

Vor der Entscheidung über Hochrhein und Bodensee

Nach langer Spannung zwischen Sorge und Hoffnung liegt nunmehr der Bericht vor, mit dem die badisch-württembergische Landesregierung dem Landtag den begrenzten Ausbau des Schifffahrtsweges auf dem Hochrhein bis Waldshut und zur Aaremündung vorschlägt.

Auch wenn die Gefahr für den Bodensee damit vorläufig behoben scheint, können wir uns nicht einmal in diesem Punkt völlig beruhigt fühlen; denn noch immer schwebt das bedenkliche Wort „vorerst“ über dem Ganzen, und die Deutungen, die die Rheinschiffahrtsfreunde mit großem Aufwand steuerbegünstigter Propagandamittel jeweils allem Geschehenen und Gesagten zu geben wußten, mahnen uns auch heute zur Vorsicht. Sicher haben viele der von uns erhobenen Bedenken ernsten Widerhall gefunden, gegenüber der Zeit vor zwei Jahren, als das Schifffahrtsprojekt schon seiner Verwirklichung nahe zu sein schien. Man mag die Wandlung dem Erschrecken über die unaufhaltsame Gewässerverschmutzung, auch größeren finanziellen Sorgen und vielleicht auch einer zunehmenden Einsicht in die verkehrswirtschaftlichen Gesetze zuschreiben – die Rücksicht auf die von uns vertretenen Heimatwerte hat leider kaum den Ausschlag gegeben. Wir mußten mit tiefem Bedauern feststellen, wie gleichgültig oder feindselig einflußreiche Kreise, denen das Eintreten für Natur und Heimat ein „nobile officium“, eine Ehrenpflicht sein sollte, unsre Bemühungen betrachteten, und immer wieder mußten wir uns wehren, daß wir nicht als weltfremde Träumer, sondern als Männer des aktiven Lebens und verantwortungsbewußte Staatsbürger diesen Kampf aufgenommen hatten. Unsre Forderung war immer, die nüchternen Folgerungen aus den Fachgutachten zu ziehen, die mit eingehender Begründung den Gedanken des Schifffahrtsweges auf dem Hochrhein abgelehnt haben.

Zu den mehrfach erwähnten Gutachten von Prof. Dr. A. Schmitt, Freiburg, und Prof. Dr. Lambert, Stuttgart, trat neuerdings das des Fachmanns für Naturschutz, Prof. Dr. Buchwald, Hannover, der eine besondere gesetzliche Regelung zwischen den Anliegerstaaten zum Schutz des Bodensees fordert und sich unzweideutig gegen die Ausdehnung des Schifffahrtsweges über Rheinfeldern hinaus ausgesprochen hat. Keinesfalls darf daneben das Gutachten des besten Heimatkenners, der die Entwicklung seit Jahrzehnten aus der Nähe beobachten konnte, Dr. Fries, Freiburg, nur deshalb außer acht gelassen werden, weil es nicht in amtlichem Auftrag geschaffen wurde! Man sollte es höher werten als die vermeintliche Berufung vieler, die aus Unkenntnis oder gewollter Harmlosigkeit das z. Z. als Endziel erörterte Waldshut mit dem über 30 Kilometer weiter aufwärts gelegenen Eglisau und die Wirtschaftslage am Hotzenwald mit der eines Entwicklungslands aus Lederstrumpfszeiten gleichstellen wollen!

Im Gegensatz zu solch unaufhörlichem Vernebelungsbestreben, dem auch seriöse Männer im Fanatismus ihrer Schifffahrtsidee nicht fernstehen, dürfen wir mit um so größerer Genugtuung feststellen, daß die von der Landesregierung dem Landtag zugeleitete Denkschrift mit großer Genauigkeit alle Einzelpunkte abzuwägen sucht. Wir haben wiederholt zum Vertrauen auf diese sachliche Prüfung gemahnt und uns in Tagen des Zweifels daran gehalten; wir müssen dem Ministerpräsidenten K. G. Kiesinger und dem Kultminister G. Storz als höchstem Naturschutzbeamten des Landes für dies Bemühen dankbar sein, auch wenn wir uns in unsrer Zuversicht noch immer nicht ganz sicher fühlen: denn wir haben Gegner kennengelernt, die mit jedem Mittel weiterkämpfen werden und schon heute mit einem Augurenzwinkern wissen lassen, daß noch nicht aller Tage Abend für den Wasserweg nach Konstanz gekommen sei.

* * *

Die Fülle der sich drängenden Ereignisse erlaubt keine datenmäßige Aufzählung mehr, wie sie unser hochverehrter Vorkämpfer, Forstmeister Feucht, im vorigen Jahre noch zusammenstellte. Die neue Runde im Hochrheinkampf wurde am 12. April d. J. durch eine große Anfrage der Opposition im bad.-württ. Landtag eröffnet aus Anlaß einer Ansprache des Ministerpräsidenten beim Säckinger Fridolinsfest (11. März), die als Befürwortung der Hochrheinschifffahrt vor abschließender Beratung des Landtags gedeutet worden war. Während Ministerpräsident Kiesinger in einer launigen Replik den Rahmen dieser improvisierten Ansprache erläuterte und zugleich mit großem Ernst die genaue Prüfung des Bodenseeproblems zusagte (StA Nr. 36 vom 5. 5. 1962), mußte die Besorgnis doch wachsen, als zur Mitgliederversammlung des Rheinschiffahrtsverbands (25. Mai) in Waldshut sowohl Bundesverkehrsminister Dr. Seehofer wie auch der bad.-württ. Innenminister Dr. Filbinger als Hauptredner angekündigt wurden. Zwar goß der Bundesverkehrsminister einiges Wasser in den Festwein, als er sich zwar für seine Person zum Hochrheinausbau bekannte, den Schwarzen Peter der letzten Entscheidung aber dem Bundesfinanzminister weiterschob; immerhin betonte er doch den Grundsatz der Eigenwirtschaftlichkeit der geplanten Wasserstraße und gleicher Wettbewerbsbedingungen mit Bundesbahn und Autostraße, also im Gegensatz zur Mathematik der Rheinschiffahrtsverfechter, die unter Berufung auf die nur für den Oberrhein bis Basel geltende Schifffahrtsakte von 1869 Gebührenfreiheit auch für die Hochrheinfrachter fordern; wir dürfen hierzu auf die unwiderlegten, unwiderlegbaren Ausführungen von Prof. Dr. Siemens in unsrer Flugschrift „Wozu Hochrheinschifffahrt?“ verweisen. Man erlaube zu der Kostenfrage noch den wiederholten Hinweis, daß die Anpreisung

der Schifffahrt auf dem Beiseitelassen sämtlicher Begleitkosten, Lande- und Hafenanlagen, Umschlagstellen, Zufahrtswege usw. beruht, die, wie noch zu zeigen sein wird, unaufhaltsam weitergreifen würden. Überhaupt kann nicht hart genug über eine Propaganda geurteilt werden, die unter großem Aufwand bei den Anrainern die Vorstellung erweckt, als stünde mit der ersten Etappe der Schifffahrt bereits aller Wunder-Wohlstand vor der Tür – während man die unbequemen gutachtlichen Bedenken erst totschwieg, dann schlechtmachte und ebenso uns und unsre Bestrebungen zu diffamieren sucht. Einige dieser taktischen Kunststücke können hier nicht ganz übergangen werden, so sehr wir bestrebt waren, bei einer so ernststen Frage die Polemik nicht unnützlich zu verschärfen: da wurden wir und unsre Schweizer Freunde zum 29. Juni d. J. durch eine „Regionalplanungsgruppe Nordostschweiz“ zu einem „Symposion“ geladen, von dem wir, auch ohne sokratisches Gelage, eine sachliche Aussprache über die beiderseitigen Auffassungen erwarten durften. Mit Befremden mußten wir feststellen, daß der getarnte eigentliche Veranstalter die „Internationale Vereinigung für die Hochrheinschifffahrt“ war, die am zweiten Verhandlungstag dem Führer des Rheinschiffahrtsverbands, Dr. Paulssen, das Präsidium übertrug. An Stelle der von den Veranstaltern verheißenen protokollarischen Zusammenstellung aller Vorträge erschien demnach auch nur eine höchst tendenziöse Druckschrift des Rheinschiffahrtsverbandes, in der die Vorträge von Nationalrat Bächtold und Dr. Kohlhaas nur kurz gestreift, der des Stadtpräsidenten Graf, Stein/Rhein, als des Leiters des Schweizer Komitees gegen die Hochrheinschifffahrt, überhaupt nicht erwähnt waren!

Es sollte noch besser kommen, als wir in Erwiderung der im Vorjahr (3. Mai 1961) für die deutschen Journalisten am Hochrhein veranstalteten Pressefahrt eine Anzahl Schweizer Zeitungsvertreter am 11. September an den mittleren Neckarlauf führten, um ihnen durch den Naturschutzbeauftragten für Nordwürttemberg, Dr. O. Rathfelder, ein objektives Bild vom Ausdehnungsdrang der Industrie im zuvor zur Schonung vorgesehenen Raum geben zu lassen. Der Empfang bei der Stadt Stuttgart, unsre Anmeldung zur Besichtigung des Heilbronner Neckarhafens und der Umstand, daß wir den Gästen durch den Direktor der Neckar AG auch die Denkschrift über den Neckarkanal zugänglich machen ließen, zeigt hinlänglich, daß es uns nicht auf Agitation gegen diesen seit Jahrzehnten ausgebauten Schifffahrtsweg, sondern, im Hinblick auf das Vorhaben am Hochrhein, auf den Nachweis des unaufhaltsamen weiteren Einbruchs der Industrie in die Landschaft ankam. Das hat die Schifffahrtsfreunde nicht gehindert, in hektischer Betriebsamkeit bei einer Stadt, die uns als nächste Etappe bewirtete, gegen uns Stimmung zu machen und in deren Empfangsgabe einen Brief an unsre Schweizer Gäste einzuschmuggeln, in dem die „Internationale Schifffahrtsvereinigung“ (siehe oben!) diese um ihre Anschriften bat, um sie ihrer-

seits zu einer Fahrt und Gegendemonstration einladen zu können! Der Art dieses Vorgehens entspricht der Gedanke, die Harmlosigkeit der Industrialisierung durch Befahren der Strecke Heidelberg–Heilbronn vorzuspiegeln, während die wahren Auswirkungen nur dort zu finden sind, wo *wir* die Besucher hinführten, die denn über die Taktik der Gegenseite nicht wenig erstaunt waren (vgl. „Natur und Mensch“ Nr. 3/4, S. 57).

Angesichts dieser Methoden staunt man auch nicht mehr darüber, daß um dieselbe Zeit, da die Landesregierung ihren Bericht mit stark eingeschränkten Vorschlägen an das Parlament übermittelt, in der Presse eine Bonner Äußerung lanciert wird, nach welcher zwischen Bund und Land längst alles im Sinn der Hochrheinschifffahrt beschlossen und entschieden sei, und zwar habe Dr. Bliervers, Referent für die Internationale Rheinstrecke beim Bonner Schifffahrtsamt, wörtlich versichert (Südkurier Konstanz Nr. 251 vom 29. Oktober):

„In Bonn gilt es als sicher, daß trotz aller in letzter Zeit von kleinen Interessengruppen lancierten Einsprüchen der Hochrhein bis zum Bodensee ausgebaut wird, und zwar unter starker Finanzbeteiligung der Bundesrepublik und der Schweiz“. – Kann man sich angesichts solch präziser Verlautbarung nur mit einem Bonner Dementi abspesen lassen, oder müssen peinliche Erfahrungen nicht zu dem Schluß führen, daß hier auf „Referenten-Ebene“ bereits etwas im Geheimen gekocht ist, während die offizielle Aussprache der Regierungschefs von Bund und Land, die wir im Vorjahre erwarteten, nie stattgefunden hat?

Es liegt beiderseits des Rheins klar am Tage, daß der Hochrheinausbau nur einem begrenzten Wirtschaftskreise zugute kommen würde (hierzu nochmals vgl. Prof. Siemens: „Die Autobahn auf dem Wasser“) – aber darum scheut man sich nicht, die Heimatverbände, die sich in unsrer Arbeitsgemeinschaft zur Gegenwehr gesammelt haben, als „kleine Interessentengruppe“ abzutun! Diese Taktik gilt nicht nur hier: in Basel mußte sich Nationalrat Dr. Schaller mit schärfsten Worten zur Wehr setzen gegen die Bestrebungen, die „durch unwahre Ausstreuungen über angeblich unzureichende Kapazität des Baseler Hafens die Notwendigkeit des Hochrheinschifffahrtswegs darzutun suchen!“

Auf gleicher Linie liegt es, daß, wo vom Endpunkt Waldshut die Rede ist, alsbald von Eglisau gesprochen wird, das, in völlig unberührtem schweizerischem Landschaftsgebiet gelegen, für die Schifffahrt überhaupt kein Zielort wäre, wenn nicht zu dem Zweck, dadurch dem Sprung über den Rheinfluss noch nähergerückt zu sein, um alsdann darauf pochen zu können: „nun ist man schon so weit, nun auch vollends hindurch bis Konstanz und Brengenz, im Geist des europäischen Wasserstraßennetzes!“ – Man erlaube, bei aller Bejahung europäischer Verständigung: ihr ist nicht damit gedient, daß man ihr zu Ehren Geld und Naturwerte vergeudet! Dies Europa kann nur getragen werden durch Völker, die sich ihrer Heimat ver-

bunden wissen – Europa braucht die Hochrheinstrecke nicht, wohl aber reines Wasser und gesunde Räume, je mehr die Industrie mit ihren Nebenfolgen alles durchsetzt. In Nordamerika hat man das längst eingesehen: den von der „Vereinigung Deutscher Gewässerschutz“ (Bad Godesberg) veröffentlichten Botschaften des Präsidenten Kennedy vom 23. Februar 1961 und 1. März 1962 an den Kongreß der USA mit den darin enthaltenen Erkenntnissen und Warnungen möchte man in Deutschland weiteste Verbreitung und Beherzigung wünschen.

Stauend stellen wir demgegenüber bei uns eine unbegreifliche Neigung zur Bagatelisierung aller Besorgnisse fest: bis zum Überdruß muß man wiederholen, daß es sich bei dem ganzen Problem doch gar nicht so sehr um Sauberhaltung und Ölschutz bei den wenigen Frachtern selbst handelt (wo uns die Garantien nach wie vor höchst fragwürdig erscheinen), sondern um die weitere Häufung chemischer, zumal ölhaltiger Substanzen rings um das Gebiet, das nun schon bis Heilbronn und Neckarsulm, bald auch noch weiter (auch der Schweiz!) als Trinkwasserspeicher dienen soll. Nicht daß man technisch in der Lage ist, einen Schifffahrtsweg zu bauen, darf entscheidend sein (Prof. Dr. Ed. Spranger), sondern *das Interesse der Gesamtheit muß zur Beendigung dieses gefährlichen Spiels zwingen*. Vom Standpunkt des Naturschutzes hat Prof. Dr. Buchwald vor jedem weiteren Ausbau des Schifffahrtsweges gewarnt (Auszug seines Gutachtens in Heft 30, Veröffentl. d. Landesstelle f. Naturschutz u. Landschaftspflege, Ludwigsburg), und ebenso reichen auch die wirtschaftlichen Erwägungen nicht für den Ausbau bis zur Aaremündung aus. Wir sind überzeugt, daß die Schweiz, die an sich am „Anschluß an den transhelvetischen Kanal“ in erster Linie interessiert sein müßte, zu berechnen weiß, welches Mißverhältnis sich zwischen Erfolg und Aufwand ergeben würde. So sagt uns die nüchternste Abwägung aller Gegebenheiten: „nicht über Rheinfeldern herauf – vielmehr endgültig Schluß mit dem überholten Gedanken der zwanziger Jahre!“ Eben dies „endgültig“ fehlt noch bei allen Erklärungen, und um so mehr scheuen wir das „vorerst bis Waldshut“, das noch immer nicht auf den Weg zum Bodensee verzichten will.

Mit dem Vorschlag der Landesregierung ist noch lange nicht das letzte Wort über die Begrenzung des Schifffahrtsweges bis Waldshut gesprochen, obwohl die CDU- und FDP-Fraktion des Landtags schon zuvor ihre Meinungen darauf festgelegt haben. Weiterhin haben in Deutschland wie in der Schweiz die Bundesregierungen mitzusprechen, und vor Abschluß eines neuen Staatsvertrags ist mit einem Volksentscheid in der Schweiz zu rechnen.

Bei dem allem ist von größter Bedeutung, daß die Landesregierung von Baden-Württemberg dem Parlament mit der Hochrheindenschrift auch eine Vorlage über die Reinhaltung des Bodensees zugeleitet hat. Mit der gesamten Öffentlichkeit hat sie die Gefahr erkannt, auf die gleich uns der Oberbürgermeister der Stadt Stuttgart am

19. April 1961 bei der Tagung der Bodenseewasserversorgung hinwies mit der Frage: „Hat Südwest Wasser?“ – „Braucht Südwest Wasser?“ hallt es geradezu zynisch zurück. Der Rheinschifffahrtsverband scheut sich nicht, sich die Auffassung des Kreuzlinger Stadtamtmanns zu eigen zu machen, „daß man seine Gemeinde nicht vom Wohlstand, den die Schifffahrt bringen solle, ausschließen dürfe, während man gleichzeitig das Bodenseewasser nach Stuttgart hole, um die dortige Industrie zu speisen!“ Man muß schon fragen, wieso denn Kreuzlingen in den letzten Jahrzehnten schon so aufgeblüht ist, und wieviel es von der Industrialisierung im Zuge eines Schiffsverkehrs erwartet, der, wenn es um Beschwichtigungsversuche gegenüber unsern Warnungen ging, auf nur 6–10 Frachtkähne am Tage angegeben wurde!

Noch deutlicher haben am 25. Oktober in St. Gallen Regierungsrat Frick und Nationalrat Dr. Bürgi gefordert: „kein weiteres Wasser aus dem Bodensee nach Stuttgart ohne vorherige Schifffahrt in den Bodensee!“ Wir sind in der Reaktion auf diesen Ausbruch nachbarlicher Gesinnung mit zahllosen uns zugegangenen Zuschriften einig und freuen uns, auf die vornehme und sachliche Klarstellung in der „Neuen Züricher Zeitung“ vom 1. Nov. 1962 verweisen zu können, die insbesondere ausführt, daß in dieser Sache die Eidgenossenschaft, nicht der Kanton als Partner der Bundesrepublik zu befinden habe.

Die Rücksicht auf den Nächsten wird beim Bodensee zum Problem auch bei der mit der Wasserversorgung so wichtigen Frage: der Gewässer-Reinhaltung. Zwar ist eine internationale Bodensee-Konferenz der Anliegerstaaten ins Leben gerufen, doch noch ist kein bindendes Abkommen über die Sanierungsmaßnahmen, nicht einmal über den Stopp der Zuführung neuen industriellen Unrats getroffen, während bei uns Land und Gemeinden bereits erhebliche Mittel dafür ausgeworfen und weiterhin vorgesehen haben. Anlässlich der Tagung der Vereinigung Deutscher Gewässerschutz in Stuttgart am 7. November hat Innenminister Dr. Filbinger, nachdem sein Amtsvorgänger, Minister a. D. Renner, bei der Kundgebung „Bedrohter Bodensee“ temperamentvoll unsern Standpunkt dargelegt hatte, auf die Abhängigkeit vom guten Willen der andern Anlieger hingewiesen. Diese Schwierigkeiten bestehen nicht erst seit gestern; doch so sehr wir sie würdigen, vermögen wir uns die Möglichkeit einer nachbarlichen Erpressung in dem Sinne „keine Reinhaltung des gemeinsamen Wassers ohne Bewilligung der Schifffahrt bis Bregenz!“ so wenig vorzustellen wie die Verwirklichung jenes St. Galler Ultimatums. Im Gegenteil sollten die Schwierigkeiten, die sich schon bei der Reinhaltung des Sees ergeben, dazu zwingen, erst einmal alle Energie und alle Mittel diesem einen vordringlichen Ziel zuzuwenden. Wir teilen auch nicht den Optimismus des Herrn bad.-württ. Innenministers, daß man bis in den Rahmen der Parzelle eine Garantie durch strenge Vorschriften erreichen werde; wir werden gerne mit unsern bescheidenen Kräften mithelfen, können aber mit unserer

Skepsis gegenüber der Allgewalt, die das Bundesbaugesetz den vielfach nur auf Gewerbesteuererträge bedachten Gemeinden verlegen hat, nicht zurückhalten. Um so dringender also wäre es, das im Gutachten von Prof. Dr. Buchwald geforderte Gesetz zur Regelung der Rechtspflichten am Bodensee mit Zustimmung aller Anlieger herbeizuführen, eine dornenvolle Aufgabe! Mit besonderer Freude und Zuversicht verzeichnen wir, daß Bundespräsident Lübke, der wiederholt den Hochrhein besucht hat, keinen Anlaß vorübergehen läßt, die Bedeutung der Heimatpflege zu unterstreichen, und daß seine und des bad.-württ. Ministerpräsidenten Mahnung in dieser Hinsicht bei der letzten Oktobertagung des Deutschen Landschaftsrates auf der Mainau ein Echo geweckt hat, das, wie wir hoffen, auch bei unserm besonderen Anliegen am Hochrhein gehört wird.

Neben den entschiedenen Kundgebungen all unsrer befreundeten Verbände („kleiner Interessengruppen?“, wie der Naturfreunde, des Albvereins, Südbad. Heimatschutzes u. a.) unterstreichen wir die Jahrestagung des Deutschen Heimatbundes unter Vorsitz von Staatsminister Dr. Flecken am 8. Oktober in Freiburg deshalb, weil sich bei ihr die Anteilnahme aller deutschen Heimatvereine an dieser nicht nur südwestdeutschen Aufgabe kundtat. Der Hochrheinfrage war ein Hauptreferat von Dr. J. Bendermacher, einem besonderen Kenner der Moselkanalisierung, gewidmet; seine im Auftrag des Deutschen Heimatbundes ausgearbeitete Denkschrift wird erscheinen, während dieser Bericht in Druck geht. Bei der öffentlichen Diskussion im Anschluß an den Vortrag Dr. Bendermachers stellte Prof. Dr. Asal, der verdiente langjährige Vorsitzende des Schwarzwaldvereins erneut fest, daß die Heimatverbände sich nie grundsätzlich und rückschrittlich gegen die *Technik*, wohl aber mit wachsender Besorgnis gerade in der Hochrheinfrage gegen die diktatorischen Bestrebungen der Wirtschaft wendeten. Oberbaurat Kittel als Vorsitzender des Schwäbischen Heimatbundes unterstrich dies als Fachmann auch hinsichtlich der von uns am rechten Ort und im rechten Rahmen stets anerkannten Binnenschifffahrt, und Dr. Kohlhaas betonte erneut das Vertrauen in eine sachgerechte Prüfung und Entscheidung durch die berufenen Landesinstanzen. Eine Exkursion in das gefährdete Gebiet vermittelte den z. T. von weither zugereisten Teilnehmern einen Eindruck der Landschaft, um deren Bewahrung es hier geht – bei einer Aufgabe, die weit über eine lokale Angelegenheit hinaus zur Sache aller geworden ist.

Kompromißlos hat die Mitgliederversammlung der im Januar v. J. von den Heimatvereinen gegründeten „Arbeitsgemeinschaft zum Schutz von Hochrhein und Bodensee“ in Übereinstimmung mit den Schweizer Freunden die Forderung wiederholt: „Keine Verlängerung der Hochrheinschifffahrt über ihren jetzigen Endpunkt Rheinfelden hinauf!“ (vgl. Stuttgarter Zeitung vom 26. November 1962).

Wenn demgegenüber noch in diesen Tagen in Säckingen der Anspruch laut wurde, daß über die Schiffbarmachung des Hochrheins allein dessen Anwohner zu befinden hätten, so erinnert das an ein Jahrhundert, wo die Waldstädter und Salpeterer um ihre Reservate bis zum Reichshofgericht stritten. Wer sich aber bemüht, über den eigenen Kirchturm hinauszublicken, weiß, daß gar nicht laut genug gewarnt werden kann. Als unlängst im Kreis von Gas- und Wasserfachleuten Baudirektor Dauner, Konstanz, an Hand der Luftaufnahmen des bekannten Lichtbildners Thorbecke die fortschreitende Verschmutzung des Bodensees zeigte, wies der Heidelberger Gelehrte Prof. Dr. Fischbeck eindringlich auf die ungeheuren Summen hin, die von den Vereinigten Staaten schon seit Jahr und Tag für die Süßwasserförderung aus dem Meere investiert werden. Dort also Vorausschau auf Jahrzehnte, die uns mit Mangel und Gefahr bedrängen können . . . während am Hochrhein einige lokale Interessenten wegen etlicher Schiffsfrachten von 1350 Tonnen je Kahn (die bei Niedrigwasser wie heuer schon weiter stromabwärts steckenbleiben!) dem Nebenmenschen frank und frei das Lebenselement absprechen wollen. Unsre Gegner werden diesen Vorwurf als agitatorische Entstellung so empört zurückweisen, wie sie eh und je jedes sachliche Gutachten verworfen haben; wer ihre Forderungen bis zur letzten Konsequenz durchdenkt, kommt nicht darum herum . . . und kein Landtag, keine Regierung kann die Folgen verantworten, die heute so mancher trotz aller Warnungen noch nicht sehen will.

Gerade das europäische Denken, das Planen auf weite Sicht zwingt zu dem unabweislichen Schluß: *Hochrhein, Rheinfall, Bodensee dürfen keinesfalls angetastet werden.* Die Reinigung und Sicherung unseres Wassers ist keine Anrainerfrage, sondern ein Lebensproblem, das den weiten süddeutschen Raum ebenso wie die Schweiz angeht.

Dr. Wilhelm Kohlhaas

Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft
zum Schutz von Hochrhein und Bodensee