Energiewirtschaftliche Tagesfragen», Heft 4, 1981, S. 304–314
- IHK Hochrhein: Wirtschaftliche Entwicklungsbedingungen im Deutsch-schweizerischen Grenzgebiet. Schopfheim 1971
- Innenministerium Baden-Württemberg: Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg vom 12. Dezember 1983. Stuttgart 1984
- Nationale Genossenschaft für die Lagerung radioaktiver Abfälle (NAGRA): Projekt Gewähr 1985 – Realisierbarkeit und Langzeitsicherheit der Endlager für radioaktive Abfälle. Bern 1985
- Prognos AG: Standortstudie Hochrhein–Bodensee. Basel 1982
- Regionalverband Hochrhein–Bodensee: Regionalplan 1980. Waldshut-Tiengen 1981
- Schäfer, Wolfgang: Hochrhein – Landschafts- und Siedlungsveränderungen im Zeitalter der Industrialisierung. in: Forschungen zur deutschen Landeskunde, Band 157, Bad Godesberg 1966 (mit umfangreichem Literaturverzeichnis).
- Schwendemann, Franz: Infrastrukturelle Verflechtungen über die Grenzen am Hochrhein. in: Sitzungsberichte des 43. Deutschen Geographentages, Mannheim, S. 310–314. Wiesbaden 1983
- Widmer, Jürg: Grenznachbarliche Zusammenarbeit. Das Beispiel der Grenzregionen von Basel und Genf. Schweizer Studien zum internationalen Recht. Band 19, Zürich 1979