

**Unterland** Wirtschaftsregion Südbaden-Nordschweiz macht wieder einmal auf sich aufmerksam

## Grenze kommt guten Absichten in die Quere



Ein ausserst reger Grenzverkehr herrscht auch beim Übergang in Rafz-Lötschellen, Schweiz.

Das Pendeln vom Wohn- zum Arbeitsort über die Landesgrenze hinweg ist Alltag. Alltäglich sind auch die Staus an den Grenzübergängen – im Personen- wie im Warenverkehr. Ein mühsamer Weg.

Marco Azzoni

Die Wirtschaftsregion Südbaden-Nordschweiz reicht von Freiburg im Breisgau bis nach Konstanz. Auf den 11800 Quadratkilometern stehen 2,3 Millionen Menschen im Erwerbsleben. 58000 Grenzgänger waren Mitte dieses

Jahres registriert, die in der Nordschweiz ihr Auskommen finden, davon 45000 Deutsche; in umgekehrter Richtung sind es 1200 Schweizer, die beim grossen Nachbarn beschäftigt sind. Auf 230 Milliarden Franken bezifferte Rudolf Weber, Chef des Schliesstechnik Konzerns Kaba und Co-Präsident der Unternehmerinitiative DCH, an einer Tagung im aargauischen Rheinfelden das Volkseinkommen der Powerregion.

Zum Vergleich: Das EU-Mitglied Tschechien erwirtschaftet 225 Milliarden Franken. Obwohl rechtlich unterschiedliche Systeme herrschten, liessen sich die Bevölkerungsstränge davon nicht beeindruckt, betonte Weber. Zu bemerken sei dies an den täglichen Staus vor der Zollabfertigung, den überfüllten öffentlichen Verkehrsmitteln und

der nicht zu unterschätzenden Entwicklung, dass qualifiziertes Personal – vor allem im Landkreis Waldshut – aus den ländlichen Gegenden in die Zentren abwandere.

### **Grenzüberschreitend planen**

Bei der Bestandesaufnahme der grenzübergreifenden Projekte verwies Sacha Peter, Abteilungsleiter Kantonalplanung bei der Zürcher Baudirektion, auf die eingeführte S-Bahn-Verbindung nach Waldshut und nach Konstanz. Laut Peter hat aber in Zürich mit seinen 5800 Grenzgängern derzeit der Durchgangsbahnhof mit der Durchmesserlinie Priorität, obwohl der Bund bei der Finanzierung kneift. Ins Stocken geraten sei der Ausbau von Strasse und Schiene auf der Ost-West-Achse. Dazu erwähnte er die geplanten Bauvorhaben Brüttisellerkreuz und die dritte Röhre durch den Gubrist. Doch Peter warnte: «Es können nicht alle Regionen alles haben.»

Der Kanton Aargau versucht, den gordischen Knoten – spricht den Grenzübergang Waldshut-Koblenz mit seinen täglich 7000 Berufspendlern – zu entwirren. Dies soll laut Christina Spoerry, Leiterin der Abteilung Verkehr beim Aargauer Baudepartement, mittels rückwärtigem Verzollungszentrum gelingen; zumindest verspricht sie sich von dieser demnächst realisierten Massnahme eine gewisse Entspannung der prekären Situation.

Im Kanton Basel-Stadt mit seinen 30 000 Grenzgängern wird eine grenzüberschreitende S-Bahn-Linie betrieben, die vom aargauischen Frick über Basel nach Mulhouse im Elsass führt. Bloss, die Zugverbindung ist derzeit unterbrochen: Die eingesetzten Züge haben von den zuständigen französischen Behörden keine Zulassung erhalten. Weniger kompliziert gestaltet sich dafür die Tramline von Basel ins deutsche Weil am Rhein. Überdies ist die Stadt am Rheinknie daran, grosszügig Park-and-Ride-Anlagen zu finanzieren.

### **Grosses im «kleinen Paradies»**

Schliesslich der Kanton Schaffhausen: In den nächsten Jahren will das «kleine Paradies» – so die Selbsteinschätzung des Standortmarketings – die

Zahl der Arbeitsplätze von derzeit 36 000 auf 40 000 steigern, und dies bei einer aktuellen Einwohnerschaft von 76 000. Wie das gehen soll, darüber rätseln die Regionalplaner vor allem in den benachbarten Regionen, zumal bereits heute um die 4200 Grenzgänger im Schaffhausischen arbeiten und die stellenintensive Industrie eher zum Abbau tendiert.

Immerhin versuchen nun die Politiker hüben wie drüben die überwiegend mit dem Auto pendelnden Grenzgänger auf den öffentlichen Verkehr umzupolen. Dies soll mit der Elektrifizierung und dem Ausbau der Hochrhein-Bahnstrecke von Schaffhausen nach Basel gelingen – im Übrigen ein fast uraltes Anliegen. Vor 2016 dürfte aber in dieser Hinsicht ausser guten Absichtserklärungen nichts geschehen, nimmt man die Aussagen von Vertretern der Hochrhein-Kommission als Grundlage.

### **Gremium folgt auf Gremium**

Von den alltäglichsten Hindernissen lassen sich zumindest die Politiker dies- und jenseits des Rheins nicht beirren und blicken weiter in die Zukunft. Nur so lassen sich Gebilde wie etwa die Metropolregion Oberrhein erklären, die von Karlsruhe bis Basel reicht – zumindest auf dem Plan. Oder das Pendant, das von Friedrichshafen am Bodensee bis Ravensburg führt. Beide genannten Regionen dürften demnächst von der Europäischen Union offiziell anerkannt werden, wie an der Tagung in Rheinfelden mitgeteilt wurde.

Und wenn schon Planung, dann seien auch gleich noch die weiteren Gremien genannt, die sich eine prosperierende Wirtschaftsregion trotz Grenzen zum Ziel gesetzt haben: Neben der bereits erwähnten Hochrhein-Kommission ist die Greater Zurich Area aktiv, ebenso – allerdings auf Betreiben aus Wirtschaftskreisen – die Unternehmerinitiative Deutschland-Schweiz. Und neuerdings macht sich eine Metropolregion Nordschweiz bemerkbar, die auf die Initiative des Kantons Aargau zurückgeht. Es handle sich dabei um einen Wirtschaftsraum mit Blick auf die Konkurrenzregionen München und Mailand, hiess es ganz unbescheiden von

Aargauer Seite, und keinesfalls um ein neues Gremium, wie versichert wurde.

#### **Noch ein langer Weg**

Bis diese Planungen umgesetzt sind, ist der Weg noch weit. Da machen sich die verschiedenen Exponenten keine Illusionen. Und wenn doch, dann holt sie Alltägliches auf den Boden der Realität zurück. Etwa wenn die neue Laufenburger Autobrücke um 27 Zentimeter in der Höhe nicht passt: In Deutschland ist der Nullpunkt mit dem Nordsee-Wasserspiegel identisch, die Schweiz aber orientiert sich am Mittelmeer bei Marseille. Oder wenn Hochwasser droht, öffnen die Franzosen das Wehr bei Kembs am Eingang des Grand Canal d'Alsace – mit

der Folge, dass die Rheinschiffe in Basel auf dem Trockenen liegen.

Dennoch: Das gegenseitige Aufwiegen von Vor- und Nachteilen scheint vorbei zu sein. Noch vor zwei Jahren wurden – ebenfalls an einem Anlass der Unternehmerinitiative – von deutscher Seite Zugeständnisse für den Weiterbau der A98 über Schweizer Boden verlangt, dafür wollte die Zürcher Seite ein Einlenken bei den Beschränkungen im Anflugverfahren auf den Flughafen. Dies wiederum veranlasste Deutschland, auf die Abklärungen zum Endlager für Atommüll im Weinland zu verweisen – mit der Warnung, ein solches Projekt niemals ohne Widerspruch hinzunehmen.