

Entscheidung über letzte Werte an Hochrhein und Bodensee

Von Wilhelm Kohlbaas

Referat auf der Arbeitstagung des Deutschen Heimatbundes in Singen, 2. 9. 1964

Wo in unseren Tagen nahezu jeder auf das Recht pocht, am allgemeinen wirtschaftlichen Aufschwung möglichst reichlich teilzuhaben, werden Hinweise auf unwägbare Werte kaum noch gehört. Wenn also den Bezirken am Hochrhein und dem Hinterland des Bodensees die Binnenschifffahrt als das unfehlbare Mittel zur Herbeiführung dieses Wohlstands angepriesen wird, ist es schwer, wenn nicht unmöglich, Einwände nur mit der Erhaltung einer unberührten Landschaft zu begründen. Schon der Hinweis, wie unendlich wichtig beim erschreckenden Stand der Zivilisationsschäden die Bewahrung besonderer Erholungsgebiete sei, begegnet alsbald der Replik: das Bodensee-Gebiet sei nur vier Monate des Jahres ein Ziel des Fremdenverkehrs und könne also von ihm nicht leben.

In dieser Antwort zeigt sich schon jene trügerische Verschiebung der Argumente, die jede sachliche Klärung so sehr erschwert: daß diese Gebiete einzig vom Fremdenverkehr leben und mit der Konjunktur eines Jahresdrittels einen doppelt so großen toten Zeitraum wirtschaftlich ausgleichen sollten, hat nie jemand verlangt. Im Gegenteil sind auch diese Gebiete in den Statistiken und Schaubildern der Bundesstelle für Raumordnung oder des Deutschen Forschungsrates mit einem beachtenswerten gewerblichen Stand ausgewiesen, also keinesfalls Notstandsgebiete. Sie zeigen keine Unterbeschäftigung, wenn auch nicht gerade die Ballung eines großen industriellen Zentrums, und es mag darum gestritten werden, ob ein solches wirklich das erstrebenswerte Zukunftsbild wäre, wie es das 1958 erschienene Prachtwerk „Von der Nordsee zum Bodensee“ schon auf dem Umschlag mit qualmenden Schloten malt (vgl. „Schwäb. Heimat“ 1958, S. 113).

Die richtige Fragestellung kann vielmehr nur lauten: ist der zur industriellen Förderung heranzuführende Frachtschiffahrtsweg das für die Existenz dieser Bezirke unerlässliche Mittel, dessen Versagung und Bekämpfung diese zu einem unbilligen Rückstand verurteilen würde? Wäre dem so, so wäre zumindest darüber zu reden, ob die Werte von Natur und Landschaft hier vor stärkeren Notwendigkeiten zurücktreten müßten, – denn der Mensch lebt zwar nicht vom Brot allein, und doch ist es das erste, was er braucht, neben dem nicht minder wichtigen Wasser, von dem hier noch mehr zu sagen sein wird.

Die gleiche Frage wie für den südwestdeutschen Raum stellt sich für die Schweiz: ob erst die Frachtschifffahrt auf dem Hochrhein (und damit in den See bis Bregenz) den beteiligten Kantonen Anschlußmöglichkeiten eröff-

nen kann, die auf anderem Wege nicht zu schaffen sein würden? Auf beiden Seiten des Stroms (und auch für Vorarlberg im Hintergrund) geht es also in erster Linie um das Einmaleins einer unbestechlichen wirtschaftlichen Berechnung. Darum haben wir als Gegner der Hochrheinschifffahrt diese Grundfrage stets in den Vordergrund unsrer Einwendungen gestellt und die Bekanntgabe der zu lange im Schoß der Ämterstellen zurückgehaltenen verkehrswirtschaftlichen Gutachten gefordert, von denen nicht ein einziges diese Notwendigkeit, ja nicht einmal die Zweckmäßigkeit bejaht hat.

So muß man es als schlechthin unverantwortlich bezeichnen, wie von den Befürwortern des Schifffahrtsweges, neben andern grotesken Ausstreuungen, immer wieder die Aussichten dieses Projekts in vergrößerter Form projiziert werden. Schon bei der optimistischen Annahme der alsbaldigen Inangriffnahme des Ausbaus mit zügiger Aufeinanderfolge aller Schleusenbauten würde die Eröffnung des Rheins für die Frachtschifffahrt bis zum Bodensee keinesfalls mehr die heutigen Konjunkturverhältnisse vorfinden. Da, wie der Geschäftsführer des Rheinschifffahrtsverbandes im Januar d. J. in Überlingen vor einem größeren Zuhörerkreis beteuerte, die Schifffahrt keineswegs neue Industrien an den See bringen soll – (man möchte diese Zusage allerdings nicht auf die Goldwaage legen!) – so müßte sich die heute vorhandene Wirtschaft so lange durch helfen können, und sie vermag es, dem augenblicklichen Anschein nach, recht gut. Jede weitere Wirtschaftsgestaltung aber wird alle ändern, einer rascheren Entwicklung fähigen Verkehrsmittel stärker entwickeln und fördern. Das Ergebnis kann also immer nur sein, daß die Schifffahrt bestenfalls in einer sekundären Rolle hinter den großen Verkehrsträgern einherhinken, niemals aber eine so entscheidende Bedeutung in diesem Bereich erlangen würde, die den Aufwand und die unverhältnismäßig hohen Opfer an sonstigen Werten irgendwie rechtfertigen könnte.

Ohnehin ist die Rentabilität der deutschen Binnenschifffahrt heute sehr umstritten. Im Tiefland, wo sie die günstigsten Bedingungen findet, mag der Forderung der Eigenwirtschaftlichkeit der gleichen Wettbewerbsbedingungen neben andern Verkehrsträgern noch entsprochen werden – über Basel aufwärts hören diese Voraussetzungen auf. Die kanalisierte Mosel läßt sich als politisch gefördertes Beispiel nicht zu einem gerechten Vergleich heranziehen, – dagegen mag der Hinweis auf die schon heute in der Enge von Bingen bestehenden Stauungen dartun, daß bereits die Mittelrheinstrecke der Belastung durch einen zusätzlichen Lastschiffsverkehr kaum ohne

neue einschneidende Eingriffe gewachsen sein wird. Das programmatische Wort vom „Anschluß Österreichs an die Weltmeere“ erweist sich als eine leere Phrase, wenn dieser Anschluß künstlich durch einen schon heute nahezu verstopften Engpaß erzwungen werden soll, während die Natur diesem Lande ganz andere Verkehrswege gewiesen, hier aber Grenzen und Beschränkungen geschaffen hat, die man vergebens zu leugnen sucht. Die Selbsttäuschung zeigt sich am deutlichsten darin, daß die Befürwortung der Hochrheinschiffahrt stets auf alte Planungen und Absprachen zurückgreifen muß, als sei die Welt seither nicht weitergegangen. Da nun diese Vorkämpfer stets so selbstbewußt den „Fortschritt“ für sich in Anspruch nehmen und den sachlichen Gegner als schwärmerischen Romantiker, möglichst im Zerrbild mit Lodenmantel und Sträußchen am Hute, als rückständig zu verschreien suchen, muß einmal unmißverständlich gesagt werden, daß im Zeitalter des Tempos die Flußschiffahrt kaum weniger veraltet ist als die Beförderung mit dem Pferdefuhrwerk, die einst neben ihr, noch vor 125 Jahren, den Verkehr beherrschte! Wer da einwendet, man ziehe ja die Lastkähne nicht mehr vom Treidelpfad aus stromauf, sondern verfüge über stattliche 1350-Tonnenschiffe mit Maschinenantrieb, leugnet die unbestreitbare Tatsache, daß die Binnenschiffahrt längst an Grenzen angekommen ist, die andern Verkehrsträgern nicht gesteckt sind: Grenzen der Geschwindigkeit und der Erweiterungsmöglichkeiten, die sie immer noch stärker im Wettbewerb mit allen andern zurückfallen lassen müssen.

Das sind geographische und mathematische Gesetze, die Ausnahmen nur eben da gestatten, wo ungewöhnlich günstige Tieflandbedingungen nicht nur die Kanalführung an sich, sondern noch die Schaffung zusätzlicher Entlastungswege für überfüllte Wasserstraßen erlauben. Diese Möglichkeit hört aber bereits am rheinischen Schiefergebirge auf. Für den Schifffahrtsweg über Basel hinauf, der gewissermaßen erst als Dritter in der Hinterhand warten muß, könnte die Wasserstraße nie über ein gewisses Optimum hinauskommen.

Selbstverständlich wird von den Kanalfanatikern immer nur mit diesen Best-Zahlen operiert, – beispielsweise in einer Denkschrift des in dieser Hinsicht besonders phantasiereichen nordostschweizerischen Schifffahrtskomitees St. Gallen, das volle 340 Tage jährlicher Verkehrsausnutzung für die Hochrheinschiffahrt zugrunde legt, ohne die Einflüsse von harten Wintern oder trockenen Sommern, von Nebel und sonstigen unwägbaren Hemmungen einzurechnen, die hier wiederum ganz anders zu werten sind als in Niederdeutschland. Der Stau an den Schleusen und Umschlagstellen muß hier zu einem Faktor werden, der, noch ehe der Versuch gemacht ist, mindestens soviel als sicher erscheinen läßt, daß mit einem gleichmäßig zügigen Durchlauf nicht zu rechnen und – was hier zu betonen bleibt – ein Höchstvolumen nie zu überschreiten sein wird. Die stolzen Hinweise, wie sehr in unsrer Zeit abnormen Wirtschaftsaufschwungs auch

der Umschlag an den Binnenschiffahrtsstraßen – etwa auf dem Neckarkanal – emporgeschnellt sei, lassen sich auf den Hochrhein schlechterdings nicht übertragen, denn „Eines schickt sich nicht für alle“, und hier am wenigsten!

Nicht von ungefähr sind übrigens in dieser Zeit des Aufschwungs auch begeisterten Anhängern der Binnenschiffahrt berechtigte Bedenken hinsichtlich der Rentabilitätsgrenze gekommen. Während man im Ruhrgebiet aus Gründen der Volksgesundheit endlich überlegt, wie den Folgen der schrankenlosen Ballung abzuhelpen sei, hat im Stuttgarter Raum unlängst Dr. Speidel, der als Reederei-Fachmann jahrzehntlang eng mit der Binnenschiffahrt verbunden war, ein offenes Wort gegen die Weiterführung des Neckarkanals gesprochen. Auch dieses Projekt stand einst im Zeichen ungehemmter Landkartenstrategie, als man die Geislinger Steige zu überklettern und die Donau über Riß und Schussen mit dem Bodensee zu verbinden gedachte.

Es ist ja nicht nur die Wasserstraße schlechthin, die sich – wenn man den Schifffahrtsfreunden folgen will – „schon von der Natur aus dem Menschen anbietet“ (ja, das war einmal, in der Zeit der Lastkahnschifferei); der heutige Verkehr braucht, wenn eine Transportstraße als solche gerechtfertigt sein soll, Anlagestellen, Stapel- und Umschlagplätze, und diese ihrerseits Zufahrtstraßen, Anschlußgleise, Siedlungen, kurz, ihre Folgeanlagen müssen sich unweigerlich tief in die Landschaft hineinfressen und die ganze Umgebung in ihren Bann ziehen. Ob dies im Neckartal um Stuttgart oder am Rheinknie um Basel zu idealen Lösungen geführt hat, mag die Anschauung zeigen. Man kann Entwicklungen, wo große Industriegebiete seit ihrem Entstehen auch alle erdenklichen Verkehrswege dahingezogen haben, nicht zurückdrehen – man kann aber sehr wohl überschauen, was nach solchen Beispielen in Landschaften entstehen muß, in denen solche Industrieballungen bisher noch nicht bestanden. Dies ist der grundlegende Unterschied, der bei der bedenkenlosen Gleichsetzung aller europäischen Wasserwege regelmäßig nicht genug beachtet wird.

Die schon zitierte Beschwichtigung seitens des Rheinschifffahrtsverbands, man wolle ja mit der Schiffbarmachung keine neue Industrie in diesen Raum ziehen, ist, bei Zubilligung aller mildernden Umstände, bestenfalls ein Selbstbetrug (man hat zudem schon viele Äußerungen gehört, die ganz offen mit weit größeren Hoffnungen spielen!). – Es gibt schlechterdings nur zwei Möglichkeiten:

die völlig unglaubliche, daß mit unabsehbaren Ausbau- und Nebenkosten (die regelmäßig in den Bauplänen der Wasserstraße gar nicht mitkalkuliert sind) nur ganz wenige bereits bestehende Uferindustrien durch die Hochrheinschiffahrt gewisse Frachtersparnisse für nicht-eilige Materialien erhalten sollen; sie würden keinesfalls den versprochenen wirtschaftlichen Auftrieb für das Gesamtgebiet bringen;

oder die andere, daß der Schifffahrtsweg jede noch nicht erschlossene industrielle Kapazität in den Anliegerbereichen fördern, ja gewaltsam aktivieren soll – mit der Folge, daß diese Industrie kraft der von ihr nicht zu trennenden dynamischen Ausdehnungskraft die gesamte Landschaft zu erfassen suchen wird. Dabei müßte die Schifffahrt als tragender Faktor doch immer nur sekundär bleiben im Vergleich zu Kapazität und Ausbaufähigkeit der Verkehrsträger, die in Wahrheit den modernen Fortschritt verkörpern.

Die Möglichkeiten von Pipeline und Flugverkehr seien vorweg nur kurz genannt, weil ihre Entwicklungsmöglichkeiten längst nicht abgeschlossen sind. Auch die wesentlichen Konkurrenten für den Wasserweg, Straße und Schiene, sind beide im südwestdeutschen Raum noch längst nicht zum höchstmöglichen Grad entwickelt. Statt über die Schifffahrt, die in diesem Bezirk zum wirtschaftlichen Heilmittel gar nicht werden kann, sollte man darüber nachdenken, daß die großen Verkehrsstrecken im Südwesten in mittelbarer Auswirkung der Besatzungszeit zu lange vernachlässigt blieben. Man hat sich endlich aufgegriffen, die Autobahnstrecken sowohl zum westlichen wie zum östlichen Randgebiet des Bodensees verstärkt heranzuführen und mit Ausbau und Elektrifizierung den Rückstand der Bundesbahn in diesem Verkehrsgebiet aufzuholen. Trotz dieses verkehrspolitischen Nachhinkens aber hat die Bundesbahn stets erklärt, daß sie in dem Gebiet, das die Hochrheinschifffahrt für sich zu beanspruchen gedenkt, noch über eine ungenutzte Kapazitätsreserve verfüge, und ferner, daß die Frachten, die die Schifffahrt für sich dereinst zu buchen hofft, nicht etwa zusätzlich zum Wirtschaftsvolumen des Bezirks hinzutreten würden, sondern sich als Frachtenausfall zum Nachteil der Bahn auswirken würden. Das bedeutet in dürren Worten: der Steuerzahler würde doppelt zuschießen müssen, einmal für Baukosten und Unterhaltung der Schifffahrtsstrecke, andererseits durch seine Beteiligung am Verlust der Bundesbahn. Dann werden alle Staatsbürger aus der Kostenrechnung der Bundesbahn, mit ähnlichem Mißbehagen wie unlängst bei der Bundespost, festzustellen haben, daß jede Einbuße auf diesem Gebiet (und auch jeder Fehlgriff in der Planung!) aus ihrer höchstpersönlichen Tasche gehen wird.

Hier ist auf eine der perfiden Nachreden zu antworten, mit denen der Reptilienfonds der Schifffahrtsvorkämpfer seine Propaganda zu speisen liebt: da unsre Schweizer und süddeutschen Arbeitsgemeinschaften zum Schutz des Hochrheins und zur Abwehr der Industrialisierung nicht über steuerbegünstigte Millionenspenden verfügen, wie sie in geheimen Rundschreiben bei Werken, Banken und anderen Unternehmen zugunsten der Schifffahrtsverbände gesammelt werden, so macht man sich die Sache einfach und zeigt mit dem Finger auf uns: „diese Naturschützer könnten mit ihren paar Beitragsmärklein gar nicht existieren, wenn sie nicht von der Bundesbahn subventioniert wären“ ... und der Herr Abgeordnete Person (Freiburg) tut ein übriges dazu, indem er in St. Gallen, wo man alles nur unter dem Gesichtspunkt der Wirt-

schaftskonkurrenz sieht, Zusammenhänge unseres Widerstands mit Sonderinteressen der Stadt Stuttgart andeutet. Er ist bis heute den Beweis schuldig geblieben, hat es auch nicht für anständig empfunden, seine Behauptung richtigzustellen. Aber in der bekannten Wochenschrift „Der Spiegel“ hat, im Gegensatz zu der Behauptung der Schifffahrtsplaner, nie dergleichen gestanden.

Wer sich mit solchen Praktiken auseinandersetzen muß, kann geradezu verzweifeln über die Einflüsse und Gesichtspunkte, nach denen über die Zukunft unsrer Heimat bestimmt werden soll. Um so höher ist es anzuschlagen, daß unsre mit so geringen Mitteln verbreiteten Warnrufe ein Echo gefunden haben, das man geradezu als Auflehnung, mindestens aber als wache Aufmerksamkeit gegenüber solchen Projekten bezeichnen darf – ein Zeichen, daß auch im Zeitalter der Mechanisierung nicht aller Sinn für Natur und Heimat geschwunden ist.

Dies alles gilt genauso für die Schweiz, wo vor allem ein Problem herauszuheben ist: in schöner Solidarität spricht man in der Westschweiz, der eine Fortführung des Schifffahrtswegs bis in den Waldshuter Raum auch den Anschluß der Aare ermöglichen würde, davon, daß dann auch die Ostschweizer Kantone „nicht benachteiligt“ bleiben, sondern ihren Wasserweg bis Konstanz und über den See bekommen müßten. Jedoch der Gedanke eines „transhelvetischen“ Kanals, der durch die Aare in die Seen längs des Jura hinaufgeschleust werden und dann in den Genfer See hinüberklettern soll, ist eine ähnliche Illusion wie jener alte Plan eines Neckar-Donau-Kanals über die Alb, um so mehr, als Frankreich gar nicht daran denkt, nur um des schönen Bildes eines europäischen Kanalnetzes wegen den Anschluß rhoneabwärts aufzubrechen und eine, wenn auch nur theoretische, Konkurrenz zur Rhein-Rhone-Schifffahrt zu unterstützen.

In der übrigen Schweiz aber laufen die großen Verkehrslinien in der Hauptrichtung von Norden nach Süden und die Hauptachse Basel–Zürich. Frachten die *quer* dazu über alle Schleusen und Aufenthalte die Hinter-schweizer Kantone erreichen sollten, würden mengenmäßig nie ausgleichen, was durch eine große Überlandplanung im Anschluß an diese Grundrichtung gebessert werden kann; diese Planung ist nun eine rein schweizerische Angelegenheit, immerhin darf man sich dagegen wehren, wenn das Entstehen eines zeitweiligen Engpasses bei Chiasso im vorigen Sommer (1963), bedingt durch die vorausgegangene winterliche Stromverknappung und eine Überbelastung des Transits durch Hunderttausende von Gastarbeitern, von den Schifffahrtsvorkämpfern zu der Parole benutzt wurde: „Hätte man den Wasserweg auf dem Hochrhein, so wäre eine wirksame Entlastung erreicht worden!“ Gar nichts wäre entlastet worden, und wer noch an solches Gewäsch erinnert, kann es nur tun, um die skrupellose Propaganda ins rechte Licht zu rücken. Demgegenüber dürfen wir als Gegner einer solchen Taktik uns den gelegentlichen Vorwurf, „uns fehle das Verständnis für die Notwendigkeiten der Schweiz“ in aller

Form verbitten, auch wenn er aus dem Mund eines Ministers kommt: denn wir sind in unsrer Auffassung mit einer Reihe von Schweizer Sachkennern völlig eins und werden uns die Kritik der Tatsachen weder durch Propaganda noch durch autoritäre Bevormundung verbieten lassen.

Wenn nun der „transhelvetische Kanal“ (um den auf der Genfer Expo mit großen Mitteln ein gewaltiger Aufwand gemacht wurde) ein Hirngespinnst ist und bleibt, so hören wir andererseits Herrn Bundesverkehrsminister Seeböhm: „Zürich müsse seinen Rheinhafen haben.“ – Was geht Herrn Seeböhm, dem ja die Rede sehr flüssig läuft, der Züricher Hafen an, bevor die Schweiz selbst auskalkuliert hat, was sie braucht und was nicht? Vor allem wäre dieser Hafen gar nicht in Zürich, sondern weitab von den Toren, gar in Eglisau (das man immer halblaut nennen hört, wenn die Schifffahrtsverfechter ihre Karten nicht ganz offen zeigen wollen).

Deutlich sei betont, daß im baden-württembergischen Landtagsbeschluß vom 24. 10. 1963, entgegen gelegentlichen anderen Auslegungen, von Eglisau nichts gesagt ist (wiederum, weil es eine Schweizer Gebietsfrage ist) – und so darf sich die Betrachtung zu diesem Punkt aufs rein Technische beschränken: daß nämlich ein „Züricher Rheinhafen in Eglisau“ für den Umschlag zwischen Schiff und Achse zur Überwindung des Niveau-Unterschieds zwischen dem Fluß und den Verkehrsanlagen am Lande überdimensionale Rampen als Zu- und Abfahrtswege erfordern würde, wie denn überhaupt solche zusätzlichen Bedingungen regelmäßig zu kurz kommen, wo man die Probleme nur im weltwirtschaftlichen Maßstab 1:1 000 000 sehen will, der nun einmal für unseren engen Raum nicht paßt!

Auch am Bodensee gilt für den Schweizer Verkehrsanschluß, mehr noch als für das deutsche Ufer, der Grundsatz, daß ein effektiver Nutzen des Wasserweges nur einer dicht am Ufer gelegenen Industrie zugute kommen kann. Aber manche, wie z. B. Saurer als die wichtigste, werden ihre Ware nicht der Schifffahrt anvertrauen. Sowie man die Güter erst einmal vom See zum Bestimmungsort umladen muß, sei es auch nur für die Kurzstrecke nach St. Gallen, wird der Preis dieses Arbeitsgangs rasch die geringe Ersparnis aufgezehrt haben, die einzelne Industriezweige – keineswegs die Gesamtwirtschaft und Allgemeinheit! – allenfalls in einzelnen Posten auf dem Wasserwege für sich erzielen könnten.

Wie an der Mosel keineswegs jedes Anliegerdorf durch die Schifffarmachung in einen weltauftgeschlossenen Hafenplatz verwandelt werden konnte (dafür aber jeder von den noch heute nicht übersehbaren Anlieger-Auswirkungen berührt werden wird), soll auch die Belegung des Hochrheins und Bodensees durch die Frachtschifffahrt nur an einigen wenigen Umschlagplätzen münden. Es liegt einerseits auf der Hand, daß dies keine endgültige Beschränkung bedeutet, da dies dem Grundsatz freier Wirtschaft und vitaler industrieller Entfaltung zuwiderliefe; andererseits sieht man bereits, daß die Erwartung, die

jeder Bürgermeister an gewerbesteuerbringende Erschließungsmöglichkeiten knüpft, für viele damit erschöpft sein wird, daß sein Ort als Pendler-Reservoir für den begünstigteren Nachbarn (wohl aber mit den Fürsorgelasten in Krisenmomenten) dient. Nimmt man als die heute schon gegebenen Zentren auf deutscher Seite zunächst Konstanz (wo die industriellen Hoffnungen sich mit der gleichzeitigen Entwicklung des Universitätsprojektes stoßen), dazu das schon stark industrialisierte Friedrichshafen und schließlich Lindau, so wird doch niemand glauben, daß es bei einer solchen Abgrenzung sein Bewenden behalten würde. Als Beispiel diene der Neckarlauf im Abschnitt Heilbronn–Stuttgart, wo sich eine ganze Serie von Stellen aufzählen und zeigen läßt, an denen ursprünglich nur eine bescheidene Anlage- und Zufahrtsstelle vorgesehen war und dann Schritt um Schritt immer weitere Anlagen dicht am Ufer aus der Landschaft herausgeschnitten werden mußten, in der heute die Industrieanlagen weithin das Bild beherrschen.

Welch plumpe Taschenspielererei unsrer Gegner, daß sie, als wir einem Kreis von Schweizer Journalisten diese Tatsachen vorführten, zur Gegendemonstration an den Flußabschnitt Heidelberg–Neckarsulm einluden, um darzutun, wie unberührt der kanalisierte Neckar sich durch den Odenwald schlängle ... dort nämlich, wo keine industriellen Siedlungen und Verkehrswege jemals bestanden, wo vielmehr die Gebirgslandschaft nur Durchgang zum industriellen Zielort darstellte! Bei unsrem Thema aber soll ja Hochrhein wie Bodensee eine Kette solcher Zielorte mit dem Wirtschaftsverkehr der weiten Welt verbinden!

Eine zweite ebenso grobe wie konsequente Irreführung, die sich aus der Beschönigungspropaganda des Rheinschifffahrtsverbands sogar in die Regierungsdenkschrift von 1961 eingeschlichen hat, ist die Bagatellisierung der Verölungsgefahr: die Technik habe längst Mittel gefunden, die Ölverschmutzung, die vom Schiffsverkehr in die Gewässer übergehe, durch geeignete Vorkehrungen abzufangen. Als ob es darauf ankäme!! Es geht doch gar nicht um diese Ansammlung des sogenannten „Bilgenwassers“ im ölgetriebenen Schiff, vor dem – wenn man sich der Verlässlichkeit der Schiffsleute 100%ig anvertrauen will –, allenfalls See und Fluß bewahrt bleiben kann (trotzdem reißen bei all den frachtbefahrenen Gewässern die Klagen über die Verölung nicht ab); die Hauptsache ist und bleibt aber, was durch eine Häufung ölgetriebener Anlagen und Fahrzeuge und entsprechender Tanks an den Umschlagstellen der Schifffahrt am Land notgedrungen täglich und stündlich abfällt, ungerechnet die Abwässer, die heute an jeder industriellen Anlage mit Chemikalien jeder Art und dabei wiederum vor allem phenolhaltigen Stoffen durchsetzt sind.

Zu den Beschwichtigungsbemühungen der Schifffahrtsfürsprecher gehört auch die geradezu entrüstete Ablehnung des Begriffs „Kanalisierung“: es handle sich doch nur um die Nutzung des freiströmenden Flusses, der sich dazu (bis auf den Einbau von Schleusen und Kraftwer-

ken) „geradezu von selbst darbierte“. – So war es im Mittelalter, als jener Züricher Kahn den Hirsebrei nach Straßburg brachte; heute wird verschwiegen, daß für die 1350-Tonnen-Schiffe auf dem ganzen Hochrheinlauf eine 4 m tiefe Fahrrinne geschaffen werden muß (für den Aushub wird sich dann an den Ufern Platz finden müssen!) – und noch mehr; sie muß auch seitlich auf 80 m verbreitert werden, um das Ausweichen zu ermöglichen. Wieviel Kollisionen dennoch möglich sind, meldet die Presse von andern Wasserstraßen Tag für Tag mit allen reizvollen Folgen. Wie schließlich die Ufer ihre Natürlichkeit bewahren sollen, da ihre Befestigung gegen den Wellenschlag unerläßlich werden wird, mag man sich nach einer Fahrt längs des Mittelrheins ausdenken und kann die ersten abschreckenden Beispiele auch bereits am Hochrhein finden.

Gegenüber der weiteren Beschönigung, daß die Kosten des Ausbaus großenteils durch Wassernutzungs-Entgelte und den Ertrag der Kraftwerke ausgeglichen würden, bleibe dahingestellt, inwieweit darin eine verkappte Subvention an die Schifffahrt zu sehen wäre. Die Erwähnung der Kraftwerke aber weckt neue Bedenken gegen diese gesamte Kalkulation, nicht nur im Blick auf die Entwicklung der Atomenergie, sondern auch nach den Erfahrungen aus der Stromverknappung von 1963, wo ein Fachmann meinte: „das einzig Sichere am Wasserkraftwerk war das Dampfkraftwerk im Hintergrund!“ Die Schweiz ist bereits zum Bau mächtiger Thermo-Kraftwerke sowohl am Hochrhein wie am Alpenrhein übergegangen, mit Nebenerfolgen, die uns nicht nur die 200 m hohen Schornsteine im Landschaftsbild zeigen, sondern die noch völlig unabsehbare Auswirkung der Abgase auf weit entfernte Wälder und Erholungsbereiche ...

Nun aber zu der entscheidenden Zukunftsfrage überhaupt: der *Reinerhaltung der Gewässer*, die wir als Lebenselement unbedingt benötigen. Es ist bekannt, daß weite Gebiete seit 1956 durch die Bodensee-Wasserversorgung gespeist werden, weil ihr eigener Gewässerbestand den Bedarf nicht mehr decken kann. Es ist ein seltsamer Ausdruck christlich-europäischer Gesinnung, wenn speziell im streitbaren Kanton St. Gallen Stimmen laut wurden (in deren Chor sich auch deutsche mischen!), daß der Stuttgarter Raum als Industriezentrum das Wasser der Bodensee-Anlieger gebrauche, um seine Konkurrenzfähigkeit diesen gegenüber zu verstärken, und daß als Folge die Forderung gestellt wird: eine Schweizer Zustimmung zur Erhöhung der württembergischen Wasserentnahme aus dem Bodensee von der Zustimmung zur Hochrheinschifffahrt abhängig zu machen!

Es führt zu weit, darzutun, daß die bisherige, und auch eine wesentlich gesteigerte Wasserentnahme aus dem Bodensee dessen Niveau überhaupt nicht berühren würde, außerdem daß speziell durch württembergische Maßnahmen beim Ausbau der Illwerke in der Silvretta ein verstärkter Zufluß der den Bodensee speisenden Gewässer erreicht wurde, der auch die beantragte Erhöhung

der Entnahme noch immer übersteigt! Noch wichtiger scheint die Feststellung, daß die Schweiz bis Zürich (dessen See auf Grund der industriellen Einwirkungen kein brauchbares Trinkwasser mehr hergibt) und ebenso noch ein viel weiterer süddeutscher Raum in den nächsten Jahren einzig noch im Bodensee sein Wasserreservoir finden kann.

Es handelt sich dabei um eine allgemeine Erscheinung unsrer Zeit, für die mit Verkehrstempo und Zivilisationschäden die Gewässerverderbnis einerseits, der gesteigerte Wasserbedarf andererseits kennzeichnend sind. Weit-schauend haben die Vereinigten Staaten von Nordamerika hohe Summen für die Salzentziehung aus dem Meerwasser und damit für die Gewinnung neuer künftiger Wasserspender ausgeworfen, und der ermordete Präsident Kennedy hat 1961 in einer Botschaft an den Senat nachdrücklich auf die Bewahrung unsrer natürlichen Wasservorräte hingewiesen. Erst in diesen Tagen haben die USA die befreundeten Nationen aufgerufen, sich ihren Bemühungen um solche Wassergewinnung anzuschließen. Es ist kein Zweifel, daß diese Behelfsmaßnahmen, wenn sie in großem Ausmaß gelingen sollten, bei der Wassernot, die als Zukunftsgespenst über dem glänzenden Bild unserer Zivilisation droht, nur gleichfalls Ausdruck der Teuerung sein können, die nicht von ungefähr diesen Namen führt, und der Heidelberger Gelehrte Fischbeck sieht in ihr nicht mit Unrecht die Quelle künftiger Menschheitskatastrophen wie einst im frühen Altertum.

Was folgt aus diesen Erkenntnissen für unser Thema: die Erhaltung des Bodensees um jeden Preis für diesen wichtigsten Lebenszweck aller auf ihn angewiesenen Länder, und damit Fernhaltung jeder zusätzlichen Gefährdung, die eine verstärkte Industrialisierung, und als ihr Werkzeug gerade die Schifffahrt, in diese Gewässer bringen kann! Nur am Rande sei die biologische Feststellung gestreift, daß der See an sich durch die Häufung industrieller Bestandteile in den Abwässern eine tiefgreifende strukturelle Wandlung erfahren hat, die sich in den letzten Jahren katastrophal fortgesetzt hat: im Überhandnehmen der Algen, die im Absterben ihrerseits den Faulschlamm auf dem Seegrund verstärken, und der sich als weitere Folgeerscheinung auch in der Veränderung der Fischwelt äußert. Dem „Umkippen“ des Sees, das ist dem Verlust seiner Eignung zur Trinkwasserversorgung, wird jetzt durch Maßnahmen der Länder und Gemeinden in zwölfter Stunde mit allen Mitteln entgegengewirkt. Es ist undenkbar, daß man diese Bemühungen, diese wahrhaft ungeheuren Ausgaben wieder illusorisch, d. h. lächerlich macht, indem man neue Gefährdungsfaktoren selbst in den See leitet!

Den Industrie-Propagandisten, die da auf die voraussichtliche Vermehrung der Schweizer Bevölkerung von 7 auf 10 Millionen für die nächste Generation hinweisen und darum nach erhöhten Arbeitsmöglichkeiten rufen, darf erwidert werden: und was fangen diese zehn Millionen ohne Trinkwasser an? – So stellt sich, was ein-

gangs als Frage des wirtschaftlichen Einmaleins zu bezeichnen war, auch bevölkerungspolitisch als ein Problem des Grenzpunktes dar, wo dem industriellen Ausgreifen eben einmal unübersteigbare Schranken gesetzt sind, die man nicht ungestraft leugnen darf.

Bei all diesen Betrachtungen wurde bisher das Wort „Naturschutz“ bewußt vermieden, weil sich die Unmöglichkeit des ganzen Schiffsahrts- und Industrialisierungsgedankens so viel besser mit mathematischen Beweisen dartun läßt, an denen schlechthin nicht zu rütteln ist.

Zu den vielen irreführenden Slogans der Schiffsahrtsvorkämpfer gehört aber auch die vielmißbrauchte Schlagzeile: „Naturschutz gegen Technik“ – die, kaum versteckt, die bewahrende Rolle des Naturschutzes mit ihren vielfach im kleinen Rahmen anfallenden Aufgaben dem heilbringenden weltoffenen Fortschreiten der Technik entgegenhält. Nichts ist falscher als das! Nicht nur ist der Gedanke der Erhaltung der Landschaft und ihrer Schönheit nur ein kleiner Teil der Gegengründe neben den bereits angeführten; es trifft auch gar nicht zu, daß „der Naturschutz“ sich grundsätzlich gegen die Technik stelle. Wenn es (vor allem in der Gründungszeit des Deutschen Heimatschutzes, noch im Kaiserreich) manche Rücksichts- und Geschmacklosigkeit der vorwärtsdrängenden Ellbogentechnik zu bekämpfen gab und auch heute immer wieder zu bekämpfen gibt, so weiß doch, wer aktiv im Heimatschutz arbeitet, den guten Willen und das Können so vieler technischer Gestalter zu achten. Zahllose industrielle Anlagen sind in diesem Geist in die heimatliche Landschaft glücklich eingepaßt worden; dies Bekenntnis sei ausdrücklich allen hier nachfolgenden Einwendungen vorausgeschickt:

Es ist, nach den Worten unsres verstorbenen Kampfgenossen Eduard Spranger, ein verderblicher Irrtum, wenn der Mensch meint, daß er das, wozu ihn der technische Fortschritt befähige, um jeden Preis verwirklichen müsse. In der Lebenszeit von nur zwei Generationen hat uns dieser Griff ins Maßlose an den Rand allgemeinen Verderbens geführt, und es sind ernsthafte und weise Männer, die es als unabwendbar erkennen, sofern nicht endlich der Weg zur Selbstbescheidung und damit die Rückkehr zu andern Wertmaßstäben bejaht wird. Dazu haben auch wir uns unmißverständlich bekannt.

Wie klein wirken demgegenüber immer wieder die Versuche der Interessenverfechter, darzutun: man sei bei der Hochrheinschiffahrt so gerne bereit, „idyllische Landschaftsstrecken“ zu schonen, man sei ja selbst durchaus heimatliebend wie nur einer – und noch vor wenigen Wochen ging von St. Gallen ein „Offener Brief“ aus mit der Einladung an die Heimatschützer, sich doch einmal gemeinsam über ein Gutachten zur Wahrung des Naturschutzes zu verständigen. Diese Sirenenklänge sind uns schon oft gepfiffen worden, doch immer mit dem Ausgangspunkt, als sei die Schlacht für die Hochrheinschiffahrt bereits gewonnen und komme es nur noch auf gnädige Konzessionen an – während es nach wie vor

darum geht, dies ganze gemeingefährliche Projekt in Bausch und Bogen abzulehnen!

Der „offene Brief“ geht mit gewohnter Eleganz darüber hinweg, daß die baden-württembergische Landesregierung schon vor 3 Jahren – wir dürfen wohl in Anspruch nehmen: mit auf Grund unsrer lebhaften Vorstellungen gegenüber dem damals schon beinahe bejahten Vorhaben –, ein Gutachten von Professor Dr. Buchwald speziell unter dem Gesichtspunkt der Möglichkeiten des Landschaftsschutzes angefordert und ihrer späteren Denkschrift an den Landtag mit zugrundegelegt hat.

Professor Dr. Buchwald hat jede Vereinbarkeit von Hochrheinschiffahrt und Bewahrung der Landschaft rückhaltlos verneint. Ich habe darum jenen „offenen Briefschreibern“ empfohlen, die für ein neues Gutachten vorgesehenen Mittel lieber einem Abdruck und allgemeiner Verbreitung jener offiziellen Begutachtung zuzuwenden. Damit ist es an der Zeit, die Einstellung der maßgebenden Instanzen und mit ihr die rechtliche Situation als Basis der künftigen Entwicklung, auch hinsichtlich einiger weiterer bedrohlicher Projekte, zu erörtern: Bei der Vereinigung der südwestdeutschen Landesteile zum heutigen Baden-Württemberg trat, als Erbschaft aus ganz andern Verkehrsvoraussetzungen, auch der schon vor dem ersten Krieg erörterte, nach 1919 zugleich mit der Neckarkanalisierung entworfene und 1929 zwischen Baden und der Schweiz erstmals staatsvertraglich behandelte Hochrheinschiffahrtsweg wieder in den Vordergrund. Entgegen allen beflissenen anderslautenden Deutungen kommt jener Vereinbarung (auch nach regierungsamtlicher Auffassung) nur die Auslegung als beiderseitig grundsätzlicher Bereitschaft zu, und zwar für den Fall, daß wirtschaftliche Verhältnisse den Ausbau, auf Grund dann zu schließender eingehender Verträge, wünschenswert machen würden. – Dem Abkommen von 1956 über die Wasserentnahme der Bodenseewasserversorgung wurde eine Klausel eingefügt, daß sie die Ausführung des Schiffsahrtswegs nicht praejudizieren solle... dies muß ebenso offen berichtet werden, wie darauf hinzuweisen ist, daß die damaligen Verhältnisse am See noch nicht die Katastrophenentwicklung unsrer Tage voraussehen ließen. In der nachbarlichen Beziehung von Staaten an einem Binnensee, an dem es keine völkerrechtliche Dreimeilenzone gibt, gehört in solcher Lage die freundnachbarliche Verständigung, die in der Bildung einer internationalen Bodenseekommission Ausdruck gefunden hat, zu den Selbstverständlichkeiten und Lebenserfordernissen.

Es mag mit auf eine freundliche Berücksichtigung Südbadens zurückzuführen gewesen sein, daß sich Landtag und Regierung des neuen Südweststaates lange in der Vorstellung bewegten, man könne diesem Landesteil durch die Schiffbarmachung des Hochrheins gewissermaßen ein Äquivalent geben, nachdem der industrialisierte Stuttgarter Raum mit Neckarkanal und Neckarhafen bedacht sei. Aber die Schattenseiten dieses Verkehrsanschlusses für das Stuttgarter Gebiet, wie auch die Einwendungen gegenüber der Hochrheinschiffahrt, die eingangs zusam-

mengefaßt vorgetragen wurden, waren wohl nicht voll erkannt worden, als der baden-württembergische Landtag im November 1959 noch einstimmig die Regierung beauftragte, in Bonn für die Erklärung des Hochrheins zur Bundeswasserstraße und für den Ausbau einzutreten. (Diese folgt aus dem Grundgesetz, unbeschadet der weiteren Lastenverteilung zwischen Bund und Land einerseits und dem nun vertraglich als Partner notwendigen südlichen Anlieger, der noch nicht entschieden Stellung genommen, aber immerhin mit dem Ausbau der Stau-Anlage bei Rheinau bereits auch seinerzeit eine deutliche Bereitswilligkeit gezeigt hatte).

Die Übereinstimmung des seit Jahrzehnten gehegten Plans mit dem südweststaatlichen „Politikum“, Südbaden im Rahmen des neuentstandenen Bundeslandes zu fördern, überdeckte die Erkenntnis, daß zwei verkehrswirtschaftliche Gutachten, von Prof. A. Schmidt, Freiburg, (das übrigens vom Rheinschiffahrtsverband bestellt gewesen war!), und von Prof. Dr. Lambert von der Techn. Hochschule Stuttgart – das Projekt nicht bejaht hatten und daß die Bundesbahn sich wegen der schon erwähnten Frachteinbuße entschieden dagegen wenden mußte. Erst die Einsicht in die geradezu maßlosen Pläne der industriellen Förderer rief jetzt die „Arbeitsgemeinschaft zum Schutz von Hochrhein und Bodensee“ auf den Plan, die von den tragenden Heimatvereinen aus naheliegenden Gründen am Sitz der Landesregierung geschaffen wurde, während gleichzeitig eine Arbeitsgemeinschaft „Rettet den Bodensee!“ mit speziell regional betontem Akzent in Konstanz hervortrat.

Aus dem Kampf mit den bereits gestreiften Argumenten sei nur das Ergebnis des Landtagsbeschlusses vom 24. Oktober 1963 wiedergegeben, der im Gegensatz zur früheren einmütigen Bejahung der Schiffbarmachung nun zwar grundsätzlich an dem Gedanken festhielt, indessen mit wesentlichen Einschränkungen zugunsten des Schutzes von Gewässern und Landschaft:

Am Bodensee wurde Reinhaltung des Sees, Begrenzung der Industrialisierung und Schutz der Landschaft zur unabdingbaren Voraussetzung gemacht, desgleichen für die Hochrheinstrecke, für deren ersten aktuellsten Abschnitt, von Rheinfelden aufwärts bis Waldshut, ausdrücklich staatsvertragliche Bindungen mit der Schweiz über die Erhaltung der Fluß- und Uferlandschaft gefordert sind. Kämen solche (um theoretisch zu sprechen) nicht zustande, so wäre auf deutscher Seite nicht nur keine Verpflichtung, dem Ausbau zuzustimmen, sondern durch genannten Landtagsbeschluß geradezu ein Veto gegeben!

Daß für jeden weiteren Schritt eine Entscheidung des Bundes erforderlich ist, bei der nun neben dem Bundesverkehrsminister auch der für Gesundheit und nicht zuletzt der für die Finanzen mitsprechen muß, ergibt sich aus der schon erwähnten Grundgesetzbestimmung über die Wasserstraßen; in der Schweiz befinden sich die selben Fragen zur Zeit noch in ernster Prüfung, – wobei neben den Interessen der Westschweiz am „transhelveti-

schen Kanal“, und der Ostschweiz an der Schiffbarmachung um jeden Preis, auch die besondere Lage Schaffhausens mitspricht, das durch seinen Stadtpräsidenten Bringolf ein entschiedenes Nein zu den Phantasien über die Hintertunnelung des Rheinfalls erklärt hat, dem sich die Stadt Stein/Rh. ebenso anschließt.

Wenn man's so hört, möcht's leidlich scheinen: daß nämlich der unbestreitbare ehrliche Wille der Regierenden die Besorgnisse in ihrem ganzen Ausmaß erkannt hat und daß nichts Unverantwortbares geschehen wird. Hat doch der Ministerpräsident Kiesinger sogar erklärt, daß er lieber sein Amt zur Verfügung stellen, als gegen seine Überzeugung eine Gefährdung des Bodensees zulassen werde, und er hat sich darüberhinaus jetzt auch gegen die Weiterführung des Wasserwegs über Rheinfelden herauf ausgesprochen.

Für die Schwierigkeiten, die der Landesregierung aus der Notwendigkeit wechselseitiger Rücksichtnahme im Rahmen der internationalen Verständigung in Bodenseefragen erwachsen können, haben wir immer Verständnis gehabt, und ebenso für die Nachbarn selbst; daß der Widerstand gegen die Schiffbarmachung des Hochrheins keineswegs nur von einer deutschen Gruppe ausgeht, sondern beiderseits des Flusses sehr lebendig und im Wachsen ist, hat unsre Betrachtung des Schweizer Standpunkts mehrfach gezeigt. Eine Sonderstellung nimmt freilich Vorarlberg ein, das als Oberlieger das geringste Interesse an der Reinhaltung des Bodensees, umso größeres aber an der Heranführung der Frachtschiffahrt bis an die Mündung des Alpenrheins zeigt. Angesichts der alten engen Verbundenheit unseres Landes mit Vorarlberg (welchem Bergwanderer ist nicht die Kette badischer und württembergischer Alpenvereins- und Naturfreundhütten gerade durch dieses Gebiet vertraut!) ist die Schroffheit zu bedauern, mit der der dortige Landeshauptmann auf der letzten Rheinschiffahrtstagung die unfreundliche Parole aufnahm, wie es bisher aus St. Gallen gelegentlich hieß: „Keine weitere Trinkwasserentnahme ohne Zustimmung zur Hochrheinschiffahrt!“ – So kommt man unter Nachbarn nicht weiter; doch das dürfte sich geben, wenn man sich mit gutem Willen zusammensetzt und die Bregenzer Empfindlichkeit über Vorwürfe in einem anderen Zusammenhang ausgeräumt sein wird, die, so viel dürfen wir immerhin sagen, nicht *wir* an die ausschließliche Vorarlberger Adresse gerichtet haben:

Eine böse Sache, die mit Recht die Öffentlichkeit aufgeführt hat und noch nicht zu Ende gekommen ist, bleibt allerdings die Heranführung der ENI-Pipeline von Mailand über den Splügen mit einem ungeheuren Gefälle, unter mehrfacher ungesicherter Überquerung des Alpenrheins, schließlich dicht am Seeufer unterhalb des Pfänders entlang. Gegenüber den Vorwürfen, daß man durch Österreich vor vollendete Tatsachen gestellt worden sei, hat man aus Bregenz erwidert, die Pläne hätten den beteiligten deutschen Amtsstellen lange genug vorgelegen, – und gegenüber der Erklärung des baden-württembergischen Innenministeriums, daß man in der Internationalen

Bodensee-Kommission am 13. November 1963 energisch protestiert habe, berichten verlässliche Gewährsleute, diese Verwahrung sei zu spät erhoben worden und österreichischerseits gar nicht entgegengenommen worden. – Bei der Widersprüchlichkeit dieser Bekundungen darf man immerhin fragen: haben diejenigen, die schließlich in der Öffentlichkeit Alarm riefen, von Herrn Minister Filbinger Vorwürfe einzustecken, daß sie für die Nachbarländer kein Verständnis hätten? – oder ist nicht erst einmal zu fragen, ob die beteiligten Ämter im Rahmen der nachbarlich vereinbarten Verständigung rechtzeitig alles dagegen getan haben?

Denn daß etwas unterlassen worden ist, beweist nichts deutlicher als der Umstand, daß die Bundesregierung auf gesetzlichem Wege neue Möglichkeiten schaffen mußte, die Übernahme fremder Pipeline-Anschlüsse auf das Bundesgebiet von besonderen Kautelen und Genehmigungen abhängig zu machen. Auch in Bayern ist man nun hellhörig geworden, um nicht den großen anerkennenswerten Aufwand des Landes zur Unterstützung der Lindauer Gewässerreinigung nutzlos zu machen, wenn nahezu unter den Augen der Stadt eine Ölleitung am See entlangführen darf, und das in einem Gelände, dessen geologisches Geschiebe noch nicht völlig zur Ruhe gekommen ist. Hier ist eine ernste Gefahrenquelle geschaffen, die zu vermeiden war, wenn die beteiligten Ämter den Argumenten der jahrelangen öffentlichen Diskussion um die Erhaltung und den Schutz des Sees und der Trinkwasserversorgung volle Aufmerksamkeit geschenkt hätten!

Es ist bekannt, daß eine internationale Sachverständigenkommission einen Vermittlungsvorschlag erarbeitet hat, wonach durch ein zweites Schutzrohr und die Einschaltung von Schotten-Anlagen sowohl die Bruchgefahr vermindert wie auch die Menge des allenfalls auslaufenden Öls auf ein Minimum reduziert werden könne. Für das weitere Argument, daß im Katastrophenfall eines Krieges die Leitung auf den neutralen Gebieten der Schweiz und von Österreich stillgelegt werde, darf der Skeptiker seine Zweifel für sich behalten.

Angesichts der Gefahren, die dem Bodensee als wichtigem Trinkwasserspeicher drohen – (der Verschmutzung seiner weiteren Zuflüsse wie Argen und Schussen durch Abwässer des Hinterlands sei nur mit diesem einen Wort gedacht) – bleibt, neben der hochofreulichen verantwortungsbewußten Aufgeschlossenheit der Regierungschefs, die bedrückende Feststellung, daß man bei einflußreichen Kreisen kaum dem Mindestmaß von Verständnis für die Zukunftsnotwendigkeiten begegnet, die heute auf weite Sicht ins Auge gefaßt werden müssen. Man begegnet vielmehr, trotz aller angeblichen Rücksicht auf „landschaftliche Idyllen“ geradezu einer Naturschutzfeindlichkeit und ebenso einer überheblichen Nichtachtung dessen, was ein Landschafts- und Heimatbild dem Einzelnen bedeuten muß.

Wir müssen zu diesen Gegnern die Prominenz der mit

der Binnenschifffahrt verbundenen Industrie zählen; trat doch bei unserem Alarmruf, wenigstens gegenüber jenem Pipeline-Projekt eine geschlossene Front zu bilden, alsbald ein vom Rheinschiffahrtsverband bestellter „Sachverständiger“ mit Behauptungen auf, wie leicht diese Gefahren durch Behelfsvorkehrungen zu bannen seien. Die gleichen Initiatoren finden wir bei dem makabren Projekt der sogenannten „Hundsbrücke“ über den Überlinger See, dessen brutale Maßlosigkeit sich allein in der Vorstellung von 250 Meter hohen Tragepfeilern inmitten dieser Landschaft charakterisiert! Der Widerstand gegen diese neueste Vermessenheit mag den Anwohnern überlassen bleiben. Hier genüge im Anschluß an die Hinweise gegenüber der Schiffbarmachung, daß es auch bei Brücke oder Tunnell nicht mit der Schaffung des Verkehrswegs allein getan sein wird, sondern mit Zugangswegen breitesten Stils und entsprechenden neuen Eingriffen in die Landschaft, für deren Erhaltungswürdigkeit sich soeben breiteste Kreise und insbesondere die Volksvertretung unzweideutig eingesetzt hatten. Es ist, als gälten solche Stellungnahmen für den machtbessenen überalterten Eigensinn dieser Bau-Fanatiker nicht weiter als leerer Schall...

Einen seltsamen Bundesgenossen haben sie in jener Mittelstufe der Ämter gefunden, wo, ohne die eigentliche Verantwortung, das begleitende Für und Wider abzuwägen, routinemäßig an Aufgaben fortgearbeitet wird, die sie einst vor Jahr und Tag unter ganz andern Voraussetzungen in Angriff zu nehmen hatten, wie Generalstäbler, die in Kriegsspielen immer noch einen überholten Operationsplan nachexerzieren. – Oder kann man das anders nennen, wenn alsbald nach dem retardierenden Landtagsbeschluß vom Oktober 1963 eine genaue Ausarbeitung über die Kraft- und Schleusenanlagen mit dem gesamten technischen Ausbau des Schifffahrtswegs, zwar als Veröffentlichung des eidgenössischen Amts für Wasserwirtschaft, aber nach entsprechender Mitarbeit deutscher Stellen, unsrer Öffentlichkeit durch das betreffende Regierungspräsidium empfehlend übergeben wird!

Ein anderes Beispiel: das seit Jahrzehnten zurückgestellte Regulierwerk Hemishofen wird als eine Vorstufe der Schiffbarmachung jetzt wieder aufgegriffen, obwohl sein eigentlicher Zweck längst nicht mehr dringend ist, seit die Umgestaltung der Hochgebirgsabflüsse zum Alpenrhein die Schwankungen der Wasserstände abgefangen und den Hochwassergefahren am Bodensee-Auslauf vorgebeugt hat.

Im Bunde mit dem Machtwillen einzelner Unternehmer und jenem behördlichen Beharrungsvermögen finden wir noch immer jene Typen der Kommunalpolitik, die für einen Zuwachs an Gewerbesteuer willig ganze Waldstrecken opfern, nachdem sie eben erst am Tag des Baums ein Topfpflänzchen mit bewegtem Brustton in die Heimat Erde versenkt haben; schließlich findet man in dieser Front neben der allgemeinen Gleichgültigkeit noch jenen individuellen Egoismus, dem der Naturschutz bei so manchem Anlaß sein Nein entgegensetzen muß. So hat

sich der Kampf aus dem ersten begrenzten Rahmen des Widerstands gegen ein bestimmtes Verkehrsprojekt immer mehr zu einem grundsätzlichen auf nahezu allen Gebieten verschoben, wo es um die Wahrung der echten Gemeinschaftsinteressen geht, und hat damit leider vielfach auch Formen angenommen, die das sachliche Gespräch und eine ausgleichende Verständigung mehr und mehr unmöglich machten.

Bei dieser Auseinandersetzung mit einem bestimmten Geschäftsgeist unsrer Wohlstandsprominenz sei nochmals jener uns taktisch unterschobene Gegensatz „Naturschutz gegen Technik“ zurückgewiesen, – sowohl weil „Naturschutz“ bei der Frage der Hochrheinschifffahrt nur ein relativ kleiner Sektor im Rahmen der allgemeinen Einwände ist, und weil Volksgesundheit und -existenz nicht schlechtweg in diese viel bescheidenere Sparte einzuordnen sind; zudem haben wir seit dem Beginn unsres Widerstands ebenso bei verantwortungsbewußten Industriellen Verständnis gefunden wie bei Politikern, die weiter als bis zum nächsten Wahltermin zu sehen gelernt

haben, und bei einer zunehmenden Zahl von Gemeinden im See-Gebiet.

Alle Anerkennung gilt daher besonders denjenigen, die es über sich brachten, ihren früheren Standpunkt zu überprüfen und das einstige vorbehaltlose Ja zur Hochrheinschifffahrt erst in gründliche Zweifel und schließlich in ein entschiedenes Nein umzuwandeln. Wir zweifeln nicht, daß sie noch weitere Nachfolger finden werden, und hoffen, daß zumal am Sitz unsrer Bundesregierung ebenso wie bei der der Eidgenossenschaft die Bedeutung des Kampfes erkannt werden möge, der sich aus einer regionalen Verkehrsfrage zwangsläufig, fast unversehens, zu einem Entscheidungskampf um letzte Werte entwickelt hat. Wir haben ihn in diesem Umfang nicht gesucht, als wir unsre ersten Bedenken lautwerden ließen, und fast schien es, als werde er unsre Kraft übersteigen. Doch uns sind, nicht nur durch die Verfassung, Verpflichtungen gegenüber der Allgemeinheit und der Zukunft auferlegt, und so werden wir uns dem Gesetz, nach dem wir ange treten sind, auch weiterhin nicht entziehen.

Der Altmeister der Ulmer Maler

Albert Unseld, Maler und Architekt, ist am 23. Juli 1964 in seiner Heimatstadt Ulm im 85. Lebensjahr gestorben. Als Senior der Ulmer Maler war der 1879 geborene Künstler bis zuletzt bei allen größeren Ausstellungen zeitgenössischen künstlerischen Schaffens in Ulm vertreten. Jedesmal überzeugte er dabei durch die Vitalität seiner Persönlichkeit, den breiten, kraftvollen Strich sowie durch die Unmittelbarkeit und den Reichtum seiner Palette. Unseld sah seine Aufgabe darin, das zu malen, was er innerlich erlebte. So holte er seinen bildnerischen Rohstoff auch immer wieder bei Wanderungen aus der heimatlichen Landschaft, und diese Verwandlung der geschauten Welt – aus fruchtbarer Spannung zwischen gegenständlicher Motivik und freieren Formmöglichkeiten – wurde für Unselds Bildsprache charakteristisch. Die Freunde des Schwäbischen Heimatbundes hatten erst bei einer der letzten Pfingsttagungen in Ochsenhausen Gelegenheit, jenem reichen malerischen Schaffen in einer sehr bezeichnenden Auswahlsschau im Bibliothekssaal der ehemaligen Benediktinerabtei wieder zu begegnen.

Als Unseld, der auf väterliches Drängen Architektur studierte (Stuttgart, Dresden, Berlin), sich um die Jahrhundertwende zugleich auch mit dem kultivierten Malerhandwerk aus der Schule des Impressionismus vertraut

machte, hatte er diese Kunstrichtung innerlich bereits überwunden. Nach einem Aufenthalt in Paris, wo er von Monet und Matisse starke Impulse empfing, fand er in der ausdrucksbetonten Kunst der Dresdner „Brücke“ und des aus ihr hervortretenden deutschen Expressionismus die Leitlinie zur Entfaltung des eigenen Schaffens.

Bereits in den zwanziger Jahren war Albert Unseld, der 1907 in Ulm ein Büro als freischaffender Architekt eröffnet hatte, als Maler eine der stärksten Persönlichkeiten der damals gegründeten „Ulmer Künstlergilde“. Rang und Bedeutung seiner Kunst wuchsen über den schwäbischen Raum hinaus, auch wenn er – zumal Politik und Kulturreglement während des „Dritten Reiches“ seinem ganzen Wesen zuwiderliefen – sich auf sich selbst zurückzog. Nach 1945 beteiligte sich Albert Unseld, zeitweilig sogar als Mitglied des Gemeinderates, aktiv am Ulmer Wiederaufbau. Bis ins hohe Alter blieb ihm eine bewundernswerte künstlerische Schaffenskraft erhalten. Von Anfang an war Unselds Erlebnis der Wirklichkeit ursprünglich, demnach im Grunde gar nicht lokal zu umgrenzen. Noch vor fünf Jahren unternahm der Maler eine Reise nach Ägypten, von der er fruchtbare, neue Bildideen mit nach Hause brachte. Unselds umfangreiches Gesamtwerk umfaßt vor allem Ölbilder und Aquarelle.

Herbert Karl Kraft