

Die Lage am Hochrhein und Bodensee spitzt sich zu!

Sechster Lagebericht von Otto Feucht

Am 11. Oktober hat Innenminister Dr. Filbinger in Waldshut erklärt, gerade die Ungewißheit über die künftige Entwicklung verpflichte dazu, der Bevölkerung und der Wirtschaft die Hilfe durch den Ausbau des Hochrheins nicht zu versagen. Den Gegnern versicherte er, daß man die noch unberührten Teile der wunderschönen Stromlandschaft vor Industrialisierung schützen und diese auf die bereits bestehenden Schwerpunkte beschränken werde. Außerdem könne niemand das Projekt befürworten, ohne daß er zugleich für die unbedingte Reinhaltung von Strom und See eintrete. Wenn das Land nicht alle Möglichkeiten ausnütze, die ihm die neue Wassergesetzgebung hierfür biete, dann würden Hochrhein und Bodensee bald hoffnungslos verschmutzt¹. Zur Reinhaltung des Bodensees sei vor allem Versäumtes nachzuholen, nämlich der Bau von Kläranlagen im Einzugsgebiet. Alle Anlieger hätten dazu die Verpflichtung und keiner dürfe auf die anderen warten. „Wer die Schifffahrt auf den Hochrhein und Bodensee haben will, muß auch den Bodensee reinhalten!“²

So sehr diese Stellungnahme zu begrüßen ist, so bleibt doch die schwerwiegende Frage offen: Wie kann es gelingen, unbedingte Reinhaltung zu erreichen, wenn künstlich Verkehr, Industrie, Siedlung und damit auch die Verschmutzung durch Abwässer gesteigert werden? Und wie kann man die Industrie zwingen, gerade auf die noch unberührten schönsten Teile der Stromlandschaft zu verzichten? Werden dazu die Landschaftsschutzbestimmungen ausreichen? Aber diese gelten nur für die deutsche Seite, und auf der Schweizer Seite hört man jetzt schon von erheblichen Landkäufen durch eidgenössische Großbetriebe, die auf den baldigen Ausbau rechnen³! Und wird eine mit vielen hundert Millionen finanzierte Kanalisierung nicht zwangsläufig, wie die Erfahrung zeigt, nach ihrer eigenen Gesetzlichkeit sich entwickeln? Werden die guten Vorsätze, die wir fassen, nicht rücksichtslos durch die Entwicklung überholt und von unseren Nachkommen mißachtet werden?⁴ Haben wir immer noch nicht gelernt, wie gefährlich es ist, dem „Teufel den kleinen Finger zu reichen“?

Von Schweizer Seite wird erneut darauf hingewiesen, daß die Wirtschaftlichkeit des Hochrhinausbaus bis heute noch nicht erwiesen sei, daß die Berechnungen der Schifffahrtsfreunde schwer reduziert werden durch die Vollendung der „Pipelines“. „Wenn die Lieferung von Benzin und Öl so nahe herankommt, werden die Transportfirmen kaum mehr dafür zu haben sein, zweimal umzuladen. Man wird per Straßentransport das Benzin von Straßburg, von Aigle usw. abholen.“⁵

Die oberbadische Industrie- und Handelskammer hat sich für die rasche Elektrifizierung der Bahnlinie Basel-Waldshut-Singen eingesetzt. „Im Interesse der guten Verkehrsverbindung ist der Elektrifizierung vor dem Ausbau des Hochrheins der Vorzug zu geben!“⁶

Wie es um die angebliche Notwendigkeit steht, der ansässigen Bevölkerung neue Verdienstmöglichkeiten durch Industrie zu verschaffen, das beleuchtet eine Rundfunkmeldung des Arbeitsamts Lörrach vom 7. November 1960: In den drei Grenzkreisen, für die es zuständig ist, gibt es zusammen nur 204 Arbeitslose, denen eine mehrfache Zahl offener Stellen gegenübersteht!⁷ Nach einer sorgfältigen Feststellung des Deutschen Heimatbundes könnten im gesamten Bereich Hochrhein-Bodensee allerhöchstens 4000 Arbeitskräfte für neue Industrien gewonnen werden, so daß also die für eine Groß- und Schwerindustrie erforderlichen Kräfte nur durch Abwerbung aus anderen einheimischen oder auswärtigen Betrieben oder durch Heranziehung von Ausländern beschafft werden könnten⁸ (vgl. hierzu Lagebericht 5)!

Daß durch die zwangsläufig sich aus der Industrialisierung ergebende Entwicklung die Struktur der Landschaft sich von Grund aus ändern und diese ihren Charakter als Erholungslandschaft verlieren müßte, liegt auf der Hand. „Die Bedeutung als internationales Erholungs- und Feriengebiet scheint, trotz gegenteiliger dauernder Behauptungen, durch die Industrialisierung im herkömmlichen Sinne aufs ernsteste gefährdet zu sein.“⁹

Demgegenüber hören wir, daß die Bundesregierung spätestens bis 31. März 1961 über das Ausbauprojekt und seine wirtschafts- und verkehrspolitische Bedeutung dem Bundestag berichten solle¹⁰. Die Verhandlungen zur Übernahme des Hochrheins als Bundeswasserstraße seien bereits im Gange, mit einem baldigen Abschluß dieser Verhandlungen könne gerechnet werden. Ebenso seien mit dem Land Baden-Württemberg Verhandlungen aufgenommen worden, mit dem Ziel, in Zukunft bei der Konzessionierung neuer Kraftwerke auch gleich die Schleusenanlagen zu berücksichtigen.

Was nun den Bodensee selbst, sein Wasser und seine Verschmutzung betrifft, so ist das „Übereinkommen über den Schutz des Bodensees gegen Verunreinigung“ Ende Oktober von allen Uferstaaten unterzeichnet worden!¹¹ Es ist also erfreuliche Einhelligkeit zu verzeichnen, von allen Seiten wird die Dringlichkeit einer Abhilfe anerkannt! Entsprechende Anträge haben sowohl die CDU wie die SPD-Fraktion gestellt¹². Am 26. Oktober hat Innenminister Dr. Filbinger im Landtag erklärt, Bodensee und Albgemeinden seien besonders gefährdet. Die

Regierung habe Zuschüsse an die Gemeinden beschlossen in der Höhe von 25–30% für neue mechanische und von 40% für biologische Kläranlagen. Im übrigen ließ der Minister keinen Zweifel daran, daß nicht der Staat, sondern die Wasserverschmutzer für dessen Reinigung verantwortlich seien¹³. Das Wassergesetz sehe für die Verstöße empfindliche Strafen vor, die sogar zur Schließung von Betrieben führen könnten.

Wenn von einem Erfolg dieses Appells und seiner Vorgänger noch so wenig zu spüren ist, so liegt der Grund wohl auch darin, daß man die Sache nicht so recht ernst nimmt und glaubt, ruhig so wie bisher weitermachen zu können. Es ist ja dem Außenstehenden nicht so ohne weiteres verständlich, daß die Lage plötzlich so stark sich verändert haben soll. Es ist darum gut, daß neue Untersuchungen die Lage klären:¹⁴ Während früher die einfließenden Abwässer keine Gefahr bildeten, ja vielleicht sogar durch die mitgeführten Nahrungsstoffe dem Ertrag der Fischerei günstig waren, hat sich seit etwa 15 Jahren die Lage plötzlich von Grund aus geändert, die allzu reichlichen ungeklärten Abwässer haben das „Umkippen“ des nährstoffarmen (oligotrophen) Sees zum nährstoffüberladenen (eutrophen) See eingeleitet¹⁵. Nur sehr rasche und bestmögliche Sanierung der Abwässerhältnisse im ganzen Einzugsgebiet kann den Bodensee vor immer weiterer Verschlechterung seines Wassers bewahren!“¹⁴

Diese Erkenntnis kommt von seiten der Biologie, und diese, das Wissen vom Lebendigen, gerät ja leider immer mehr ins Hintertreffen in einer Zeit, die nur das vom Menschen Gemachte, das Konstruierte, gelten läßt.

Wenn es z. B. voraussichtlich auch gelingen wird, die Bildung der auf unseren Flüssen so störenden Schaumberge, die auf dem Neckar zu schwerer Gefahr geworden sind, schon im Keime zu ersticken¹⁶, so ist doch die Unschädlichmachung anderer, schon ins Wasser eingedrungener Giftstoffe einschließlich des Öls zur Zeit noch völlig aussichtslos! Wir haben daher alle Ursache, solche aus dem Bodensee mit allen Mitteln fernzuhalten. Daß die Gefahr durch den Frachtschiffverkehr mit seinen unvermeidlichen Folgeerscheinungen ins Ungemessene steigen würde, steht

außer allem Zweifel. Ganz abgesehen davon aber müßte das Durchpflügen des unberührten Waldstroms oberhalb Schaffhausen und des zart abgestimmten Untersees, die beide zu den schönsten Landschaften ganz Deutschlands gehören, mit den vorgesehenen Frachterungeheuern von jedem, der sich noch ein Gefühl für Landschaft bewahrt hat, als brutale Rohheit empfunden werden!“⁸

So kommt denn auch das sehr sorgfältig ausgearbeitete Gutachten des Deutschen Heimatbunds zu dem Schluß: „Die Landschaft am Hochrhein und Bodensee darf weder durch technische Bauwerke, noch durch eine Schifffahrt mit großen Lastschiffen, noch durch die sich daraus ergebenden Folgeerscheinungen in Form und Funktion zerstört werden!“ – Und weiterhin: „Die technischen, finanziellen und politischen Voraussetzungen des Projektes sind noch weitgehend ungeklärt. Aus ihrer Klärung müßte man hoffen, daß die Sinnlosigkeit des Projekts offenbar wird.“⁸

Ob der Ausbau des Hochrhains tatsächlich lebenswichtig ist, mag man füglich bezweifeln, *außer allem Zweifel* aber steht die Notwendigkeit, den Bodensee rein zu halten! So scheint alles auf den Entschluß hinzudrängen: *Zurückhaltung mit dem Ausbau bis zu weiterer Klärung, aber sofortiger Einsatz aller Kräfte für die unstreitig vorzudringliche Reinhaltung des Bodensees!*

¹ Stuttgarter Zeitung 12. 10. – ² Südkurier 12. 10. – ³ Stuttgarter Zeitung 5. 11. – ⁴ E. Schütz in DJV-Nachrichten Nr. 4, und „Natur und Mensch“ Oktober. – ⁵ „Natur und Mensch“ Oktober. – ⁶ Stuttgarter Nachrichten 30. 9. – ⁷ Süddeutscher Rundfunk, „Aus Baden-Württemberg“ 7. 11. 1960. – ⁸ Dr.-Ing. J. Bendermacher: Gutachten i. A. des Deutschen Heimatbundes. Briefliche Mitteilung des DHB, Neuß – ⁹ Th. Rönnebeck: Der Hochrhein und sein Verkehr, Atlantis Juli 1960. – ¹⁰ Südkurier 1. 10. – ¹¹ Frankfurter Allgemeine Zeitung 1. 11. – ¹² Südkurier 12. 10. – ¹³ Stuttgarter Nachrichten 27. 10. – ¹⁴ Fr. Kiefer: Neuere Ergebnisse aus Untersuchungen im Pelagial des Bodensees. Umschau 1960, Heft 3. – ¹⁵ H. Gäßler, Reinhaltung des Bodensees in „Wasserwirtschaft in Baden-Württemberg“. Sonderbeilage des Staatsanzeigers 12. 11. 1960. – ¹⁶ M. Eckoldt, Über die Schaumbildung und den gegenwärtigen Stand der Schaumbekämpfung am kanalisierten Neckar. Deutsche gewässerkundliche Mitteilungen, Juni 1960.

Es gibt keinen größeren Feind der Natur als den,
der sich für gescheiter hält als sie,
die doch unser allerhöchster Meister ist.

PARACELsus