

Buchbesprechung

Objekttyp: **BookReview**

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

Band (Jahr): **86 (2012)**

PDF erstellt am: **12.09.2024**

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.

Buchbesprechung

Der Ausbau des Hochrheins zur Wasserstrasse

Der Hochrhein hätte einmal zu einer durchgehenden Wasserstrasse ausgebaut werden sollen. Sie hätte sowohl Grossschiffe von Basel bis zum Bodensee führen als auch das schweizerische Mittelland über die Aare erschliessen sollen, wie Franz Schwendemann 2002 in der «Landeskunde der Region zwischen Jura und Schwarzwald» schreibt (Band 1, S. 102). Diese kurze Feststellung enthält die komplexe, viele Jahrzehnte dauernde Geschichte eines Grossprojekts, das aber bislang nie ausgeführt worden ist. Rudolf Steiner hat es unternommen, die Entwicklungen von den ersten Ideen bis zu konkreten Plänen in ihren wirtschaftlichen und politischen Zusammenhängen darzulegen. Gleichzeitig beantwortet er die bohrende Frage, weshalb die Planungen trotz begeisterter Zustimmung erfolglos blieben, und er erachtet das Grossprojekt für diese 145 km lange Strecke aus ökonomischen Gründen als gescheitert.

Erst zu Beginn des 20. Jahrhunderts hatte Basel der Anschluss an die moderne Rheinschiffahrt geschafft. Dank der Pionierleistungen des Ingenieurs Rudolf Gelpke (1873–1940) war der Oberrhein von Strassburg bis Basel 1904 schiffbar geworden. Gelpke war es auch, der 1909 eine erste Projektstudie für den Hochrhein verfasste. Er zeigte auf, dass nun gebaut werden konnte, was zuvor noch

utopisch galt. Dahinter standen in erster Linie Hoffnungen wirtschaftlicher Natur. Namentlich von Konstanz aus erwartete man einen Aufschwung der Industrie und der ganzen Region allgemein. Wie es weiterging, zeigt Rudolf Steiner in 18 Kapiteln auf über 500 Seiten plus Anhang mit Karten und Tabellen. Befürworter organisieren sich in Interessenverbänden und schreiben 1913 einen internationalen Wettbewerb aus. Sie agieren in Grenzregionen des Rheins, der als Gewässer in die rechtliche Hoheit zweier unterschiedlich verfasster Staaten gehört. Zuständig sind einerseits der schweizerische Bundesrat und die Kantonsregierungen der Nord- und Nordostschweiz, andererseits die deutsche Reichs- bzw. Bundesregierung, die Landesregierung Badens bzw. Baden-Württembergs und die Landkreise. Sie lassen umfangreiche Gutachten erstellen und äussern ihre je eigenen politischen Absichten in Berichten. Wichtigste Etappen sind der Deutsch-Schweizerische Vertrag von 1929, das gemeinsame Projekt 1961 und die Beschränkung von 1976 auf einen Teilausbau bis zur Aaremündung bei Waldshut.

Zentral sind für Rudolf Steiner die Fragen von Wirtschaftsförderung und Finanzierung. In allen Berechnungen waren die Unbekannten zu gross, als dass das Grossprojekt hätte zum Durchbruch kommen können. Dennoch greift er weitere zugehörige Aspekte auf, nämlich den



Broschüre der
Befürworter von 1926
als Überblick zu den
Ausbauplänen in
allgemeinverständlicher
Weise für jedermann
(62 Seiten in Wort und
Bild mit 29 Inseraten
im Anhang).

Flusslauf mit seinen Stromschnellen und dem Rheinfluss, die Nutzung der Wasserkraft durch die Konzessionäre des Kraftwerksbaus, den Bodensee als Trinkwasservorrat für Württemberg, die einsetzende Regional- und Landesplanung, der entdeckte Freizeitwert der Landschaft sowie die kleinräumigen Spannungsfelder der nachbarschaftlichen Regionen und Städte. Mit Blick auf die Entwicklung seit den 1950er-Jahren und auf den Ausbau der Landverkehrswege ist er der Meinung, dass die Hochrheinschiffahrt den Strukturwandel in ihrem Einzugsgebiet nicht wesentlich beeinflusst hätte und dass bestehende Leistungsgefälle möglicherweise noch vergrößert worden wären.

Ausgegangen ist der Autor von der erstaunlichen Tatsache, dass Grossprojekte entstehen und gelingen oder eben scheitern

können. Er ist der Ansicht, dass die Gründe in den historischen Zusammenhängen jedes Einzelfalls zu suchen sind. Mit der Wahl dieses Themas aus unserer Region leistet er einen ausführlichen Beitrag an die Heimatkunde beidseits des Rheins, denn die Schifffahrt war in Gedanken – von der Utopie bis zu konkreten Plänen – bei allen Eingriffen immer präsent. Obwohl er seine Arbeit vor sieben Jahren abgeschlossen hat, tangiert er akute Verkehrsprobleme. Er hat nachgewiesen, dass sich der Hochrhein als Wasserstrasse zur dringenden Bewältigung des Güterverkehrs nicht anbietet, und meint heute dazu, dass dieses Grossprojekt angesichts knapper öffentlicher Kassen und dringenderer Projekte der Öffentlichkeit kaum zu vermitteln wäre.

Bruno Meyer

Rudolf Steiner: Der Ausbau des Hochrheins zur Schifffahrtsstrasse – Die Geschichte eines gescheiterten Grossprojekts. Inaugural-Dissertation an der Philosophischen Fakultät der Universität Mannheim, 2005. (<https://ub-madoc.bib.uni-mannheim.de/1338/1/SteinerDiss.pdf>)

