

Deutschland: Region Hochrhein-Bodensee

Hoffmann-Bohner, Karl Heinz

Veröffentlichungsversion / Published Version

Sammelwerksbeitrag / collection article

Zur Verfügung gestellt in Kooperation mit / provided in cooperation with:

Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL)

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Hoffmann-Bohner, K. H. (2012). Deutschland: Region Hochrhein-Bodensee. In D. Vallée (Hrsg.), *Strategische Regionalplanung* (S. 121-131). Hannover: Verl. d. ARL. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-337166>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

Karl H. Hoffmann-Bohner

Deutschland: Region Hochrhein-Bodensee

S. 121 bis 131

Aus:

Dirk Vallée (Hrsg.)

Strategische Regionalplanung

Forschungs- und Sitzungsberichte der ARL 237

Hannover 2012

Deutschland: Region Hochrhein-Bodensee

Gliederung

- 1 Die Region Hochrhein-Bodensee
- 2 Drei Regionalplangenerationen: gestern – heute – morgen
- 3 Regionale Entwicklungsprozesse grenzüberschreitend gestalten und strategisch ausrichten
- 4 Ein Netzwerk der Prozesse schaffen
- 5 Fazit

Literatur

1 Die Region Hochrhein-Bodensee

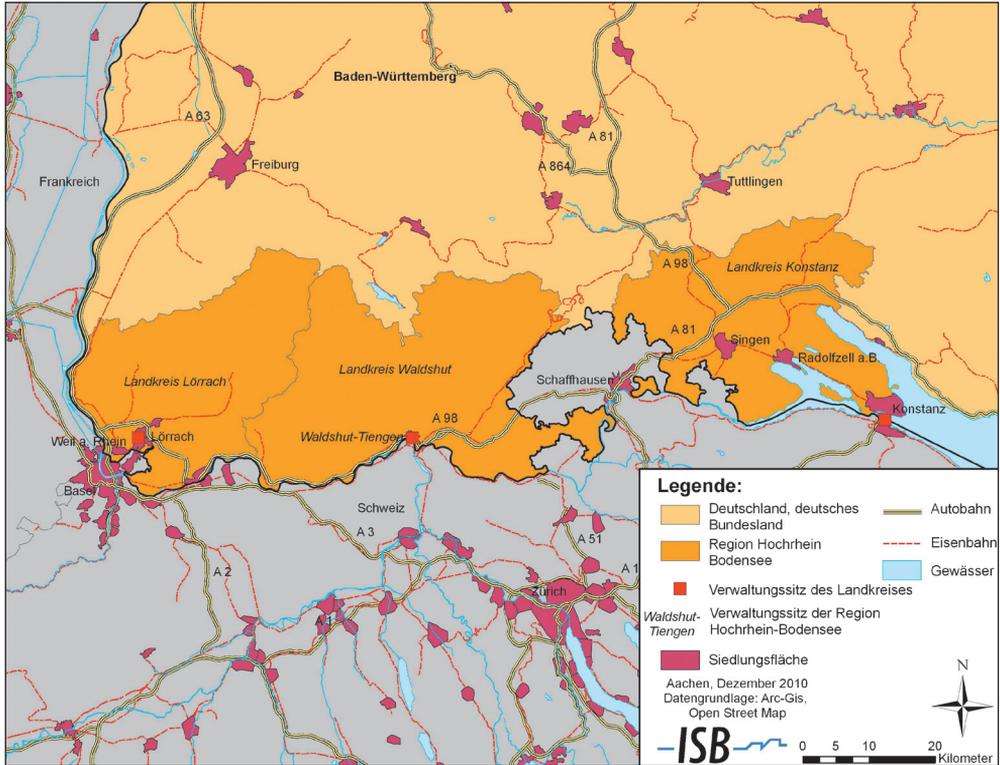
Der Regionalverband Hochrhein-Bodensee – eine der 12 Planungsregionen in Baden-Württemberg – erstreckt sich entlang der 315 km langen Grenze des Landes zur Schweiz vom Bodensee bei Konstanz bis zum Dreiländereck um Basel. Während die Region in der Ost-West-Richtung in Luftlinie 126 km lang ist, misst sie in der Nord-Süd-Richtung an der breitesten Stelle zwischen Bad Säckingen und Todtnau nur 35 km.

Dem Regionalverband gehören die Landkreise Lörrach und Waldshut an, sowie, von Letzterem durch den rechtsrheinischen Schweizer Kanton Schaffhausen getrennt, der Landkreis Konstanz (vgl. Abb. 1). In der Region leben rd. 670.000 Menschen.

Die Grenzlage zur Schweiz und zu Frankreich war das bestimmende Merkmal für die Schaffung und Abgrenzung der Region Hochrhein-Bodensee. Eine der wesentlichen Zielsetzungen des Landes Baden-Württemberg war es, die grenzüberschreitenden raumordnerischen Probleme mit der Schweiz in die Zuständigkeit eines einzigen Regionalverbandes zu legen. Die Lage an der Grenze zur Schweiz und zu Frankreich hat für die Region Hochrhein-Bodensee gerade in wirtschaftlicher Hinsicht ein besonderes Gewicht. Die Bedeutung der Grenzlage ist immer eine wechselseitige, meist aber mit unterschiedlicher Auswirkung auf die beteiligten Länder.

Die stärksten Verflechtungen für die Region Hochrhein-Bodensee zur benachbarten Schweiz liegen eindeutig im Bereich Arbeitsmarkt: In den wirtschaftlich starken, relativ hochindustrialisierten Grenzkantonen sind ca. 35.000 Deutsche als Grenzgänger beschäftigt. Umgekehrt liegt die Bedeutung der vergleichsweise ländlich geprägten Region auf deutscher Seite für die Schweiz überwiegend im Dienstleistungsbereich und im Bereich Naherholung. So ist der Zustrom von Kunden aus der Schweiz für viele Städte und Gemeinden an der Grenze von erheblicher wirtschaftlicher Bedeutung. Die Schweizer Oberzentren Zürich und Basel haben eine wichtige Versorgungsfunktion für die Region Hochrhein-Bodensee.

Abb. 1: Region Hochrhein-Bodensee



Quelle: eigene Darstellung

2 Drei Regionalplangenerationen: gestern - heute - morgen

Seit Bestehen der kommunal verfassten Regionalplanung in Baden-Württemberg (1972) wurden in der Region Hochrhein-Bodensee zwei Regionalplangenerationen erarbeitet. Mit dem „neuen Plan von 1980“ wurde das Instrument der Regionalplanung erstmals erprobt. Der derzeit noch gültige Regionalplan 2000 der zweiten Generation wurde in den späten 1980er Jahren und in den 1990er Jahren erarbeitet, er trat 1996 in Kraft. Obwohl noch kein Landschaftsrahmenplan als Grundlage zur Verfügung stand, ist der Versuch, Leitplanken für eine nachhaltige räumliche Entwicklung zu setzen, erkennbar: Es ging um eine Balance zwischen Siedlungs- bzw. wirtschaftlicher Entwicklung und Freiraumentwicklung. Die dritte Generation des Regionalplans Hochrhein-Bodensee ist in Vorbereitung. Als Grundlage liegt ein umfangreiches GIS-basiertes räumliches Informationssystem vor. 2014 soll der Regionalplan der dritten Generation nach nur ca. vier Jahren Erarbeitungs- und Abstimmungszeit vorliegen. Dies bedeutet eine wesentliche Verkürzung der Aufstellungszeit – was sich in einer entsprechenden pragmatischen Verschlinkung der Inhalte auswirken wird.

Der Regionalplan der dritten Generation soll nicht so umfangreich wie möglich, sondern nur so umfangreich wie nötig werden.

3 Regionale Entwicklungsprozesse grenzüberschreitend gestalten und strategisch ausrichten

Der Hochrheinraum war bis vor knapp 200 Jahren eine kulturelle, sprachliche und politische Einheit. Seit der Rhein die Staatsgrenze bildet, haben die deutsche und die schweizerische Seite zwar eigenständige Entwicklungen durchlaufen; es bestanden aber immer vielfältige grenzüberschreitende Verflechtungen. In vielen Bereichen (Grundwasser, Verkehr, Naturschutz etc.) sind Bevölkerung und Behörden beidseits des Rheins von Problemen und Entwicklungen gleichermaßen betroffen; es ist deshalb notwendig, diese Probleme und Entwicklungen auch gemeinsam zu bewältigen. Genau hierin liegen eine besondere Herausforderung und gleichzeitig die Chance der Entwicklung am Hochrhein.

Der europäische Einigungs- und Integrationsprozess mit der daraus folgenden intensiveren grenzüberschreitenden Kooperation zeigt, dass die formellen Planungssysteme bei der Abstimmung von raumrelevanten Tätigkeiten vor allem an den Grenzen überfordert sind: Die Systeme passen nicht so einfach zusammen.

Auf den ersten Blick scheinen beispielsweise die Planungssysteme Baden-Württembergs und des schweizerischen Kantons Aargau recht gut vergleichbar (vgl. Abb. 2). Dem schweizerischen Aufgabenbereich der Richtplanung entspricht in Baden-Württemberg die Regionalplanung. Sobald man etwas genauer einsteigt, tauchen aber sehr schnell wichtige Unterschiede auf, beispielsweise bei den Zuständigkeiten der kantonalen Abteilungen für die Richtplanung und bei den baden-württembergischen Regionalverbänden.

Auch wenn die politischen Barrieren niedriger werden, wird Europa weiterhin ein Kontinent der Berührungspunkte von – auch planerischen – Kulturen und Sprachen sein. Grenzen wandeln sich dadurch von Barrieren zu Verflechtungsbereichen. In der Region Hochrhein-Bodensee wurde der Grenzraum als Verflechtungsraum in den vergangenen Jahren intensiv genutzt.

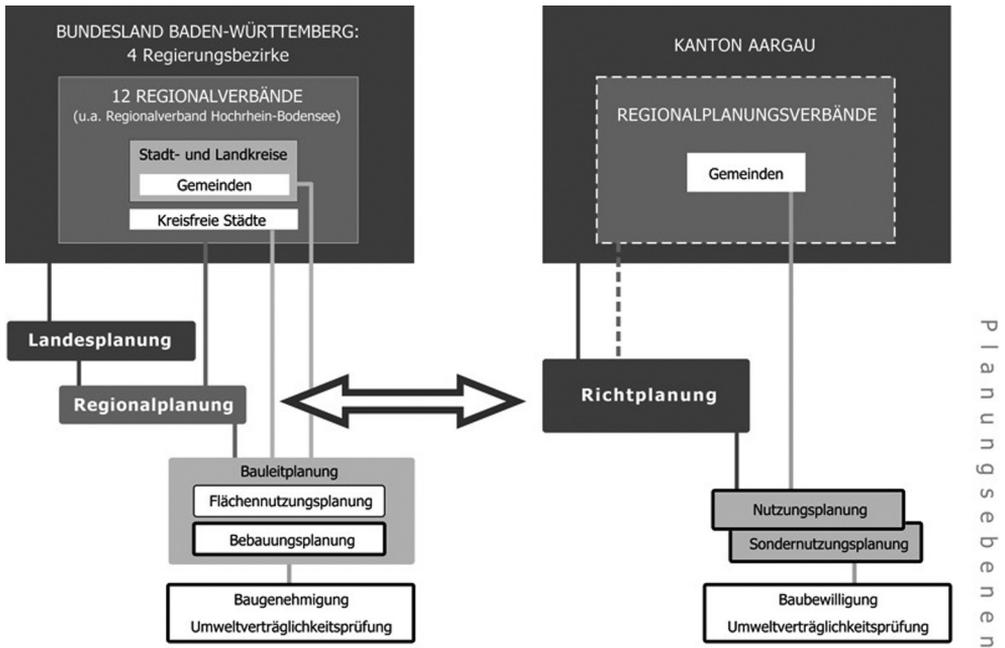
Beispielsweise durfte aus dem Nein der Schweiz zum Europäischen Wirtschaftsraum (EWR 1992) kein Anlass für ein Vakuum in dieser Region entstehen. Unterstützt durch die EU (INTERREG) hat der Regionalverband Hochrhein-Bodensee zusammen mit dem Kanton Aargau eine strategische raumplanerische Entwicklungsinitiative gestartet.

Unter dem Titel „Strukturmodell Hochrhein“ wurde für einen modellhaften, überschaubaren Ausschnitt des Hochrheingebietes eine grenzübergreifende Konzeption zur künftigen Flächeninanspruchnahme durch Siedlung, Industrie und Gewerbe sowie Verkehr entwickelt. Start war im Herbst 1993. Die Pilotphase wurde im Herbst 1996 abgeschlossen. Ziel war es, gemeinsam mit den Akteuren dieses Raumes grenzüberschreitend unterschiedliche, prüfbar Vorschläge zu erarbeiten. Durch dieses Projekt sollten also Initiativen – in unterschiedlichen Bereichen über die Raumplanung hinausgehend – angestoßen werden.

Zentraler strategischer „Nebeneffekt“ war die Weiterentwicklung der Form der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit. Eine Art „Leitbild“ stellte dabei die These dar, dass die künftigen Entwicklungschancen am Hochrhein ganz entscheidend davon abhängen werden, wie es gelingt, wichtige ökonomische und ökologische Belange miteinander in Einklang zu bringen und darüber einen grenzüberschreitenden Konsens zu erzielen. Dies bedeutete:

- das Vorhaben umfasste ein ganzes Projektpaket;
- Kommunikation, Transparenz, Argumentationen spielten eine zentrale Rolle.

Abb. 2: Regionalplanung Baden-Württemberg – Richtplanung Kanton Aargau, Schweiz



behördenverbindlich
 grundeigentümerverbindlich

Quelle: Regionalverband Hochrhein-Bodensee 2011

Dafür wurde unter der Federführung der Raumplanung/Regionalplanung eine besondere Projektorganisation gebildet. Wichtiges Anliegen war dabei, möglichst einfache und effiziente Strukturen zu schaffen. Gerade die grenzüberschreitende Arbeit ist leider all zu oft von überaus komplizierten Strukturen geprägt. Im Projekt „Strukturmodell Hochrhein“ wurde daher versucht, mit einem Minimum an Reibungsverlusten zu arbeiten. Alle „Schlüsselakteure“ des Raumes, die bei den konkret behandelten Themen etwas bewegen konnten, mussten daher eingebunden werden. Das Projekt stellte keine bestehenden Strukturen in Frage, versuchte aber, Spielräume und Chancen

für Neues zu ergründen und in diesen Bereichen Initiativen anzustoßen. Es ging um eine neue Rolle der Raumplanung – um die Moderation und Koordination von grenzüberschreitenden, räumlichen Prozessen am Hochrhein.

Das „Strukturmodell Hochrhein“ hat gezeigt, dass eine Weiterentwicklung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit auf dem Arbeitsfeld der Raumplanung ansetzen kann. Bestand bisher die grenzüberschreitende Zusammenarbeit in erster Linie in der Information der Nachbarn zu den Vorhaben und Planungen, so wurde hier gemeinsam ein grenzüberschreitendes Projekt entwickelt, bearbeitet und finanziert. Beispielsweise wurden erstmals die vorhandenen Industriebrachen aufgearbeitet, ohne die Grenze darzustellen. Aus diesem Projekt heraus wurden während der Laufzeit weitere konkrete Initiativen entwickelt. Die Raumplanung diente damit als Plattform, um eine Vielzahl sehr unterschiedlicher Aktivitäten auf verschiedensten Ebenen auszulösen. Als ein wichtiges Ziel dieser Arbeit kann das Schaffen von Anlässen für einen intensiven grenzüberschreitenden Kommunikationsprozess bezeichnet werden. Damit waren und sind die Fragen der künftigen räumlichen Entwicklung am Hochrhein der strategische Anlass – und wurden zum Auslöser – für eine intensive Weiterentwicklung grenzüberschreitender Zusammenarbeit.

Nach dem Abschluss des Projektes „Strukturmodell Hochrhein“ (1996) war es eine logische Konsequenz, dass das Ende dieses Prozesses nicht ein Bericht zu Händen der EU sein durfte. Aus dem Begleitgremium des Projektes heraus wurde die „Hochrheinkommission“ als Plattform für die grenzüberschreitende regionale Entwicklung geschaffen. Die Geschäftsstelle wurde grenzüberschreitend organisiert und für die deutsche Seite beim Regionalverband Hochrhein-Bodensee angesiedelt. Diese Plattform wurde wiederum als INTERREG-Projekt konzipiert und hatte die Aufgabe, weitere konkrete Projekte zu initiieren. Die INTERREG-Phase der Hochrheinkommission dauerte bis 2006. Heute besteht die Hochrheinkommission als selbstständige grenzüberschreitende Plattform. Sie wird von den Kantonen Aargau und Schaffhausen, den Landkreisen Lörrach und Waldshut, dem Regionalverband Hochrhein-Bodensee und dem Land Baden-Württemberg getragen. Ihre Geschäftsstelle wurde dauerhaft beim Regionalverband Hochrhein-Bodensee angesiedelt.

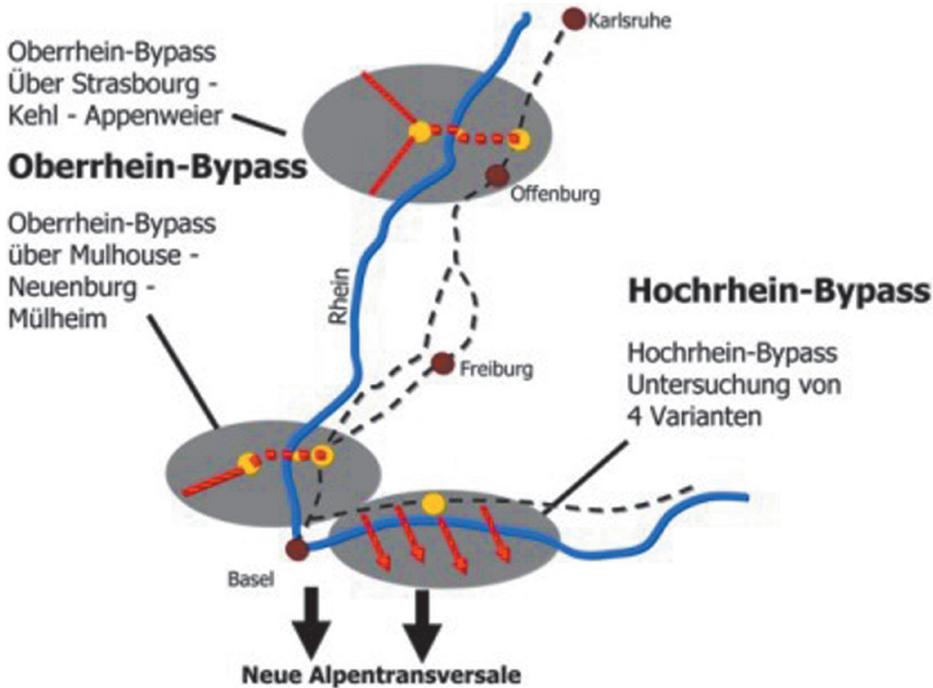
4 Ein Netzwerk der Prozesse schaffen

Aus dem Engagement des Regionalverbandes Hochrhein-Bodensee in derartigen konkreten Projekten entstand und entsteht ein Schub nicht nur für die Weiterentwicklung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit, sondern für die Regionalentwicklung insgesamt.

Bei jedem (grenzüberschreitenden) Projekt zeigt sich neu, dass die beteiligten Partner ihre Planungsarbeit zunächst aus verschiedenen Sichtweisen starten: Konkrete Projekte zwingen dazu, sich auf diese unterschiedlichen Optiken einzulassen und führen dann – idealerweise – dazu, die Partner oder Nachbarn in ihrem Denken abzuholen, einander besser zu verstehen und den Raum besser zu verstehen. Dadurch werden Chancen eröffnet. Es muss also darum gehen, unterschiedliche Sichtweisen aufzunehmen und umzusetzen.

Ein aktuelles Beispiel aus diesem „Netzwerk der Prozesse“ ist die Frage, wie die zukünftige Verkehrs- und Raumentwicklung im Grenzraum zwischen Frankreich, Deutschland und der Schweiz – in der trinationalen Agglomeration Basel – abgestimmt und darüber hinaus gestaltet werden kann.

Abb. 3: Engpässe beim Zulauf zur neuen Alpentransversale NEAT



Quelle: Regionalverband Hochrhein-Bodensee 2003

Im Herbst 2002 wurde bekannt, dass die Bahnen im deutsch-französisch-schweizerischen Grenzraum zur Entlastung des Knotens Basel im Osten über den Hochrhein eine Umfahrung prüfen – den „Bypass Hochrhein“ (vgl. Abb. 3). Dieses Vorhaben stieß bei der Bevölkerung am Hochrhein auf massiven Widerstand. Dieser Widerstand beinhaltet verschiedene Aspekte:

Die Strecke der Deutschen Bahn am Hochrhein verläuft in weiten Teilen durch die Siedlungsgebiete, bzw. die Siedlungsentwicklung wurde in den vergangenen 100 Jahren auch durch die Bahn geprägt. Der zweigleisige Ausbau zwischen Basel und Waldshut ermöglicht einen S-Bahn-ähnlichen Betrieb. Durch einen „Güterbypass“ am Hochrhein wird eine erhebliche Lärmbelastung befürchtet, bei gleichzeitiger Beeinträchtigung des gut entwickelten Personennah- und Regionalverkehrs. Neben diesen befürchteten Auswirkungen bestand ein großes Problem darin, dass die betroffene Region vor Ort in derartige Planungen bisher nicht einbezogen wurde. Es war eher zufällig, dass diese Überlegungen der Bahnen an die Öffentlichkeit gerieten. Die Abwehrreaktionen

in den betroffenen deutschen Gemeinden brachten das naheliegende Argument, die Schweiz lagere ihre Probleme nach Deutschland aus, während die betroffenen Schweizer Gemeinden auf die schon heute bestehende Lärmproblematik hinwiesen und ein Nachtfahrverbot für Güterzüge forderten. Zu erwähnen ist, dass der Ausbau der Eisenbahn auf der Strecke Basel-Olten um 1990 am Widerstand der Bevölkerung und an den über tausend Einsprüchen scheiterte. Gemeinsam waren die Forderungen nach Reduktion des als sinnlos beurteilten europaweiten Gütertransportes und der Ruf nach dem raschen Ausbau am Brenner und am Mont Cenis in Frankreich.

Die räumlichen Auswirkungen von Infrastrukturmaßnahmen sind erheblich. Die Dauer derartiger Planungsverfahren ist ein deutlicher Beweis für das vorhandene Konfliktpotenzial. Erfahrungen mit komplexen Infrastrukturplanungen zeigen immer wieder, dass Verzögerungen im Gesamtprozess viel weniger durch offensive Kommunikation als durch das Nichteinbeziehen der Betroffenen – also durch Nichtkommunikation – entstehen. Die jüngsten Erfahrungen mit dem Bahnprojekt Stuttgart 21 belegen dies eindrücklich.

Der Widerstand gegen die Bypass-Planungen der Bahn am Hochrhein wuchs. Die Hochrheinkommission wurde im Frühjahr 2003 mit dem Ziel aktiv, eine gemeinsame grenzüberschreitende Position zu entwickeln, die einerseits die berechtigten Interessen der Region aufnahm und gleichzeitig dem anerkannten verkehrspolitischen Ziel, mehr Güter auf die Bahn zu verlagern, Rechnung trug.

- Zusammen mit dem Kanton Aargau, den Landkreisen Lörrach und Waldshut, dem Regionalverband Hochrhein-Bodensee und den Gemeinden am Hochrhein und Oberrhein wurden grenzüberschreitend abgestimmt gemeinsame Forderungen zu den Planungen der Bahnen formuliert. Damit war eine Basis für einen Versuch, sich gemeinsam um eine Lösung des Problems zu bemühen, geschaffen:
- Es braucht die Mitwirkung und Beteiligung der Behörden, der Kommunen und der betroffenen Regionen an einem offenen Planungsprozess.
- Der Gesamttraum sagt Ja zur Verkehrspolitik einer Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene. Es müssen aber realistische, nachvollziehbare und zwischen den Partnern abgestimmte Prognosen zugrunde gelegt werden. Die Entwicklungspotenziale der Regionen sind zu erhalten. Der regionale Nahverkehr im Gesamttraum und am Hochrhein darf nicht verdrängt werden.
- Transitverkehr durchquert Lebensräume. Das Verkehrsvolumen ist daher auf Umwelt- und Raumverträglichkeit abzustimmen. Die Berücksichtigung der Anliegen von Wohngebieten, Umwelt und Landschaft haben höchste Priorität. Bei der Suche nach Lösungen muss bezüglich Umwelt- und Lärmschutzbestimmungen einheitlich nach der Rechtsordnung des Landes vorgegangen werden, das die strengsten Anforderungen hat. Es darf keine Kostenminimierung aufgrund unterschiedlicher Rechtsnormen geben.
- Lösungen können nur mit einer räumlichen Gesamtbetrachtung gefunden werden. Für den Hoch-, Oberrhein und Aargau muss gemeinsam geplant werden. Die Verfahren am Oberrhein und am Hochrhein dürfen nicht getrennt werden, denn am

Oberrhein werden die Weichen für den Hochrhein und die nachfolgenden Korridore im Kanton Aargau gestellt. Die französische Seite sowie weitere betroffene Schweizer Kantone, insbesondere Basel-Stadt und Basel-Land, müssen einbezogen werden. Dies gilt einerseits für die Verfahren, andererseits auch für die räumliche Betrachtung.

Es wurde sehr deutlich, dass Teilplanungen ohne vorherige breite Abstimmung zwischen allen politisch Verantwortlichen dazu führen, dass die für ein solches Infrastrukturvorhaben in der Region notwendige Akzeptanz durch die Bevölkerung und die verantwortlichen Politiker nicht erreicht werden kann. Eine Gesamtbetrachtung in einem offenen Planungsprozess fand zum damaligen Zeitpunkt nicht statt. Jede Informationsveranstaltung der Bahnen belegte dies eindrücklich.

Nach dieser vorbereitenden Diskussion wurde das Engagement im Sommer und Herbst 2003 intensiviert und zusammen mit weiteren Partnern konkretisiert. Die Hochrheinkommission und in der Folge die Regionalverbände Südlicher Oberrhein und Hochrhein-Bodensee sowie die Kantone Aargau, Basel-Landschaft und Basel-Stadt initiierten und finanzierten ein zweistufiges Testplanungsverfahren. Der Kern dieses Verfahrens besteht darin, während eines klar strukturierten und zeitlich befristeten Prozesses Ideen für Problemlösungen zu finden. Unabhängige Experten arbeiten zusammen mit Fachleuten des Raumes und mit in Konkurrenz beauftragten Entwurfsteams. Die Ergebnisse werden in Form von Empfehlungen zu Händen der politisch Verantwortlichen aufbereitet. Dieses Verfahren wurde im Zusammenhang mit dem Bau der „neuen Alpentransversale (NEAT)“ bereits wiederholt erfolgreich angewendet. In der ersten Stufe – der Erkundung – ging es im Grenzraum am Hochrhein darum, die eigentliche Fragestellung zu präzisieren. Es ging also nicht um ingenieurtechnische Machbarkeitsuntersuchungen, sondern um eine räumliche Gesamtbetrachtung der Zulaufkorridore zu den beiden Alpentunnels Gotthard und Lötschberg mit besonderem Bezug zum Knoten Basel. Diese Frage wurde dann in einer zweiten Phase aufgegriffen und in Form von Empfehlungen durch ein unabhängiges Expertengremium, das sich aus verschiedenen Fachdisziplinen und Mitgliedern der Verwaltung zusammensetzte, aufbereitet. Im September 2003 wurden diese Empfehlungen der Fachöffentlichkeit durch die beteiligten Experten und Politiker vorgestellt.

- Mit einem gewissen zeitlichen Abstand betrachtet nimmt die Bedeutung dieses Prozesses aus räumlicher und vor allem raumplanerischer Sicht immer mehr zu.
- Es gelang viel stärker als bisher, die Diskussion um die für den Grenzraum wichtige Frage der Eisenbahnentwicklung in einen direkten Zusammenhang mit der Raumentwicklung zu stellen.
- Nach dem wichtigen, auch emotional geführten politischen Schlagabtausch entwickelte sich sehr schnell eine sachliche, grenzüberschreitend konstruktive Arbeitsumgebung.
- Die regionalen/kantonalen Vertreter setzten sich intensiv mit der Komplexität der Planung derartiger Infrastrukturen auseinander. Im Grenzraum wurden die teilwei-

se starken Unterschiede der Herangehensweisen der nationalen Bahnplanungen deutlich.

- Die Grenzregionen bzw. Kantone wurden im Anschluss an diesen Prozess in einem dreiseitigen politischen und technischen Ausschuss zur Lösung der Knotenproblematik im Raum Basel berufen – zusammen mit den Ministerien und den Bahnen aus Frankreich, Deutschland und der Schweiz. Es erfolgte eine Betrachtung des Gesamttraumes, d. h. auch anderer Alpenübergänge (Brenner in Österreich/Italien und Mont Cenis in Frankreich/Italien). An den Grenzen treffen auch in dieser Frage sehr unterschiedliche Planungsverständnisse und Herangehensweisen aufeinander. Die beteiligten Akteure waren und sind gezwungen, über Grenzen zu denken! Dieser Prozess dauert an. Es wird weiterhin Schritt für Schritt versucht, die Öffnung des Planungsprozesses zu erreichen. Dabei ist es außerordentlich schwierig, eine wie in den klassischen nationalen Planungsverfahren übliche Verbindlichkeit zu erreichen. Entscheidend ist es zunächst einmal, den Blick viel stärker über die Systemgrenzen zu öffnen und verantwortliche Politiker zu motivieren, gemeinsam und grenzüberschreitend ihre Interessen in derartige Prozesse einzubringen. Im vorliegenden Fall entstanden dadurch Handlungsspielräume für die regionalen Akteure. Diese Handlungsspielräume bewirken oftmals mehr als mühsam und langwierig ausgehandelte vertragliche Regelungen.

Alle Trends und Prognosen deuten auf ein weiterhin kräftiges Güterverkehrswachstum hin. Der Gütertransport durch Europa stellt die dicht besiedelten Räume vor besondere Herausforderungen. Intelligente und von der Bevölkerung akzeptierte Lösungen in diesen Räumen – auch im trinationalen Agglomerationsraum Basel mit seinem Grenzverlauf – sind entscheidend für Raumentwicklung und die jeweiligen Wirtschaftsstandorte. Die Abstimmung zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ist ein zentrales Anliegen moderner Raumentwicklung. Mit Ideenkonkurrenzen und Studienaufträgen aus unterschiedlichen Disziplinen kann eine breite Palette von Möglichkeiten zur Problemlösung aufgezeigt werden. Sie bilden den Anlass für den disziplinen- und grenzüberschreitenden Dialog und sind damit Entscheidungsgrundlagen für die planerischen Aufgaben im Gesamttraum. Dies konnte mit dem Testplanungsprojekt „Langfristperspektiven für eine integrierte Raum- und Eisenbahnentwicklung am Hochrhein und Oberrhein“ und auch mit einigen anderen derartigen Verfahren entlang der „neuen Alpentransversale (NEAT)“ gezeigt werden.

5 Fazit

Der Regionalplanung/Raumplanung kann oder muss eine Schlüsselrolle als Initiator übernehmen, sie muss sich mehr einmischen. Dazu muss sich die Regionalplanung auf ihrem Weg zum notwendigen Erfolg insbesondere mit den aktuellen und noch stärker mit den zukünftigen Problemen befassen. Dazu bedarf es einer Übersicht über den Raum und die Entwicklungstrends. Nötig sind klare Zielvorstellungen – im schweizerischen Sinne der „Grundzüge der räumlichen Entwicklung“ – oder Leitplanken und Leitbilder. Aber: der Raumplanung kommt nur dann eine Schlüsselrolle zu, wenn es gelingt, Handlungen zu bewirken.

Umsetzbare und konsensfähige Lösungen lassen sich beispielsweise mit Testplanungen in Konkurrenz entwerfen und im Dialog mit geeigneten Organisationsformen erzielen und zu einem gemeinsam tragfähigen Ergebnis zusammenführen. In beiden oben skizzierten Beispielen wurde eine spezielle und jeweils unterschiedliche Ad-hoc-Organisation entwickelt. Entscheidend ist, dass in die Diskussions- und Entscheidungsprozesse von Anfang an all diejenigen Akteure direkt eingebunden werden, die für die Problemlösung der jeweiligen Fragestellung kompetent und entscheidungsbefugt sind. Die vorhandene Organisationsform der Regionalplanung – beispielsweise die kommunal verfasste Verbandslösung in Baden-Württemberg – muss je nach Fragestellung dann um eine zeitlich begrenzte und speziell auf das Projekt zugeschnittene Projektorganisation ergänzt werden. Die so erarbeiteten Lösungen lassen sich anschließend mit den vorhandenen raumplanerischen Instrumenten problemorientiert und gezielt anwenden. Beim Beispiel des Strukturmodells Hochrhein hat sich nach dem Projektabschluss jede Seite verpflichtet, die Projektergebnisse im Rahmen der jeweiligen raumplanerischen Instrumente, der aargauischen Richtplanung und der baden-württembergischen Regionalplanung verbindlich umzusetzen. Das Thema der Eisenbahnentwicklung ist am Hochrhein nach wie vor sehr aktuell. Die in einem Testplanungsverfahren entwickelten Lösungsvorschläge zur Optimierung der Neubauplanung für eine verbesserte Siedlungsentwicklung und den Ausbau der Nahverkehrserschließung wird derzeit im Rahmen der laufenden Planfeststellungsverfahren eingebracht. Neu ist, dass die Regionalplanung in diesem Prozess eine sehr aktive und anerkannte Rolle als Motor übernommen hat. Region und Landkreis haben die Ergebnisse der Testplanung weiter konkretisiert. Zusammen mit externen Gutachtern wurden Lösungen entwickelt, mit denen die vorhandene Planung der DB-AG entscheidend verbessert werden konnten. Die Bahn musste sich diesem Prozess öffnen. Unter dem Stichwort „Baden 21“ ist es gelungen, die ursprünglichen DB-Planungen am Oberrhein wesentlich stärker an den regionalen Notwendigkeiten zu orientieren.

Es zeigt sich, dass raumplanerisches Einmischen sehr wohl Motor für Entwicklungsprozesse ist – in der Region Hochrhein-Bodensee für die Gestaltung grenzüberschreitender Entwicklungsprozesse.

Regionalplanung/Raumplanung muss in diesem Sinne strategischer denken – das bietet Raum für eine zukunftsweisende Perspektive!

Literatur:

- ARL – Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.) (1995): Zukunftsaufgabe Regionalplanung. = Forschungs- und Sitzungsberichte der ARL 200. Hannover.
- Bächtold, H.-G. (2007): Gütertransit Basel – Herausforderungen für die Raumplanung. In: Scholl, B. (Hrsg.): Langfristperspektiven für eine integrierte Raum- und Eisenbahnentwicklung am Hochrhein und Oberrhein. Arbeitsbericht des Instituts für Städtebau und Landesplanung der Universität Karlsruhe. Karlsruhe, 67-70.
- Bächtold, H.-G.; Hoffmann, K. H. et al. (2008): LAG-Arbeit über die Grenzen hinweg: Der deutsch-schweizerische Grenzraum als Chancenraum. In: Landes- und Regionalplanung in Baden-Württemberg. = Arbeitsmaterial der ARL 342. Hannover, 74-76.

- Bächtold, H.-G.; Hoffmann, K. H. (2010): Vom Regionalen Unbehagen zum raumplanerischen Motor. In: Hesse, M. (Hrsg.): Neue Rahmenbedingungen, Herausforderungen und Strategien für die großräumige Verkehrsentwicklung. = Forschungs- und Sitzungsberichte der ARL 233. Hannover, 56-65.
- Gruber, M. (1994): Die kommunalisierte Regionalplanung. = Arbeitsmaterial der ARL 208. Hannover.
- Pfisterer, T. (1995). Neue Partnerschaft zwischen Bund und Kantonen. In: Schweizerisches Zentralblatt für Staats- und Verwaltungsrecht 6, 258-268.
- Strohschneider, S.; Weth, R. von der (Hrsg.) (1993): Ja, mach nur einen Plan: Pannen und Fehlschläge – Ursachen, Beispiele, Lösungen. Bern.
- Scholl, B. (2005): Strategische Planung. In: ARL – Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.): Handwörterbuch der Raumordnung. Hannover, 1122-1129.
- Scholl, B. (Hrsg.) (2007): Langfristperspektiven für eine integrierte Raum- und Eisenbahnentwicklung am Hochrhein und Oberrhein. Arbeitsbericht des Instituts für Städtebau und Landesplanung der Universität Karlsruhe. Karlsruhe.
- Signer, R. (2007): Testplanungsverfahren in der Raumplanung. In: Scholl, B. (Hrsg.): Langfristperspektiven für eine integrierte Raum- und Eisenbahnentwicklung am Hochrhein und Oberrhein. Arbeitsbericht des Instituts für Städtebau und Landesplanung der Universität Karlsruhe. Karlsruhe, 51-62.