

Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art
Band: 59 (1972)
Heft: 11: Kantinen - Restaurants - Hotels

Vereinsnachrichten: SWB-Kommentare 26

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 18.04.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



SWB-Kommentare 26

Herausgeber: Schweizerischer Werkbund November 1972 Redaktion: Dieter Bleifuss
Florastraße 30, 8008 Zürich, 01-34 44 09 Bankstr. 30, 8610 Uster, 01-87 07 74

Rheinstrom – Peinstrom

Im Mittelpunkt der Herbsttagung am 25. November 1972 in Basel, die gemeinsam vom Deutschen Werkbund (DWB) und vom Schweizerischen Werkbund getragen wird, steht die zukünftige Nutzung der natürlichen Landschaftsräume um Basel, am Hochrhein und um den Bodensee. Damit engagieren sich die Werkbünde *für eine Nutzung ohne Zerstörung und eine Planung ohne Rücksicht auf die politischen Grenzen.*

Das ist nicht unproblematisch. Denn wenn die Werkbünde als engagierte Institutionen das *Rhein-Bodensee-Gebiet als europäischen Erholungsraum* proklamieren, so werden sie auch mit den bestehenden Planungen für dieses Gebiet konfrontiert. Geplant sind in diesem Gebiet: Atomkraftwerke, Industrieexpansionen, Schiffbarmachung, Wasserverfrachtungen, Autobahnen und Nationalstraßen und schließlich die Kommerzialisierung der Erholung. Die Auswirkungen dieser Planungen können wir nur ahnen und abschätzen. Fragen drängen sich dazu auf. Wie groß ist die Belastbarkeit des Rhein-Bodensee-Gebietes?

Rhein-Bodensee-Gebiet aus deutscher Sicht

Die Vorbereitungen für die Herbsttagung der beiden Werkbünde (DWB und SWB) waren sehr intensiv und zeitraubend. Uns dürften vor allem die deutschen Vorarbeiten interessieren. Weshalb hier aus dem Arbeitsbericht über die Tendenzen der regionalen Entwicklung von Monika Weidmann einige Passagen zitiert seien. Monika Weidmann ist Mitarbeiterin am Institut für Landschaftsplanung in Stuttgart.

Belastung der natürlichen Lebensgrundlagen

«Mit der sozio-ökonomischen Entwicklung der letzten Jahre, die fast ausschließlich von wirtschaftlichen Gesichtspunkten bestimmt ist, geht eine Zerstörung der natürlichen Lebensgrundlagen und -bedingungen einher, die sich an zahlreichen Erscheinungen ablesen läßt. Oftmals sind diese nur langfristig erkennbar und werden deshalb leicht verkannt, sie stellen aber die gesamte Entwicklung in Frage, weil sie das Leben selbst bedrohen. Immer größer wird der Aufwand, dessen es bedarf, um die Schäden zu beheben, die der Mensch in seiner Umwelt laufend neu verursacht, indem er ihr bedenkenlos entnimmt und verbraucht, was er findet und was ihm wirtschaftlich und daher notwendig erscheint.

Planloses Wachstum von Siedlungen, die zudem danach streben, möglichst viel Gewerbe- und Industriebetriebe anzusiedeln, beeinflusst das Kleinklima und verhindert zusätzlich durch den Bau von neuen Verkehrsadern eine Regeneration der Landschaft.

Über die Müllbeseitigung fehlen im Bodensee- und Hochrheingebiet konkrete Angaben; man kann aber davon ausgehen,

tes? Haben wir den «point of no return» schon überschritten, oder lauert er irgendwo in der Nähe? Was ist eine sinnvolle Entwicklung? Können all die Planungen, Wünsche, Bedürfnisse in einer optimalen Form aufeinander abgestimmt werden?

Über die besonderen Bedingungen auf diesem Planet sollte eigentlich eine Menschheit Bescheid wissen, die den Mond und den Mars erobert hat. Wir tun dies letztlich jedoch nicht. Wenn wir Fragen, die derart unvermittelt unser tägliches Leben betreffen, nicht beantworten können beziehungsweise nicht beantworten wollen, so bleibt am Ende die Schrittmacherrolle nur noch nicht kommerziell ausgerichteten Organisationen offen, die bereit sind, die Fragen an einem konkreten Beispiel aufzuwerfen. Dies in einer Atmosphäre der offenen und sachlichen Auseinandersetzung (und nicht in Form eines offiziellen Kommuniqués, worin über das einvernehmliche Treffen zweier Gegner berichtet wird). Dies über das engagierte Interesse (und nicht nur über das kommerzialisierte). Dies im Sinne eines kritischen Planungsbewußtseins (und nicht in Planungseuphorie). Das wäre dann der Sinn dieser Herbsttagung. Ruedi Jost

daß sie größtenteils in ungeordneten Deponien erfolgt. Als krasses Beispiel sei die Deponie Friedrichshafen erwähnt, in der die reichste Stadt des Bodenseegebietes ihren Müll in alten, mit Grundwasser gefüllten Kiesgruben ablädt.

Ein vordringliches Problem, besonders für den Trinkwasserspeicher Bodensee, ist der Bau von Kläranlagen im Gebiet. Die einzige dreistufige Anlage besteht in Radolfzell, die meisten Anliegergemeinden lassen ihre Abwässer noch ungeklärt in den See fließen.

Zusätzlich zu der Forderung, daß alle Gemeinden, auch die des Hinterlandes, an dreistufige Kläranlagen angeschlossen werden müssen, besteht der Plan einer Ringleitung, die die Abwässer unterhalb des Sees in den Hochrhein, in fließendes Gewässer leiten soll. Allerdings ist die Verwirklichung mit hohen Kosten verbunden.

Der Hochrhein kann bis Rheinfelden als relativ sauberes Gewässer angesprochen werden, obwohl hier im Bereich der Stautufen eine Selbstreinigung durch stehendes Gewässer beeinträchtigt wird. Mit dem Beginn der Schifffahrt in Rheinfelden büßt der Rhein an Sauberkeit ein. Diese Tatsache wird noch dadurch verstärkt, daß die Stadt Basel ihre gesamten Abwässer ungeklärt in den Rhein fließen läßt, inzwischen aber auf deutschem und französischem Gebiet Kläranlagen bauen will.»

Fremdenverkehr als wirtschaftliche Basis

«Die Annahme, das Bodenseegebiet müßte mit Rücksicht auf seine Landschaft und deren Funktion für die Umwelt auf gewerbliche Arbeitsplätze verzichten können, hält einer näheren Prüfung nicht stand. Der Fremdenverkehr ist ein wichtiger Erwerbszweig für das Gebiet, der auch in seinen finanziellen Auswirkungen für den Raum spürbar wird, kann aber niemals als dominierende Einnahmequelle gewertet werden.

Als Planungsziele im Hinblick auf eine wirtschaftliche Gestaltung des Fremdenverkehrs sollte versucht werden, die 'klassischen' Gebiete am Ufer (Halbinsel Hõri, Bodanrück, nördliche Ufergemeinden) mit qualifizierten Fremdenverkehrseinrichtungen zu aktivieren (Freibäder, Hallenbäder, Zugang zum Ufer, Sportangebote, Wanderwege, Kuren, Ausflüge, Ferienwohnungen, bessere Gastronomie und Unterkünfte...)

Im Hinterland sind Möglichkeiten gegeben, den Fremdenverkehr als Nebenerwerb in wirtschaftsschwachen, kleinbäuerlichen Gegenden für Familien mit Kindern anzubieten. Durch Reorganisation des Krankenhauswesens könnte der Bodensee-raum durch sein mildes Klima für Kuren, Sanatorien und Alterswohnsitze besondere Vorteile gewinnen. Seine überregionale Bedeutung sollte auch auf diesem Gebiet mehr genutzt werden.

Das Hochrheingebiet ist für den Fremdenverkehr praktisch nicht erschlossen. Es wird verstanden als Siedlungsgebiet, dessen Naherholungszone im südlichen Schwarzwald, Hotzenwald und in den Rheinseitentälern (Steina, Schlucht-Alb) zu finden ist. Das Klettgaugebiet ist als Haupteerholungsgebiet für neue Ansiedlungen im Raum Tiengen-Waldshut geplant. Seine Struktur ist weithin bäuerlich mit Möglichkeiten zu Ferien auf dem Bauernhof.

Im Gegensatz zum Bodenseegebiet ist im südlichen Schwarzwald und im Hochrheingebiet auch die Wintersaison durch die Höhenlage von Bedeutung.»

Grenzgänger und Industrialisierungstendenzen am Hochrhein

«Die deutsch-schweizerische Grenze am Hochrhein ist gekennzeichnet durch ein überdurchschnittliches Kontingent an deutschen Grenzgängern (16 000). Besserer Verdienst und weniger Steuern und Sozialabgaben ziehen vor allem qualifizierte Fachkräfte in die Schweiz – insbesondere in die chemischen Betriebe, die aus Basel heraus ihre Betriebe ostwärts verlegen (Ciba-Geigy, Roche).

Aus dieser Tatsache ergeben sich für die Gemeinden auf deutscher Seite drei Hauptprobleme:

Erstens sind sie im wesentlichen Wohngemeinden und müssen die infrastrukturellen Einrichtungen wie Schulen, Kindergärten, Krankenhäuser, öffentliche Grünanlagen, Schwimmbäder ... erstellen, bekommen aber nicht die entsprechenden Gewerbesteuern, da sich der größte Teil der Arbeitsplätze in Betrieben im Ausland befindet.

Der zweite Punkt bezieht sich auf die Altersversorgung der Grenzgänger, die, da die Sozialversicherung in der Schweiz geringer – auch in ihren späteren Leistungen – ist, die Gemeinden zusätzlich belastet, obwohl die Grenzgänger sich in Deutschland zu gegebener Zeit freiwillig hätten höher versichern können (75% der Grenzgänger sind unter 40 Jahre alt).

Das dritte Problem betrifft die hohe Zahl von Ausländern, die im Rahmen der Freizügigkeit in den EWG-Ländern in Deutschland wohnen und zum einen die günstigen Arbeitsbedingungen in der Schweiz wahrnehmen, zum andern von deutschen Betrieben angeworben werden müssen, um das Grenzgängerkontingent auszugleichen. Die Ausländerquote entspricht der des Mittleren Neckarraumes und des Gebietes um Mannheim.

Die Schweiz unterstützt das Problem 'Grenzgänger' noch zusätzlich durch ein geringeres Ausländerkontingent in den Grenzkantonen im Vergleich zu Kantonen im Landesinneren.

Die Industrie- und Handelskammer (IHK) Schopfheim und die Regionale Planungsgemeinschaft Hochrhein in Säckingen glauben das Problem durch eine verstärkte Industrialisierung auf deutscher Seite lösen zu können. Dabei hofft man auf größere Unterstützung nach den gerade vergangenen Landtagswahlen, in denen der seitherige Geschäftsführer der Industrie- und Handelskammer und ehemalige Leiter der Regionalen Planungsgemeinschaft nun Wirtschaftsminister von Baden-Württemberg geworden ist. Der 'Regio-Basiliensis-Gedanke', Wohnvorort von Basel zu sein, wird abgelehnt. Dieser Gedanke wird im wesentlichen von seiten der Industrieunternehmen in Basel unterstützt.

Im Landesentwicklungsplan von Baden-Württemberg ist das Problem der Grenzgänger nicht direkt angesprochen. Es ist von hoher Industriedichte im Gebiet Lörrach die Rede, die jedoch durch die einseitige Struktur (Textil) durch wachstumsintensive vielseitige Branchen ergänzt werden muß, um das wirtschaftliche Gefälle zur Schweiz auszugleichen, das durch unterschiedliche Niederlassungsbedingungen noch verschärft wird.

Auf dem Wege zur Lösung des Grenzgängerproblems werden von offizieller Seite verschiedene Wege beschritten, die alle zum Ziel haben, das Hochrheingebiet als Industriestandort zu aktivieren: Waldshut-Tiengen ist zum Landesausbauort erklärt worden – ein anderer Versuch des Städtebauinstituts Nürnberg, durch die Förderung von Werkwohnungen deutsche Firmen anzuwerben, schlug fehl, da von Schweizer Seite sehr schnell Grundstücke in Deutschland zum Bau von Wohnungen für deutsche Arbeitnehmer in der Schweiz gekauft wurden, die dann von der deutschen Regierung mit Zuschüssen unterstützt werden mußten.»

Schiffbarmachung des Hochrheins

«Die Industrie- und Handelskammer Schopfheim glaubt, daß die Schiffbarmachung des Hochrheins bis Waldshut unerlässlich für die wirtschaftliche Entwicklung am Hochrhein ist. Dadurch soll in erster Linie die vorhandene Wirtschaft gefestigt und ihre Wettbewerbsfähigkeit gesteigert werden. An neue Industrieansiedlungen ist nur in 'vertretbarem' Umfang gedacht. In einer 13-Punkte-Übersicht wurde versucht, die negativen Einwände zu entkräften und die positive Haltung der IHK zu begründen. Hauptgrund sind die erheblichen Ersparnisse einiger Firmen durch Umschlagplätze am Rheinufer und die vergleichsweise geringen Kosten, die für den Ausbau aufgewendet werden müssen, da die Staustufen bereits vorhanden sind. Der Fremdenverkehr und das Landschaftsbild werden angeblich nicht beeinträchtigt.

Auch die Regionale Planungsgemeinschaft Hochrhein unterstützt die Kanalisierung des Hochrheins, da diese größere Chancen auf baldige Realisierung als die Hochrhein Autobahn hat. Allerdings wird eine Schiffbarmachung über Waldshut hinaus nicht befürwortet und die Kanalisierung auch zugunsten einer Beschleunigung des Baus der Hochrhein Autobahn fallengelassen.

Die Deutsche Bundesbahn und die Schweizerischen Bundesbahnen sind gegen den Ausbau des Hochrheins, da sie noch über genügend freies Potential an Transportvolumen verfügen.

Im Landesentwicklungsplan von Baden-Württemberg wird das gemeinsame Interesse von Schweiz und Deutschland an diesem Projekt festgestellt. Man stützt sich dabei auf einen Vertrag aus dem Jahre 1929:

Die schweizerische und die deutsche Regierung sind darüber einig, daß im Zusammenhang mit der Regulierung des Rheins von Straßburg-Kehl bis Istein die Ausführung der Großschiffahrtswege von Basel bis zum Bodensee zu erstreben ist.

Beide Regierungen kommen überein, daß, sobald die wirtschaftlichen Verhältnisse die Ausführung des Unternehmens möglich erscheinen lassen, der Schweizerische Bundesrat mit der badischen Regierung einen Vertrag abschließen wird, durch den insbesondere eine angemessene Kostenbeteiligung der Schweiz, die Fristen der Ausführung des Unternehmens und seine technische und administrative Förderung festgesetzt werden.

Als Ergebnis kann jedoch aus dem Vertrag gezogen werden, daß keine Verpflichtung für irgendeinen der Anlieger (Staat oder Länder bzw. Kantone) ausgesprochen worden ist, den Rhein mit teuren Mitteln auszubauen.

Eine Schiffbarmachung über Waldshut hinaus wurde im März 1972 vom Landtag abgelehnt.

Für die Schweizer Seite kann inzwischen festgestellt werden, daß man dem Ausbau des Hochrheins eher negativ als positiv gegenübersteht beziehungsweise zurzeit kein Interesse zeigt. Entschiedene Ablehnung findet das Projekt im Kanton Schaffhausen, wo unter anderem das Ende des Rheinfalls befürchtet wird. »

Atomkraftwerke

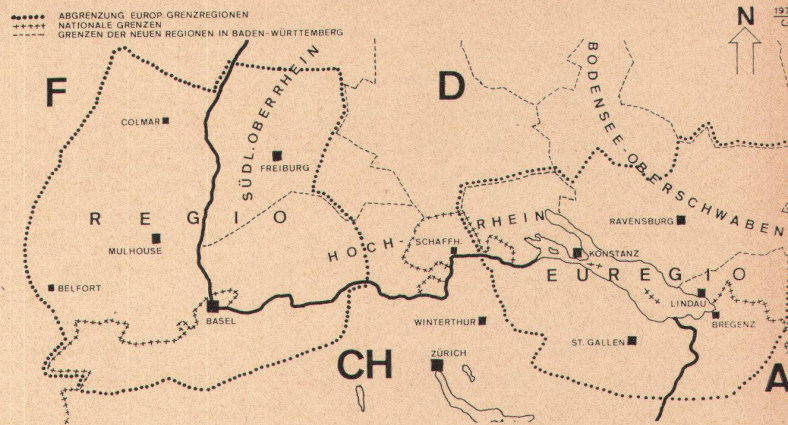
«Im Bereich des Hochrheingebietes sind die Atomkraftwerke Beznau I und II am Unterlauf der Aare bereits in Betrieb, weiter nördlich am Oberrhein ist auf französischer Seite das Kraftwerk Fessenheim im Bau. Weitere Standorte für Atomkraftwerke sind auf deutscher Seite bei Schwörstadt und Dogern ausgewiesen, die Planungen für Breisach und auf schweizerischer Seite für Kaiseraugst und Leibstadt sind abgeschlossen.

Unter dem Gesichtspunkt einer Verbesserung der Wirtschaftsstruktur im Hochrheingebiet befürwortet auch die Industrie- und Handelskammer den Bau von Atomkraftwerken. Sie sind die zurzeit kapitalintensivste Industrie, sie haben vergleichsweise wenig Personal bei hohen Umsatz- und Gewerbesteuern.

Größte Sorge bereitet die neueste Meldung, wonach die Schweiz beabsichtigt, bei Rüthi im Alpenrheintal oberhalb des Bodensees ein Atomkraftwerk zu bauen. Es würde im direkten Einzugsbereich des größten Trinkwasserspeichers Deutschlands liegen, und ein Unfall könnte verheerende Folgen für weite Bevölkerungsteile haben. Die Situation ist um so brisanter, als vor einigen Jahren eine Gruppe von Kraftwerksgegnern gegen ein mit Öl beheiztes Kraftwerk Sturm gelaufen war (schwefelhaltige Abgase) und ein Atomkraftwerk forderte. »

Trinkwasserspeicher Bodensee

«Die Hauptaufgabe des Bodensees besteht darin, Trinkwasserspeicher für mehr als zwei Millionen Menschen zu sein. Der Erhaltung dieser Funktion muß die Hauptarbeit der Planungen im Bodensee-Einzugsgebiet gelten. Noch haben die meisten Gemeinden im direkten Einzugsgebiet noch keine oder nur ungenügende Kläranlagen. Die einzige dreistufige Kläranlage besteht bei Radolfzell. Dort sind zusätzlich Bestrebungen im Gange, die Abwässer im Zuge der Industrialisierung der Achse Singen-Radolfzell in den Hochrhein abzuleiten.



Der Ausbau dreistufiger Kläranlagen am Bodensee ist deshalb so besonders wichtig, weil der Bodensee in weiten Zonen stehendes Gewässer ist, so daß die Phosphate (z. B. aus Waschmitteln), die zur Eutrophierung des Sees führen, nicht durch den Rhein abgeführt werden.

Auch der Bau einer Ringleitung, die alle Abwässer im Gebiet des Bodensees erfaßt und erst in den Hochrhein ableitet, wird im Moment diskutiert.

Ein Projekt, das zurzeit besonders von sich reden macht, ist der Bodensee-Basisstollen zum Neckar und in dem Zusammenhang das Wehr bei Hemishofen zur Regulierung des Untersees. Das Projekt ist entstanden unter dem Zwang, geeignete Maßnahmen zur Regenerierung des Neckars zu treffen. Hierzu waren zunächst Rückhaltebecken an den verschiedenen Nebenflüssen geplant, die aber sehr kostspielig sind. Ein weitaus preisgünstigeres Projekt ist der Vorschlag von Professor Schmidt. Er will durch einen Basisstollen vom Bodensee zum Neckar diesen mit frischem Wasser aus dem Bodensee verbessern. So bestechend das Projekt im Moment scheint, wird es doch von der Regionalen Planungsgemeinschaft westlicher Bodensee und dem Limnologischen Institut in Konstanz abgelehnt, da als Voraussetzung das Wehr in Hemishofen gebaut werden muß. Dieses Wehr, so argumentiert man, nütze nicht, wie fälschlich behauptet, den Bewohnern am Untersee, sondern einzig und allein den verschiedenen Kraftwerksprojekten am Hochrhein und der Schifffahrt am Oberrhein; beide sind daran interessiert, gleichmäßig fließendes Wasser zu bekommen – das Wehr sei außerdem ein weiterer Schritt auf dem Wege zur Schiffbarmachung des Hochrheins, und man müßte ehrlicherweise die Kosten für dieses Wehr denen für den Basisstollen hinzufügen. »

Kritische Ansätze

- «Die Probleme des Bodenseeraumes und Hochrheingebietes sind in den Interessen der Wirtschaft begründet, Expansion zu betreiben und Reserven zu nutzen. Diesen Forderungen wird nun in Politik und Verwaltung Rechnung getragen, da sie exakt mit Zahlen belegt werden können.
- Ein bisher dem Fremdenverkehr und der Landwirtschaft zugeordnetes Gebiet erweist sich als strukturschwach (Bodensee-hinterland, Hochrheingebiet): die Zahl der landwirtschaftlichen Betriebe geht zurück, Arbeitskräfte werden frei, und es beginnt eine Abwanderung in die Städte. Die Städte ihrerseits müssen im Hochrheingebiet mit dem Problem der Grenzgänger fertig werden; im Bodenseegebiet wollen sich Betriebe weiter ausdehnen, da das Angebot an angenehmem Wohnen als ein Standortkriterium gewertet werden kann.
- Gemessen wird die Wirtschaftskraft eines Gebietes an den Zahlen aus dem Bruttosozialprodukt (im Hochrheingebiet nied-

riger als der Landesdurchschnitt) und an der Steuerkraft pro Kopf der Bevölkerung (z. B. in Konstanz niedriger als in Singen). Diese Zahlen geben die Rechtfertigung für die Industrielobby, einen erhöhten Einsatz bei der Landesregierung oder den Planungen in den Gemeinden zur Förderung von Industrieansiedlungen zu fordern. Diese Industrie muß zugleich wachstumsorientiert und kapitalintensiv sein.

- Die zu einer derartigen Entwicklung notwendigen baulichen Standortvoraussetzungen (z. B. Verkehrswege) werden mit all ihren Folgen (Kosten, Zerstörung der Landschaft, Erhöhung des Verkehrsaufkommens, Lärm, Luftverschmutzung ...) akzeptiert, auch wenn sich die Notwendigkeit vorher nicht genau bestimmen läßt beziehungsweise nur bestimmten Zielgruppen zugute kommt (Hochrhinausbau). Die infrastrukturellen Folgeeinrichtungen führen zu Konfliktpunkten, zum Trinkwasserspeicher Bodensee und zu dem landschaftlich reizvollen, klimatisch wichtigen Flußtal des Hochrheins (Kläranlagen, Müllbeseitigung).

- Eine künftige Intensivierung der Besiedlung muß der Erkenntnis Rechnung tragen, daß die Erhaltung der natürlichen Grundlagen einer Landschaft (Wasser, Klima, Luft, Vegetation, Landschaft ...) als Voraussetzung für Planungen von überragender Bedeutung sind und in erheblichem Maße von den von Menschen geschaffenen künstlichen Standortvoraussetzungen für die Schaffung von Arbeitsplätzen beeinträchtigt werden können.

Aus deutscher Sicht?

Ohne die zweifellos wertvolle Untersuchung, insbesondere die kritischen Forderungen am Schluß derselben, schmälern zu wollen, drängen sich zur Arbeit von Monika Weidmann einige Bemerkungen auf.

Im Gegensatz zur landläufigen These, Kapital sei grundsätzlich international, folglich würden sich Kapitalinteressen auch dann decken, wenn diesen trennende nationale Grenzen scheinbar hinderlich entgegenstünden – im Gegensatz zu dieser These also, läßt sich aus den zitierten Intentionen der Industrie- und Handelskammer (IHK) Hochrhein recht bald eine eigentliche Feindstellung gegenüber den nachbarlichen Industrieinteressen am Schweizer Ufer herauslesen. Beachtet man die lokale Grenzproblematik, so ist dies freilich auch nicht weiter verwunderlich. Zu Verwunderung Anlaß gibt eher der Umstand, daß sich die Recherchen unserer DWB-Kollegin aus Stuttgart, soweit sie den Hochrhein betreffen, fast ausschließlich an der Leitlinie dieser IHK-Optik orientieren.

Während gerade die bedrohliche Massierung von Atomkraftwerkprojekten im Dreiländerbereich Deutschland–Frankreich–Schweiz genügend Hinweise zur Stützung der These einer grenzüberschreitenden Kapitalverflechtung am praktischen Beispiel liefert, haben Kreise um die IHK in Schopfheim nicht ohne Ehrgeiz erreicht, was just zu verhindern wäre: nämlich die Tendenz zum wirtschaftlichen Stellungskrieg nach Partikularinteressen zu verstärken, statt sukzessiven Aufbau wirtschaftlicher Partnerschaft im Interesse der gesamten Bevölkerung fördern zu helfen.

Sieht man einmal von der (politisch erfolgreichen) Schau aus Schopfheim ab, so ergibt sich, daß der Süden des Bundeslandes Baden-Württemberg an *zwei europäischen Grenzregionen von äußerst unterschiedlicher Struktur* teilhat: östlich des Kantons Schaffhausen an der EUREGIO-Bodensee (Konstanz,

- Kriterien für die Ausweisung von neuen Standorten für Wohnen, Gewerbe und Industrie sollten auf einer gründlichen, grenzüberschreitenden Landschaftsanalyse aufbauen, welche die Belastbarkeit der Bodensee- und Hochrheinregion auf der Basis der natürlichen Faktoren aufzeigt.

- Verkehrsplanungen sollten als Folgeleistungen planerischer Maßnahmen behandelt werden und nicht Mittel zum Zweck der Industrieansiedlung werden (Hochrhinausbau, Autobahnplanungen).

- Strukturverbesserung durch wachstumsorientierte, kapitalintensive Industriezweige (z. B. Atomkraftwerke) kann nur dann einen Sinn haben, wenn eine sich immer weiter schraubende Konkurrenzsituation zur Schweiz und damit die Häufung einer zugemuteten Belastung ausgeschaltet werden kann und wenn die ökologischen Folgen für den Naturhaushalt vorher erforscht und analysiert werden.

- Für den Bodenseeraum gilt zusätzlich, daß nicht nur die dort lebende Bevölkerung diesen Lebensraum beansprucht. Er ist Erholungsgebiet und Trinkwasserspeicher für den Stuttgarter Ballungsraum. Hier müßte zum Beispiel auch die Frage der Entschädigung an die dort lebende Bevölkerung durch die Nutzer (z. B. des Trinkwassers) in die Planung miteingehen, damit auf die Schaffung von Arbeitsplätzen durch weitere Industrieansiedlungen und Expansion verzichtet werden kann.»

Bregenz, St. Gallen), im Westen an der REGIO (Basel, Freiburg, Mulhouse). Hierzu nur soviel:

Das deutsche REGIO-Teilgebiet liegt an Oberrhein und Hochrhein, es weist neben dem Aktionsbereich der Schopfheimer Handelskammer auch jenen der IHK Freiburg auf. Es ließe sich in der Tat fragen, weshalb die Freiburger Handelskammer – wenn schon – nicht ebenfalls als Quelle herangezogen wurde. Eine solche Frage soll indes nicht Gegenstand eines Vorwurfes an die Verfasserin sein. Vielmehr liegt gerade hierin der Erfolg langjähriger Schopfheimer Politik:

- 1 Die Abgrenzung gegenüber dem Breisgau (Freiburg), die innerdeutsche Trennungslinie zwischen einer «Region südlicher Oberrhein» und einer «Region Hochrhein», welche sich groteskerweise bis an den Bodensee (Konstanz) ausdehnt, wurde vor Jahresfrist im Zuge der bewegten Verwaltungs- und Gebietsreform des Bundeslandes rechtskräftig. Diese Gebietsreform suggeriert nun das Vorhandensein von einheitlichen Regionen nach Raumordnungs- und wirtschaftlichen Gesichtspunkten. Schon ein Blick auf die abgebildete Karte dürfte – zumindest im Falle der durch Schaffhausen in zwei Hälften getrennten «Region Hochrhein» – stutzig machen, da hier offenbar wird, daß die größeren Einheiten der europäischen Grenzregionen völlig entgegengesetzten Abgrenzungskriterien zu unterliegen scheinen. Die Würfel der Gebietsreform sind jedoch gefallen. Bleibt bloß die Erwähnung eines weiteren Merkmals dieser erfolgreichen Politik:

- 2 Die einige Monate später erfolgte Ernennung des bisherigen IHK-Geschäftsführers und Landtagsabgeordneten zum Wirtschaftsminister der neuen CDU-beherrschten Landesregierung in Stuttgart.

- 3 Lediglich *Folge dieser Politik* bleibt mithin, daß dem vorliegenden DWB-Bericht nur diese eine und einseitige Quelle zugrunde liegt, daß beispielsweise die institutionalisierten Gremien der REGIO selbst nicht aufgesucht wurden.

Christian J. Haefliger, SWB