

Was geschieht am Hochrhein und Bodensee?

Bericht über die Tätigkeit der Arbeitsgemeinschaft zum Schutz von Hochrhein und Bodensee
von deren Vorsitzendem Dr. Wilhelm Kohlhaas

Seit der Gründung der Arbeitsgemeinschaft zum Schutz von Hochrhein und Bodensee durch die tragenden Vereine der Natur- und Heimatpflege am 14. 1. 1961 hat die Öffentlichkeit in erfreulicher Weise in die Erörterung eines Vorhabens eingegriffen, das im Schoß der wirtschaftlich interessierten Kreise mit stiller Selbstverständlichkeit schon beinahe der Verwirklichung nahe schien.

Der Plan, den Hochrhein über die jetzt bereits befahrene Strecke Basel-Rheinfelden hinauf bis in den Bodensee schiffbar zu machen, ist nicht neu; er hatte im Jahre 1929 bereits zur Vereinbarung *gegenseitiger Verständigung* zwischen dem damaligen Deutschen Reich und der Schweiz über den Ausbau des Schifffahrtsweges bei *Vorliegen der entsprechenden wirtschaftlichen Voraussetzungen* – also einer auf dem südlichen Ufer keineswegs unbedingten Bereitwilligkeit – geführt. Auf deutscher Seite sprachen damals Motive mit, dem durch die Versailler Bestimmungen und deren Auswirkung auf den Oberrhein beeinträchtigten Lande Baden zu helfen – vor allem auf Grund von Vorstellungen der damaligen, durch Auslandsanleihen genährten wirtschaftlichen Scheinblüte, in denen der weniger optimistische Beobachter Parallelen zur heutigen Denkweise finden mag, auch wenn man nicht alsbald eine gleiche Krise als deren Endpunkt prophezeien möchte.

Jedenfalls können Erwägungen, die schon vor 30 Jahren – einem „Menschenalter“ – nicht ganz bedenkenfrei, aber immerhin aller Erwägung wert waren, in unserer politisch wie wirtschaftlich so schnellebigen Zeit durchaus nicht unbesehen auf heutige Verhältnisse übertragen werden. Die Möglichkeiten des Güterverkehrs – Schiene, Autobahn, Pipeline, Luftweg – haben sich rapid fortentwickelt, und wenn den Wasserstraßen dabei *am geeigneten Ort* ihr gebührender Platz zukommt, so gilt dies doch nicht in dem Sinn, daß jeder Flußlauf seinen Anliegern neue Prosperität durch Schifffahrt bringen könne und müsse! Es ist hier nicht der Ort, auf die zahlreichen verkehrswirtschaftlichen Untersuchungen einzugehen, in denen nicht nur die Praktiker der Bundesbahn, sondern ebenso Verkehrswissenschaftler vom Rang eines Professors Dr. A. Schmitt, Freiburg (+), Magnificenz Prof. Dipl.-Ing. Lambert, Stuttgart, und Dr. Fries, Freiburg sowie entsprechende Stimmen aus der Schweiz die Rentabilität des Hochrhein-Ausbaus zum Schifffahrtsweg rundweg verneint haben. Hier genüge die Erwähnung, daß eine der ersten Forderungen unserer Arbeitsgemeinschaft dahin ging, durch Bekanntgabe dieser so negativ ausgefallenen Fachgutachten auch die wirtschaftliche Seite des Problems der öffentlichen Beurteilung zu unterbreiten. Dieser Ruf ist seither in weitesten Kreisen ebenso aufgenommen worden

wie die Warnung vor der Verschmutzung des als Trinkwasserspeicher dienenden Bodensees, ja unserer Flüsse überhaupt.

Hierzu hat der Oberbürgermeister der Landeshauptstadt bei einer großen Kundgebung des Wasserwirtschaftsverbandes am 19. 4. 1961 seine warnende Stimme erhoben. Ebenso hat am 4. 5. 1961 der Herr Bundespräsident bei einer Veranstaltung in der Bundesgartenschau in Stuttgart und kurz darauf der Herr Bundesminister für Atom- und Wasserfragen beim deutschen Gewässerschutz in Lindau mit ernstesten Worten auf die Gefährdung des Wassers als *Lebensfrage der gesamten Nation* hingewiesen.

Die Stellungnahme dieser Persönlichkeiten bewahrt uns vor dem albernen Vorwurf, der ganze Widerspruch des Naturschutzes entspringe nur einer Stuttgarter Mißgunst gegenüber badischen Interessen, „denen ihr Schifffahrtsweg auf dem Hochrhein genau so zustehe wie den Schwaben ihr Neckarkanal“. Abgesehen davon, daß beide Wasserwege nicht in dieser Form nebeneinandergestellt werden können – denn der Neckarkanal führte in ein hochentwickeltes Industriegebiet hinein, während die Hochrheinschifffahrt erst ein solches schaffen soll –, mußte die Arbeitsgemeinschaft aus Kreisen des ganzen Landes bei den günstigsten Unterrichts- und Einwirkungsmöglichkeiten am Sitz der Zentralbehörden einsetzen. Daneben sind – das muß festgehalten werden – in enger Fühlung mit uns die Arbeitsgemeinschaft „Rettet den Bodensee“ in Konstanz und der „Bund für Naturschutz in Oberschwaben“ hervorgetreten, und es werden am eigentlichen Hochrhein die dortigen Heimatfreunde beiderseits des Stroms ihren entscheidenden Beitrag dafür zu leisten haben, daß das Schifffahrtsprojekt, das als Ganzes momentan in den Hintergrund gerückt zu sein scheint, nicht etwa Stück um Stück verwirklicht werde!

Wenn nun der Herr Innenminister für Württemberg-Baden die gesamte Frage als ein *Politikum* bezeichnet hat, so mag dies, wie bei allen großen wirtschaftlichen Entscheidungen, auch bei dieser zumal im Hinblick auf die Beteiligung der Schweiz und Österreichs vollauf anerkannt werden – aber nicht im Sinn einer kleinlichen Agitation, die die südbadische Karte gegen die schwäbische auszuspielen sucht. Dafür ist kein Platz bei einer Frage, die weit über die Landesgrenzen hinaus eines der wertvollsten Stücke deutscher Heimatschönheit angeht. So begrüßen wir es, daß die unlängst veröffentlichten Naturschutzgrundsätze einer „Grünen Charta von der Mainau“ das besondere Interesse bis hinauf zum Bundespräsidenten gefunden haben; allerdings müssen wir uns, solange das darin vorgesehene „Gremium“ noch

nicht mit *verfassungsmäßigen* Kompetenzen in Bund und Ländern verankert ist, nach wie vor an Ort und Stelle aus eigener Kraft gegen die Bestrebungen wehren, die mit teilweise recht verwegenen Konstruktionen „vollendete Tatsachen“ zu schaffen suchen. Hierher gehörte der Versuch, noch im Frühjahr 1961 unmittelbar vor der bedeutsamen Landtagsdebatte vom 18. 5. durch Gründung einer „Hochrhein-AG“ bereits die Initialzündung für die Entscheidungen von Bund und Land unter deren finanzieller Festlegung vorwegzunehmen. Dazu gehört ferner die ungewöhnliche Agitation, die die Rheinschiffahrtskreise neuerdings entfalten, und bei der – mit Verlaub zu sagen – die tatsächliche Einstellung von Parlament und Landesregierung nicht gerade zutreffend wiedergegeben wird!

Die *wesentliche Tatsache* ist doch, daß sich der baden-württembergische Landtag zwar im November 1959 einstimmig für den Hochrhein-Ausbau ausgesprochen und einen entsprechenden Schritt bei der Bundesregierung – den Hochrhein zur Bundeswasserstraße zu erklären – beschlossen hatte. Niemand konnte erwarten, daß Landtag und Regierung sich binnen zwei Jahren radikal von dieser Haltung abkehren würden. Indessen hat am 18. 5. 1961 nicht nur die Opposition durch den Mund des fachkundigen früheren Innenministers Renner, sondern auch die Landesregierung selbst durch den Herrn Ministerpräsidenten und den Innenminister die großen Bedenken, die gegen das Projekt sprechen, mit deutlichen Worten der ernstesten Beachtung wert gefunden. Wenn Minister a. D. Renner bei diesem Anlaß die Bemühungen von G. Fahrbach, Prof. Dr. Asal, Forstmeister Hockenjos und Dr. W. Kohlhaas anführte, so gilt diese Erwähnung dem Wirken der Heimat- und Wandervereine aus allen alten Landesteilen in ihrer Gesamtheit, die nie nach überholten historischen Grenzen gefragt haben. Wenn noch ein Name zu nennen bleibt, ist es vor allem der unseres hochverdienten Freundes, Forstmeister Dr. h. c. *Feucht*, der in seinen „Lageberichten“ in der „Schwäbischen Heimat“ unermüdlich die wesentlichen Publikationen zusammengestellt und gesichtet hat. Die Wiedergabe aller einschlägigen Veröffentlichungen aus dem Höhepunkt der Auseinandersetzung müßte jeden Rahmen sprengen; die wichtigsten sind Seite 194 zusammengestellt.

Gegenüber der z. T. das Sachliche und Richtige erheblich überschreitenden „Aufklärungsarbeit“ der Rheinschiffahrtsfreunde erscheint es angezeigt, die Lage, wie sie sich im Rahmen der politischen Zuständigkeiten darstellt und mindestens bis zum Jahresende gelten wird, kurz zu umreißen:

1. Der Landtag tritt *nicht mehr* einmütig und vorbehaltlos für den Schifffahrtsweg ein, sondern bekennt sich zu der Aufgabe einer eingehenden Prüfung aller Voraussetzungen und Folgen nach einem von der Landesregierung erwarteten Bericht.

2. Die Frage, ob der Hochrhein zur *Bundeswasserstraße* erklärt werden soll, bedeutet eine grundsätzliche Klä-

rung der finanziellen Lastenverteilung für den Fall der Durchführung, und sodann die Einschaltung des Bundes bei den Verhandlungen mit den Anliegern Schweiz und Österreich – aber noch keinen Beschluß zum Ausbau des Schifffahrtsweges. Die Übernahme durch den Bund wird aber Land und Landtag nicht von der verantwortlichen Entscheidung befreien.

3. Wesentlich auf Grund der von uns geltend gemachten Besorgnisse ist endlich das primäre Gebot der *Reinhaltung* der Gewässer in breitesten Kreisen bekannt. Es muß, mit der Beschaffung der dazu erforderlichen Mittel, vor der Frage des Schifffahrtsweges geklärt sein.

Die wiederholt angekündigte Besprechung des Herrn baden-württembergischen Ministerpräsidenten mit dem Bundeskanzler hat vor der Bundestagswahl nicht mehr stattgefunden. Erst sie wird die Voraussetzung für den Bericht der Regierung an den Landtag sein.

Daß dabei neben der verkehrswissenschaftlichen Begutachtung der Rentabilität auch ein Gutachten unter dem Gesichtspunkt der Belange von *Natur und Landschaft* in großer Schau maßgebend mitsprechen soll, dürfen wir mit besonderer Genugtuung feststellen. Denn der Einwand, „der Naturschutz solle sich auf seine Angelegenheiten beschränken und sich nicht um die Wirtschaft kümmern“, ist völlig unsinnig bei einem derartig umfassenden Problem, wo eben *alle Faktoren* zusammenwirken und zusammen erörtert werden können. Mit anderen Worten: Niemals dürfen hier Wirtschaftsbelange allein entscheiden, sondern die Frage ist, ob die auf diesem Gebiet erhofften Vorteile die Opfer an – oft unwägbaren – sonstigen Werten auch nur einigermaßen ausgleichen könnten. Dies verneinen wir durchaus nicht etwa nur aus grundsätzlicher Opposition, sondern weil das Schifffahrtsprojekt mathematisch zu viele Unbekannte aufweist gegenüber dem positiven Schönen, das wir kennen und das geopfert werden soll. Der Irrtum der wirtschaftlichen Beweisführung beginnt schon dabei, daß die Bezirke, denen geholfen werden soll, ihren Anteil am großen Wirtschaftsaufschwung zu erhalten, nach der Beschäftigtenstatistik gar nicht zu den Notleidenden gehören! Der Bedarf an Fremdarbeitern zur Ausnutzung der „Kapazität“, also eine Übersteigerung des wirtschaftlichen Ausdehnungsdrangs, ist ein Faktor, der hier für sich selbst spricht.

Die weiteren Begriffsverwirrungen können hier nur andeutungsweise gestreift werden, – etwa die, daß zwar gelegentlich nur bescheiden von der Förderung der *vorhandenen* Industrie durch den Schifffahrtsweg gesprochen, in einem Prachtwerk des Rheinschiffahrtsverbandes (Verlag Walter, Olten 1958) aber programmatisch nur Industrialisierung mit dem Bodensee als Knotenpunkt internationaler Wasserwege propagiert wird! Ebenso steht es mit dem Einwand, daß diese Industrie gar nicht am Wasser angesiedelt werden, sondern der Güterumschlag zu ihr vom Schifffahrtsweg ins Hinterland erfolgen solle; wo da die Rationalisierung bleibt, ist eine ebenso offene Frage

wie die, ob nicht auch da gerade durch Hafen- und Gleisanlagen, – und immer wieder als Mittelpunkt: durch die grauenhaften „Nebenfolgen“ der Abwässer und chemischen Absonderungen – erst recht das gefördert würde, was wir unbedingt vermieden wissen wollen!

Die Agitation, die seit Gründung unserer Arbeitsgemeinschaft oft recht massive Formen angenommen hat, liebt es, uns immer wieder „maßlose Übertreibungen“ vorzuwerfen. Wenn wir für das Rheinschiffahrtsprojekt die mutmaßlichen Kosten immer recht nieder, den künftigen Nutzen aber als recht hoch angekündigt sehen, so steht es uns doch wahrlich frei, zu erklären, daß diese Rechenmethode nicht überzeugt – und daß wir fest hoffen, es werde bei der entscheidenden Prüfung von der *Basis des Tatsächlichen* ausgegangen werden; bei unsern Schweizer Freunden sind wir dessen gewiß. Wir wollen uns aber nicht nur darauf verlassen, daß die Zustimmung der Nachbarn in der dort üblichen demokratischen Form eine letzte Voraussetzung des ganzen Vorhabens bleiben wird! Den entscheidenden Faktor sehen wir vielmehr nach wie vor darin, daß unsere *verantwortlichen Stellen* sich der Aufgabe bewußt sind, die Werte der Heimat für die Volksgesamtheit erkennen und schützen zu müssen.

Am offenkundigsten scheiden sich bei dieser Hochrheinfrage die Geister an der kaum noch verblühten Forderung der Gegenseite, daß die wirtschaftlichen Kräfte, die heute steuerlich die Gemeinden trügen, entsprechend dieser Bedeutung auch deren heimatpolitische Entschei-

dungen zu bestimmen hätten; dieser Anspruch wird immer unverhüllter darauf gestützt, daß ja auch der regionale Naturschutz aus solchen Mitteln mitversorgt werde! Dies ist nur insofern richtig, leider!, als der zweimalige Vermögensschwund breiteste Kreise, die am Naturschutz aus Idealismus mitwirkten, weitgehend um ihre finanzielle Leistungsfähigkeit gebracht hat; würde sich die geschilderte materialistische Auffassung durchsetzen, so wäre die letzte Folge eine totale *Politisierung des Naturschutzes* von den Rathäusern her über den stärksten Gewerbesteuerträger im Grunde nicht viel anderes als eine auf unsere Jahrhundertmitte übertragene Variante des alten preußischen Dreiklassenwahlrechts!

Wir fürchten, uns mit dieser Betrachtung zu sehr in das „*Politicum*“ zu verlieren, das allerdings eine ernste Zukunftssorge bedeutet! Denn wir sehen die einigende Funktion des Dienstes an der Heimat ja gerade im *Zusammenwirken wirtschaftlicher Kraft*, der wir die Förderung manch großen Heimatwerks verdanken, *mit dem gleichberechtigten Heimatgefühl*. In dieser Auffassung werden wir keine Gegensätze alter napoleonischer Grenzziehungen oder auch Schlagworte wie das oft mißbrauchte „*Naturschutz gegen Technik*“ anerkennen.

Sprechen wir lieber die zuversichtliche Erwartung aus, daß unsere Politiker sich bei ihrer Entscheidung nicht den zahlreichen sachlichen Gutachten verschließen, sondern mit vollem Verantwortungsgefühl für den Verfassungssatz des „*Rechts auf Heimat*“ eintreten werden.

Herbstlich Land

Von Sonnenstrahlen lind umwoben
Träumst du in Pracht, du herbstlich Land,
Es schmücken deine Wälder droben
Der bunten Farben güld'ner Brand.

Zur Ernte rufen Obst und Früchte,
Die Scholle glänzt im Sturze satt,
Und in dem letzten gold'nen Lichte
Nimmt wehen Abschied Blatt für Blatt.

Des Schöpfers wundersame Güte
Enthüllt noch einmal holden Glanz,
Still mahnt der Herbstzeitlosen Blüte
An Abschied, Leid und Totenkranz.

Doch über Welken und Vergehen
Nimmst du, o tief gesegnet Land,
Die Hoffnung auf das Auferstehen
Aus deines Herrgotts reicher Hand.

Werner Conzelmann