

Fort und fort, Tag um Tag, Nacht um Nacht, fließt aller Unrat in unser Wasser!

7. Lagebericht über Hochrhein und Bodensee von Otto Feucht

Noch geht das Hin und Her, das Für und Wider den Hochrhinausbau weiter. Besonders aufschlußreich ist eine Auslassung des Rheinschiffahrtsverbandes Konstanz in der Schwäb. Zeitung vom 30. November. Ein Leser hatte die Frage aufgeworfen: Bringt die Hochrhainschiffahrt keine Gefahr?¹ Darauf antwortet der Verband: „Hochrhainschiffahrt bringt großen Nutzen“². Er sucht alle Befürchtungen zu entkräften, gerade dadurch aber wird der Leser stutzig. Es drängen sich ihm allerlei Fragen und Zweifel auf, von denen einige herausgestellt seien!

1. Wenn der Ausbau, wie der Verband sagt, „eines der preiswertesten Verkehrsprojekte Europas“ ist, und wenn „keine Rede davon sein kann, daß er unrentabel ist“, wieso lehnen dann die unabhängigen Sachkenner den Plan ab?³ – 2. Wenn, wie der Verband sagt, „keineswegs beabsichtigt ist, aus dem Hochrhein-Bodenseegebiet ein Industriebecken zu machen“, warum haben dann die Verfechter des Planes ausdrücklich den Aufbau einer Groß- und Schwerindustrie dort angekündigt?⁴ – 3. Wenn, wie der Verband sagt, die für Fremdenverkehr und Erholung wichtigen Uferstrecken keinesfalls von Fabriken überbaut werden, warum hat dann die Industrie mit dem Ankauf von Ufergelände begonnen?⁵ – 4. Wenn es, wie der Verband sagt, „technisch möglich ist, das Ablassen von verbrauchtem Motorenöl in das Wasser zu vermeiden“, warum werden dann besonders die Häfen immer stärker verölt?⁶ Die technischen Fortschritte allein sind eben, sowenig wie die zitierten „strengen Vorschriften“ wirksam, wenn sie nicht streng angewendet werden! Warum gibt es denn z. B. im Kraftverkehr so viele Unfälle trotz allen Fortschritten und Vorschriften? – 5. Wenn, wie der Verband sagt, „nach der Eröffnung der Hochrheinwasserstraße täglich etwa acht bis zehn Schiffe in den Bodensee einfahren werden“, wie will man hierfür die riesigen Kosten für Ausbau und Unterhaltung verantworten, die zu Lasten der Steuerzahler gehen, ebenso wie der dadurch hervorgerufene Abmangel der Bundesbahnen auf beiden Ufern? –

Wird der Steuerzahler so viel Freude am Ausbau erleben, wie der Verband verspricht? Wer und wo sind denn die Vielen, denen, wie der Verband sagt, die „Hochrhainschiffahrt großen Nutzen bringt“? Auf diese Frage geht ein anderer Einsender ein „Der Tanz um das goldene Kalb“⁷, und „Der Nutzen ist das Maß aller Dinge, nicht der gefährdete Mensch und die bedrohte Natur!“, so deutet der erste Einsender die Antwort des Verbands⁸,

er weist auf ein Wort des Bundeskanzlers hin: „Die Gesundheit des Menschen steht an erster Stelle, nicht der Profit“.

So sind allerlei Fragen noch keineswegs ausreichend geklärt. Fragen, die der eine im Hinblick auf die Zukunft überaus ernst nimmt, der andere aber für mehr oder weniger unerheblich hält und leicht beiseite schiebt! Hierher gehört auch die immer wieder gehörte Auffassung, man könne beide Gegensätze vereinigen, man könne gewissermaßen „den Pelz waschen, ohne ihn naß zu machen“, die Kanalisierung durchführen, zugleich aber deren zwangsläufige Nachteile vermeiden⁹. Solche Versuche der *Verbarmlosung* sind heute wohl die schwerste Gefahr¹⁰, sie erfordern schärfste Beobachtung, damit die maßgebenden Stellen sich nicht beruhigen lassen, damit das öffentliche Gewissen nicht einschläft!

Der in der gesamten Presse verbreitete *Aufruf des deutschen Werkbunds*¹¹ darf als ein sehr erfreuliches Zeichen gebucht werden, kommt doch gerade aus den Kreisen der Praxis, die sehr wesentlich an der Umgestaltung unseres Lebensraumes mitwirken, die sehr ernste Warnung. Es ist dringend zu fordern, daß sich bei allen Planungen die Beteiligten viel mehr als bisher ihrer Verantwortung gegenüber der Zukunft bewußt werden. Dazu rechnet der Werkbund ausdrücklich auch die Fragen der Kanalisierung, die ja in unserem Falle nicht für sich allein genommen werden darf, sondern nur im Zusammenhang mit der Auswirkung auf das Wasser des Bodensees, auf unsere Wasserversorgung, die, vor kurzem noch kaum beachtet, heute zum wirtschaftlichen Faktor allerersten Ranges geworden ist und noch weiter werden wird!

„Das Bagatellisieren der Gefahr ist unverantwortlich und keineswegs geeignet, die hundertfach vorhandenen Tatsachen aus der Welt zu schaffen. Erfahrungen am mittleren und unteren Rhein, an der unteren Weser und Elbe u. a. belehren uns mit aller wünschenswerten Deutlichkeit, und die verantwortlichen Fachleute bestätigen es, daß der Ölpest auch in den Binnengewässern weder durch modernste technische Einrichtungen noch durch die ausgeklügeltsten Gesetze und Verordnungen wirkungsvoll beizukommen ist.“¹² . . . „Wenn aber der Bodensee schon auf die bisherige Abwasserbelastung mit 14- bis 20facher planktischer Produktion . . . und mit erhöhtem Sauerstoffschwund reagiert, so ist völlig klar, daß eine noch stärker vermehrte Zufuhr düngender Stoffe . . . eine weitere erhebliche Verschlechterung der Wasserbeschaffenheit für

jeden menschlichen Gebrauch zur Folge haben muß.“¹² Durch das Übereinkommen vom Oktober 1960¹³ verpflichten sich alle Anliegerstaaten zur Zusammenarbeit auf dem Gebiet des Gewässerschutzes für den Bodensee mit dem Ziel, diesen vor weiterer Verunreinigung zu schützen und seine Wasserbeschaffenheit nach Möglichkeit zu verbessern. Aber damit ist es noch nicht getan! Auch im allergünstigsten Falle werden viele Jahre, wenn nicht gar Jahrzehnte, vergehen, bis der See den Zustand erreicht hat, der unser Ziel sein muß!

Angesichts dieser Aussichten ist es selbstverständlich, daß der Schweizer TV „Die Naturfreunde“ mit aller Klarheit und mit eingehender Begründung sich gegen den Hochrheinausbau wendet und die Behörden ersucht¹⁴, von allen weiteren Arbeiten zur Förderung des Ausbaus abzusehen! Auch im Großen Rat des Kantons Thurgau melden sich neue Stimmen gegen den Ausbau, der „keinen wirtschaftlichen Nutzen bringen würde!“¹⁵ – Unsere eigene Landesregierung hat erneut erklärt, daß sie die Frage *sehr ernst* nehme, wie sich der Ausbau und der Schiffsverkehr auf das Wasser des Sees auswirken werde, und daß vor weiteren Schritten noch das Ergebnis sorgfältiger, in Auftrag gegebener Untersuchungen abgewartet werden müsse!¹⁶

„Trinkwasser ist heute ein Wirtschaftsfaktor von überragender Bedeutung, ein Problem der Volksgesundheit!“ – Ist die Trinkwasserversorgung ernsthaft in Frage gestellt, so liegen eben wirtschaftliche Verhältnisse vor, welche die Ausführung der Hochrheinschifffahrt nicht ermöglichen!“¹⁷ Dieser Schlußsatz bezieht sich auf die Übereinkunft von 1929, den Hochrhein auszubauen, „sobald die wirtschaftlichen Verhältnisse dies ermöglichen“. Daß diese Voraussetzung nach den Gutachten der Sachkenner ohnehin nicht vorliegt, ist bekannt (vgl. oben!).

Ohne Rücksicht darauf ist der Landtag Baden-Württemberg noch 1959 einstimmig für die Beschleunigung des Hochrheinausbaus durch den Bund eingetreten. Er hat also *nicht beachtet, was alles sich seit 1929 gründlich geändert hat!*

Damals, 1929, konnte niemand ahnen, daß die Kohle ihre überragende Bedeutung verlieren werde, daß der Verkehr sich weitgehend umlagern werde auf die Straße, daß das Bodenseewasser so gründlich seine Zusammensetzung ändern, aber lebenswichtig werden wird für einen großen Teil des Landes, daß das Bodenseegebiet solchen Wert als Erholungslandschaft erlangen werde, um so mehr, je mehr anderwärts die Industrie sich zusammenballt, daß der Mangel an Arbeitsplätzen so rasch und so gründlich einem Mangel an Arbeitskräften Platz machen werde, daß solche aber nur noch durch Abwerbung aus anderen Betrieben oder durch Zuzug von Fremdarbeitern gewonnen werden könnten, daß durch solchen Zuzug aber ein gründlicher Strukturwandel mit neuen unlösbaren Problemen heraufbeschworen werden müßte!¹⁷ Und welchen Sinn hat denn die Beschaffung

neuer Arbeitsplätze durch neue Industrien, wenn jetzt schon in Baden-Württemberg 90 000 offene Stellen nicht besetzt werden können?!¹⁸

So ergibt sich die unabwiesbare Pflicht, den aus der überholten Auffassung von 1929 heraus gefaßten Beschluß von Grund aus zu überprüfen! Ist es nicht viel richtiger, *angesichts der veränderten Sachlage und auf Grund der heutigen besseren Erkenntnis* von der bisherigen Einstellung abzurücken, als unbeirrt an ihr festzuhalten und sie weiterzuverfolgen, lediglich aus Prestige Gründen, weil man sich irgendwie verpflichtet und gebunden glaubt? Ist es denn irgendwie nicht ehrenhaft, einen Irrtum einzusehen und aufzugeben?

Noch steht die letzte Entscheidung aus. Sie wird nicht in Stuttgart fallen, sondern in Bern und in Bonn. Sie kann gar nicht ernst genug genommen werden und verlangt unbedingt volle Erkenntnis des „Für und Wider.“. Niemand darf später sagen können, er sei zu gutgläubig gewesen und sei sich nicht bewußt gewesen, wie folgenreicher seine Stellungnahme sich auswirken werde! *Es geht um die Zukunft, nicht um den Augenblick!* Es geht nicht allein um „die Wirtschaft“, *es geht um uns alle!*

Aber freilich: Wer „goldene Berge“ verspricht, findet mehr Anhänger, als wer „nur“ für reines Wasser sich einsetzt! Noch kann unsere Bodenseewasser-Versorgung einwandfrei arbeiten. *Aber fort und fort, Tag um Tag, Nacht um Nacht fließt aller Unrat aus dem ganzen Hinterland in unser Wasser!*

¹ F. S. in W.: Bringt die Hochrheinschifffahrt keine Gefahr? Schwäb. Zeitung 19. 11. 1960. – ² Rheinschiffahrtsverband Konstanz: „Hochrheinschifffahrt bringt großen Nutzen“. Schwäb. Zeitung 30. 11. – ³ Siehe Lagebericht 2 und 6, dazu Denkschrift der BBD Karlsruhe zur Hochrheinkanalisation 1960 (Manuskript). – ⁴ Vor allem: K. A. Walter, Vom Meer zum Bodensee, Olten 1957. – ⁵ Stuttgarter Zeitung 5. 11. – ⁶ Schwäb. Zeitung 12. 3. – ⁷ Dr. B. in W.: „Der Tanz ums goldene Kalb“. Schwäb. Zeitung 2. 12. – ⁸ F. S. in W. Schwäb. Zeitung 24. 12. – ⁹ z. B. H. Benzing, Der Bodensee zwischen Reinhaltung und Rheinschifffahrt. (Die Wasserwirtschaft 1960. H. 9.) – ¹⁰ Ernst Schütz: Zu den Kernfragen der Landschaft an Bodensee und Hochrhein. Orion 1960 Heft 11. – ¹¹ „Rettet das Land!“ Aufruf des Deutschen Werkbunds, Frankf. Allg. Zeitung 24. 11. u. a. – ¹² Fr. Kieser: Gefahr für den Bodensee Verschmutzung und Großschifffahrt. „Natur und Mensch“, Nov./Dez. und Nationalzeitung Basel 24. 11. – ¹³ Mitteilungen der Pressestelle des InnenMin. Nr. 30/60. – ¹⁴ Resolution der Tagung zur Hochrheinschifffahrt. „Der Naturfreund“ Bern, 1. 12. – ¹⁵ (Thurgau) Hochrheinschifffahrt bringt keinen Nutzen für Export. Schwäb. Zeitung 29. 12. – ¹⁶ Staatsanzeiger für BW 26. 11. – ¹⁷ Basler Naturschutz (H. U.) in „Natur und Mensch“ Nov./Dez. – ¹⁸ Rundfunkansprache des Ministerpräsidenten zum Jahreswechsel!

NB: Die in Lagebericht 6, Absatz 4, angeführte Meldung der Stuttgarter Nachrichten (Z. 6) hat sich leider als Falschmeldung herausgestellt!