

Fünf Jahre Kampf um den Hochrhein

Von Wilhelm Koblhaas

Als im Januar 1961 alle wesentlichen Heimatvereine und -verbände Badens und Württembergs in einer „Arbeitsgemeinschaft zum Schutz von Hochrhein und Bodensee“ zusammentraten, hatte unser hochverdienter Oberforstmeister Dr. *Feucht* bereits in seiner fortlaufenden Darstellung die Entwicklung gekennzeichnet, die von Schritt zu Schritt bedenklicher geworden war. Seither hat die Fülle der Tagesmeldungen die Möglichkeit solcher genauer Nachweisungen längst überholt, und unsre Arbeitsgemeinschaft kann als unstreitigen Erfolg für sich buchen, daß sie das allgemeine Interesse an der Bedrohung unsrer Heimatgewässer nachhaltig aufgestört und die Bedeutung dieser Fragen dem allgemeinen Bewußtsein so eingepreßt hat, daß der Komplex der Hochrheinschifffahrt und ihrer Folgewirkungen nicht mehr, wie es bereits den Anschein hatte, in einigen amtlichen Ressorts unter Ausschluß der übrigen Öffentlichkeit erledigt werden kann.

Es ist in diesen Jahren nicht bei diesem einen Problem geblieben. Aus der Frage der Schiffbarmachung des Hochrheins ergab sich die der Auslegung des deutschen Abkommens mit der Schweiz von 1929, das heute eindeutig als Grundsatz-Vereinbarung, nicht als verpflichtender Vertrag anerkannt ist, ferner Erörterungen über die Rentabilität des Vorhabens und die wirtschaftliche Bedeutung der von seinen Befürwortern ins Feld geführten Standortverbesserung; so ist seither in eingehenden Studien eine Reihe von Spezialfragen untersucht worden und vor allem eines geglückt: die von vorneherein skeptisch zurückhaltenden Gutachten der Verkehrswissenschaftler Prof. Dr. *Schmidt*, Freiburg und Dr. *Lambert*, Stuttgart, wurden nach längerer Verzögerung endlich doch zu öffentlicher Diskussion gestellt und fanden bei den entscheidenden Aussprachen im baden-württembergischen Landtag die angemessene Beachtung.

Von Beginn ihrer Tätigkeit an hat die Arbeitsgemeinschaft auf die Bedeutung der Reinhaltung des Wassers und der Wiederherstellung seines Gütezustandes hingewiesen, entsprechend den Warnungen, die von seiten der Biologen schon lange laut geworden, aber von den Verfechtern der Schiffbarmachung immer als unwesentlich abgetan worden waren. Die Probleme haben sich, beginnend bei den Abwässern von Industrie und Gemeinden, bis zu der völkerrechtlichen Streitfrage, wer das Bodenseewasser mitnutzen dürfe und wer nicht, wie in einer Kettenreaktion aneinandergereiht, oft auch mit recht gehässigen und neidischen Explosionen, in denen mittelalterliche Krähwinkerei und neuzeitliche Ressentiments mitwirkten. Man braucht sich heute, da der

Landtag in seinem richtungweisenden Beschluß vom 24. Oktober 1963 vieles von unsern eindringlichen Ausführungen berücksichtigt hat, nicht mehr mit den Anwürfen von damals auseinanderzusetzen: die Arbeitsgemeinschaft führe von ihrem Sitz in Stuttgart aus die Sache der hiesigen Industrie gegenüber den badischen Interessen, oder die der Bundesbahn gegenüber der Binnenschifffahrt, und sei aus diesen Quellen finanziert; hätten wir nur von da etwas bekommen, so wäre es doch wohl nicht annähernd so viel, als was der Rheinschiffahrtsverband aus industriellen Spenden für seine Propaganda auswarf! Doch wir stellen fest, daß wir wie in Schwaben, so beim Heimatschutz Südbaden mit dem Schwarzwaldverein und bei der in Konstanz gegründeten Arbeitsgemeinschaft „Rettet den Bodensee!“, vor allem aber in der Schweiz rührige Freunde gefunden haben; von ihnen dürfen wir hier den Herausgeber der Zeitschrift „Natur und Mensch“, Alt-Forstmeister Arthur *Ueblinger*, mit ihm auch seinen uneigennützigem Verleger und Förderer, Herrn *Augustin*, Schaffhausen, nennen, ferner als Vorsitzenden des ostschweizer Komitees Herrn *Konrad Graf*, der erst als Bürgermeister von Stein/Rhein und jetzt in der eidgenössischen Ständeversammlung nachdrücklich unsere Gedanken auch von seiner Seite des Rheins vertritt. Gegenüber den Phrasen vom Anschluß an ein großes europäisches Wasserstraßennetz, mit denen sich leider Herr Bundesverkehrsminister Dr. *Seeböhm* unzuständigermaßen in die Befugnisse der Anlieger zu mischen sucht, hat sich in der Westschweiz eine Arbeitsgemeinschaft zum Schutz der Aare gegen Schiffbarmachung und Industrialisierungsfolgen gebildet, während allerdings am Ostufer des Bodensees die Illusionen, daß Österreich an Stelle von Triest nun über Bregenz „den Anschluß an die Weltmeere gewinnen müsse“ (sic!) noch immer nicht mit dem Rechenstift auf die Kapazität des maximal möglichen Frachtverkehrs überprüft worden sind; hier können wir nur hoffen, daß die alte enge Freundschaft, die von unserm Land durch die badischen und württembergischen Alpenvereinssektionen seit bald hundert Jahren nach Vorarlberg hinüber gepflegt wurde, stärker bleiben wird als künstliche von wenigen Interessenten erzeugte Vorurteile! Es geht ja nicht darum, irgendeinem Nachbarn die wirtschaftlichen Entfaltungsmöglichkeiten zu beschneiden, sondern für eben jene Zukunft, die so oft von den sogenannten ‚Fortschritts‘-Sprechern beschworen wird, unwägbare und unverzichtbare Werte zu erhalten; denn – hier erlaube man eine Wiederholung des noch immer nicht oft genug Gesagten: was nützt die Steigerung des industriellen Volumens, wenn das gesunde Wasser verdorben sein

wird, und was hilft der verlockende Zukunftsqualm von Industrieabgasen, wenn dem arbeitenden Menschen der letzte Raum entzogen sein wird, in dem er sich von Smog und Lärm erholen könnte!

Die „Synthese von Industrialisierung und Landschaftserhaltung“, die der Rheinschiffsverkehrsverband – von seiten seines Vorsitzenden, Herrn Dr. Paulssen, sicherlich in ehrlicher Überzeugung – vorschlug, ist in dem Gutachten von Prof. Dr. Konrad *Buchwald*, das die Landesregierung vor Abfassung ihrer Denkschrift einholte, in dürren Worten als unmöglich bezeichnet worden: die Schiffbarmachung des Hochrheins mit all ihren unerläßlichen Eingriffen, wie Uferbegradigung und Ausbaggerung der Fahrrinne, ist mit der Bewahrung der Landschaft schlechterdings nicht vereinbar –, von den weiteren Folgen der Anlage von Umschlaghäfen usf. am Bodensee ganz zu schweigen! So hat der baden-württembergische Landtag, der sich 1959 und später noch einmütig für die Schiffbarmachung ausgesprochen hatte, den Plan nach eingehender Prüfung zwar nicht verworfen (eine so radikale Abkehr von früheren Auffassungen konnte billigerweise nicht sogleich erwartet werden), wohl aber hat er als Voraussetzung weiterer Erörterungen Garantien gefordert, einerseits für die Reinhaltung des Bodensees, andererseits für die Erhaltung der Landschaft an See und Hochrhein, und zwar durch staatsvertragliche Bindungen mit allen erforderlichen Kautelen.

Zu diesen Verhandlungen ist es bisher noch nicht gekommen, und auch nicht zu dem weiteren Schritt, dem Bund die Übernahme dieses Flußabschnitts als Bundeswasserstraße im Sinn des Grundgesetzes vorzuschlagen. Zunächst liegt in der Schweiz ein eingehender Bericht der wasserwirtschaftlichen Kommission vor, der, bei aller in den Einzelpunkten positiven Abwägung, doch das dominierende Ergebnis nicht verschweigt, daß die Schiffbarmachung nicht die Vorteile erbringen könnte, die man sich früher von ihr versprach. Diese Erwartungen können nach der seitherigen Entwicklung anderer Verkehrsträger einfacher und ohne die schweren Eingriffe in die Natur erfüllt werden, insbesondere durch die bereits in Angriff genommene Verbesserung des Autostraßennetzes, während der von Wasserstand und klimatischen Einflüssen abhängige Schifffahrtsweg durch die Bindung an den Fluß nie über ein Optimum an täglich durchlaufenden Schiffen mit festliegender Höchsttonnage hinauskommen kann. Auch die Nutzung der Wasserkräfte, die bislang gerne als Plus zugunsten des Schifffahrtswegs in Verbindung mit den Schleusenbauten genannt wurde, ist angesichts des rascheren Aufkommens der Atomkraft fragwürdig geworden, während gleichzeitig das Frachtvolumen an Heizstoffen durch die Konkurrenz der Pipelines fühlbar reduziert wurde.

Hier allerdings taucht die Frage auf, ob der Teufel nicht durch Beelzebub ausgetrieben ist: Die Trassenführung der ENI-Pipeline von Mailand nach Ingolstadt am Bodensee entlang wurde in der Öffentlichkeit so heftig diskutiert, daß wir, nachdem wir unzweideutig Stellung

genommen haben, die weitere Behandlung dieser höchst unerfreulichen Angelegenheit den berufenen höchsten Instanzen allein überlassen müssen. Nicht ohne Bitterkeit muß man aber feststellen, wie die Öffentlichkeit irregeführt wurde durch die Behauptung, daß die vernünftigerweise zu fordernde Trassenführung der Pipeline durch das Pfändermassiv wegen geologischer Bedenken nicht zur Diskussion stehen könne –, während jetzt, nachdem die Pipeline an gefährlichster Stelle dicht am See im Boden liegt, munter ein seit 1960 vorbereitetes Projekt eines Straßentunnels durch den Pfänder vorgelegt wird! Noch ist man also unter den Anliegern des Sees im Zeitalter des europäischen Gedankens nicht von der uralten Taktik des „Überfahrens“ mit „vollendeten Tatsachen“ abgekommen, gegen die sich unser ehrliches Empfinden sträuben muß und die uns auch mit dem Funktionieren sauberer demokratischer Grundsätze kaum vereinbar scheinen kann.

Ein scharfer Kampf um diese Grundprinzipien hat sich jetzt, ohne unser Zutun, aber mit unserer vollsten Sympathie, vor unseren Toren im Tal des Alpenrheins, also oberhalb der Einmündung in den Bodensee, erhoben, wo sich Vorarlberger, Liechtensteiner und ein gut Teil der Sankt Gallener Bevölkerung zum Widerstand gegen den Plan eines bei Rüthi gegenüber Feldkirch geplanten Heizölkraftwerks wenden. Die parlamentarische Mehrheit, die der Sankt Gallener Regierungsrat *Dr. Frick* für seinen Plan gewonnen hat (100 gegen 70 bei 30 Enthaltungen) ist so unsicher, und die chemisch-biologischen Garantien gegenüber den Befürchtungen wegen der Schwefeldioxyd-Abgase sind so anfechtbar, daß das letzte Wort noch nicht gesprochen ist. Hier hat sich mit dem Ruf „Rüthi-nein!“ eine allgemeine Volksdemonstration mit 25 000 Teilnehmern aus drei Ländern aufgemacht, wie sie auf deutschem Boden, leider, bisher gegenüber dem Rheinschiffsverkehrsplan noch nicht zusammengekommen ist. Nicht minder wichtig scheint uns die bei diesem Anlaß von Rechtsanwalt *Dr. Veiter* in Feldkirch völkerrechtlich untermauerte These, daß Maßnahmen, die derartig das Lebensrecht des Nachbarn berühren, nach Grundsätzen des Völkerrechts abzuwägen sind, um dem Mißbrauch einer falschverstandenen Souveränität vorzubeugen.

Es gibt zu denken, daß in der Rüthi-Frage der einhellige Widerstand der betroffenen Bevölkerung so viel stärker war als bei uns, wo erst nach und nach eine zähe Aufklärungsarbeit die Nachprüfung eines fast schon genehmigten höchst bedenklichen Projekts wie der Schiffbarmachung des Hochrheins erwirken und die aus merkantilen Interessen Bayerns zustande gekommenen ENI-Verträge über die Pipeline nicht mehr verhindern konnte. Ist es Gleichgültigkeit gegenüber den öffentlichen Belangen, die den Bürger die Wahrung seiner Rechte vertrauensvoll dem Parlament anvertrauen läßt? – Gleichgültigkeit gegenüber der Heimat, da man ja so weit, wenn nicht bis Serengeti, so doch bis Teneriffa und

Mallorca fliegen kann? Ja, man hat sich ernstlich mit einer verbreiteten Feindseligkeit gegenüber den „Naturschützern“ herumszuschlagen, die nicht jeden wild parken und campen oder nach Belieben Wochenendhäuser bauen lassen. Auch im Kampfgebiet gegen Sturheit und Egoismus hat die Arbeitsgemeinschaft ihren Sektor, wo es beispielsweise um die ungehemmte Ausbeutung der Kiesbänke vor den Uferhalden geht, oder um die Zunahme der von andern Seen durch Vorschriften gegen Öl und Lärm verdrängten Motorboote hierher, wo (wiederum stoßen wir auf dieselbe unabdingbare Forderung) noch keine internationalen Bindungen und Begrenzungen bestehen. Hier findet sich für Heimatschutz und Landesplaner ein weites Betätigungsfeld, auf dem die Zusammenarbeit, zu der sich bei jeder Aussprache alle Diskussionsredner theoretisch so schön bekennen, einmal praktisch Gestalt annehmen könnte. Gerne sei als Beispiel, daß dies mit gutem Willen so leicht möglich ist, die Fühlung angeführt, die hinsichtlich der Universitätsplanung Konstanz mit dem Gründungsrektor und dem staatlichen Beauftragten für die Bauentwürfe nach an-

fänglichen Kontroversen hergestellt wurde und, wie wir hoffen dürfen, zur Zerstreuung mancher Besorgnisse führen wird, zu denen leider anderweitige Beispiele rücksichtsloser neuzeitlicher Architektenplanung allen Anlaß gegeben haben.

Doch sei zum Schluß ein eindringliches Wort erlaubt: zwar die Zahl unsrer Freunde ist groß, und groß auch ihr Zutrauen zu den wenigen, die die Mühe dieser Informationen und Verhandlungen, Korrespondenzen und Denkschriften zu tragen haben; vieles aber könnte durch regere Mitwirkung am einen oder andern Thema erleichtert werden –, denn wenn wir nochmals auf die Lage bei Gründung unsrer Arbeitsgemeinschaft vor fünf Jahren zurückschauen, so dürfen wir zwar selbstbewußt eine Reihe von Erfolgen verzeichnen, aber auch bestätigt finden, daß wie bei der Hydra für jedes scheinbar erledigte Problem zwei neue hinzugewachsen sind –, und Herkules hatte es besser, denn er durfte mit der Keule dreinschlagen, die uns im Umgang mit so manchem Partner versagt ist. Darüber sei in fünf Jahren wiederum berichtet.

Muß die tausendjährige Weinlandschaft Württembergs zur „Rebensteppe“ werden?

Unter diesem Motto führt Dr. Linck, Güglingen, im Oktoberheft der „Schwäbischen Heimat“ eine scharfe Klinge gegen die Rebflurbereinigungen des württembergischen Weinbaus. Er stellt in dieser umfangreichen Arbeit, – auf die ich in allen Einzelheiten nicht eingehen kann – fest, daß die Weinrebe im Neckarraum vom Mittelalter bis in die jüngste Zeit herein auf gleiche Weise kultiviert und gepflegt worden sei. Karst und Haue seien die wichtigsten Werkzeuge des Weingärtners durch die ganzen Jahrhunderte gewesen.

Länger als andere Weinbaugebiete – nach Ansicht mancher Fachleute zu lange – hat der württembergische Weinbau am Althergebrachten festgehalten. Was in all dieser Zeit sich bewährt hat, an Erziehungs- und Arbeitsmethoden, Erfahrungsgut vieler Generationen denkender Weingärtner geworden ist, vom Vater auf den Sohn vererbt, weiterentwickelt und verfeinert wurde, das wirft man nicht so leichterhand von sich, wie ein abgetragenes Hemd. Erst als sich zeigte, daß mit der auf Handarbeit abgestellten herkömmlichen Bewirtschaftungsweise die Konkurrenz mit anderen Weinbaugebieten des In- und Auslandes nicht erfolgreich aufgenommen werden konnte, wurde der entscheidende Schritt getan, mußte er getan werden, wenn der Weinbau – und damit die *Weinlandschaft* – in Württemberg überhaupt weiterhin Bestand haben sollte. Gerade der Rückgang

der Rebfläche und die Verödung vieler Hänge in den von Dr. Linck zitierten Gebieten am Stromberg sprechen eine beredete Sprache. Man mag der alten Zeit nachtrauern und mag die heutige Entwicklung beklagen, aber, wie die Vermarktung eine andere ist als früher, Kelterungs- und Verarbeitungsmethoden sich geändert haben, so muß auch die Erzeugung heute neue Wege gehen. Mit Hacke und Karst sind im Zeitalter der Technik auf die Dauer keine jungen Leute mehr bereit, im Weinberg zu arbeiten und auch die älteren begrüßen dankbar die Erleichterung, die die Maschinen mit sich bringen. Daß die neue Arbeitsweise Veränderungen der Weinberge und bis zu gewissem Grade auch der Weinlandschaft nach sich ziehen muß, ist klar. Der Ansicht aber, daß die flurbereinigten Hänge nicht schön seien, muß ich doch entschieden widersprechen. Sie sind *anders* als das vertraute heimelige Bild, gewiß. Sie sind weiträumiger, großzügiger, flächiger, aber trotzdem schön in ihrer Art. Von einer Steppe, wie in Südfrankreich teilweise, kann man bei uns nicht sprechen. Überall findet das Auge doch wieder Halt, nirgends, auch bei den angeführten Beispielen nicht, geht die Fläche ins Uferlose, die reich bewegte Landschaft im Neckarraum sorgt dafür, daß die Dinge im Rahmen bleiben. Und das ist gut so. Denn dadurch werden all die Gefahren, die eine Monokultur – die Rebe ist eine solche – mit sich bringt, auf ein Mini-