

So sah der Reformationsmarkgraf Karl die Zeit für gekommen, die im Württembergischen liegenden badischen Positionen im Alb- und Nagoldtal aufzugeben. Dazu kam ein durch die Reformation bedingtes gesteigertes Geldbedürfnis, das den Nachfolgemarkgraf durch seinen Zug in die obere Markgrafschaft, die er calvinistisch machen wollte, zwang, Besigheim, Mundelsheim, Altensteig und Liebenzell an Herzog Friedrich von Württemberg um gutes

Geld zu verkaufen. Seit 1600 ist Pforzheim gegen Württemberg hin verlassene Grenzstadt. Die politisch-rechtlichen Verhältnisse, die durch termingebundene Verpfändungen stets in Schweben waren, sind durch den endgültigen Kauf nun staatsrechtlich geklärt worden. Für Karls Zug nach Durlach mag auch die zweite Gemahlin Anna von Pfalz-Veldenz (im heutigen Landkreis Trier) mitbestimmend gewesen sein.

Offene Fragen um Hochrhein und Bodensee

Fünfter Lagebericht von Otto Feucht

Allerlei Fragen drängen sich auf, Unklarheiten, die der Klärung harren. Zunächst die Frage: Was will und soll heute noch die Schiffbarmachung des Hochrheins?

Nach dem deutsch-schweizerischen Vertrag vom 28. 3. 1929¹ sind sich beide Regierungen darüber einig, daß die Ausführung des Großschiffahrtsweges von Basel bis zum Bodensee zu erstreben ist, *sobald* die wirtschaftlichen Verhältnisse die Ausführung des Unternehmens möglich erscheinen lassen². Ob dieser Zeitpunkt heute gekommen ist, darüber gehen die Meinungen auseinander, die Verkehrsfachleute von Stuttgart und Freiburg haben die Frage ausdrücklich verneint (siehe Lagebericht 2!), angesichts der Wandlung im Transportwesen infolge der Verdrängung der Kohle durch Öl, Erdgas usw., wie infolge weitgehender Abwanderung des Lastverkehrs auf die Straße und in die Luft. So zeigt sich denn heute immer deutlicher als Sinn und Zweck der Schiffbarmachung nicht mehr die Transporterleichterung wie vor 30 Jahren, sondern die Schaffung eines *neuen Industriegebietes*, nicht etwa lediglich von Zusatzindustrie für die ansässige Bevölkerung, die angeblich von Landwirtschaft und Fremdenverkehr nicht leben kann, obwohl sie dies bisher getan hat und heute noch tut, sondern es soll ausdrücklich eine *Schwerindustrie* begründet und ausgebaut werden³! Aber wo sind denn die Rohstoffe, die nach alter Auffassung Voraussetzung für eine Schwerindustrie sein müßten? Und wo sind denn die Arbeitslosen, denen Beschäftigung geschaffen werden müßte? Beides, Rohstoffe und Arbeitskräfte, müßten doch erst von auswärts herbeigeschafft werden! Wollte man etwa die Bodenvirtschaft der letzten Kräfte berauben, so würde das doch entfernt nicht ausreichen für eine Großindustrie! Wenn aber die Arbeiter von auswärts, vom Ausland, herbeigeschafft werden, so müssen sie auch angesiedelt werden, und die Kosten, die daraus zwangsläufig den Gemeinden erwachsen, müßten die erhofften Mehreinnahmen an Steuergeldern doch wohl restlos aufzehren!

Diese Fragen bedürfen dringend einer Klärung durch unparteiische Sachkenner! Man überlege sich doch, auf welcher Seite denn eigentlich ein Bedürfnis nach Schwerindustrie besteht? Liegt es wirklich „in weit höherem gesamtwirtschaftlichen Interesse, daß die nur in bescheidenem Ausmaß vorhandene Schwerindustrie neue Impulse erhält“.² Daß „einem neu erschlossenen Wasserweg die Kraft innewohnt, die vorhandene Wirtschaft des Einzugsgebietes in entscheidendem Maße zu beeinflussen“, das war früher zweifellos die Regel, aber muß dies auch heute noch stimmen? Und liegt es wirklich im gesamtwirtschaftlichen Interesse, wenn die Gesunderhaltung des Wassers der Landschaft, der Bevölkerung, der ansässigen und der erholungsuchenden, gar nichts mehr gilt? Soll der Mensch heute tatsächlich gar nichts mehr gelten gegenüber der „Wirtschaft“? die doch ihm helfen soll und nicht Selbstzweck sein darf! – Der Bundeswirtschaftsminister hat es ausgesprochen:³ „Das sind die Feinde des deutschen Volkes, die seinen bequemen Neigungen entgegenkommen . . ., um der Gunst des Augenblicks willen das Glück und die Zukunft derer, die nach uns kommen, aufs Spiel zu setzen“.

Die Kanalfreunde klagen über die maßlosen Übertreibungen von Seiten ihrer Gegner, die sogar behaupten, der Rheinfluss werde trocken gelegt. Zweifellos wäre das eine unberechtigte Übertreibung, aber ist es nicht auch eine Übertreibung, wenn uns gesagt wird, der Seitenkanal entziehe dem Rhein „nicht einmal ein Prozent des Wassers?“ Auch diese Frage, die sich jedem aufdrängt, bedarf der Klärung!

Wenn der Rheinschiffahrtsverband erklärt, der heutige Stand der Technik erlaube zuverlässig, eine Verölung des Wassers durch die Schifffahrt zu verhindern, und das neue Gesetz zur Reinhaltung der Bundeswasserstraßen ermögliche wirkungsvolle wasserpolizeiliche Maßnahmen, um ein leichtfertiges Verschmutzen des Wassers zu unterbinden, so wäre dazu zu bemerken, daß nach allen bis-

herigen Erfahrungen es nicht so sehr auf das Gesetz ankommt, als auf dessen Ausführung. Innenminister Dr. Filbinger hat die Notwendigkeit einer Ergänzung des Wassergesetzes ausdrücklich erkannt⁵.

Die Gefährdung des Hochrheins und seines Wassers beruht aber nicht allein auf der Steigerung des Schiffsverkehrs, sie entsteht vielmehr zwangsläufig durch die Folgen der erstrebten Industrialisierung, der verstärkten Ansiedlung und damit der verstärkten Verschmutzung durch Abwasser. Auch für den Bodensee selbst liegt die Gefahr zum kleinsten Teil in der Schifffahrt unmittelbar, zum weitaus größten Teil, aber keineswegs allein, wie der Schiffsverkehrsverband meint⁴, an den fehlenden Kläranlagen, welche zur Reinhaltung der Zuflüsse des Sees dringend erforderlich sind. Der Bau dieser Kläranlagen, die auch ohne Hochrheinschifffahrt notwendig wären, wird von der Verwaltung und der Wirtschaft des Gebietes mit aller Energie angestrebt⁶. In dieser Hinsicht besteht also auf beiden Seiten erfreuliche Übereinstimmung, und man sollte meinen, der Verband könne Verständnis für die Forderung aufbringen, *alle verfügbaren Mittel und Kräfte für diese vordringliche und lebenswichtige Aufgabe einzusetzen*, und, solange sie nicht einwandfrei gelöst ist, alles andere zurückzustellen, auch den Ausbau des Hochrheins! *Wenn es jetzt nicht gelingt, dem Notstand abzuhelfen, solange die Hochkonjunktur noch anhält, wie soll das dann in kommenden schlechteren Zeiten möglich werden?*

Der Verband der deutschen Gas- und Wasserwerke hat erklärt:⁶ 1,66 Millionen Kubikmeter Industrieabwässer strömen täglich in die Flüsse und Bäche der Bundesrepublik . . .

Nach einer Zusammenstellung des Bundeswirtschaftsministeriums hat die gesamte Industrie von 1955 bis 1958 trotz der für derartige Investitionen geltenden Steuerbegünstigungen nur 165 Millionen DM für die Abwasserreinigung aufgebracht, das sind 0,4 Prozent der Bruttoeinlage-Investitionen der Industrie!

Es sei sehr zu bedauern, sagt der Schiffsverkehrsverband⁴, daß der Naturschutz nicht mit Wirtschaft und Verwaltung des Hochrhein-Bodenseeraumes zusammenarbeite. Könnte das ein Zeichen dafür sein, daß der Verband sich seiner Sache nicht mehr so ganz sicher fühlt?

Von wem und wann ist denn „der Naturschutz“ zu einer Zusammenarbeit aufgefordert worden? Und müßte eine solche angesichts des schroffen Gegensatzes nicht reichlich fragwürdig sein? Wie kann es eine Zusammenarbeit geben, wenn es klar um ein „Entweder-oder“ geht?

Daß die Landesregierung die Reinigung und Reinhaltung des Sees mit allem Nachdruck voranzutreiben sucht, ist bekannt. Die Schwierigkeiten sind freilich dadurch noch größer geworden, daß Österreich sich der Zusammenarbeit entzogen hat und sich in keiner Weise verpflichten will!⁷ In ganz besonderem Maße ist der Zweckverband *Bodenseewasserversorgung* an der Frage beteiligt. Man hört sagen, er sei in seinen Entschlüssen nicht frei. Die Urkunde über die wasserpolizeiliche Verleihung des

Rechts zur Wasserentnahme aus dem See sagt hierzu:⁸ „Die Verleihung begründet kein Recht auf Zufluß von Wasser bestimmter Beschaffenheit, insbesondere auch nicht darauf, daß Abwassereinleiten im Interesse des Zweckverbandes zusätzliche Reinhaltungsmaßnahmen auferlegt werden. Die Verleihung begründet auch kein Recht des Zweckverbandes, der Schiffbarmachung des Hochrheins zu widersprechen.“ Das besagt, daß der Zweckverband sich bei einer Einsprache nicht auf die Verleihungsurkunde stützen kann. Es besagt aber ganz und gar nicht, daß er sich widerspruchslos alles gefallen zu lassen braucht, was seinem Zweck und Sinn entgegensteht, es schließt keineswegs aus, daß der Zweckverband zu gegebener Zeit *im übergeordneten Interesse der öffentlichen Wasserversorgung des Landes* und mit Rücksicht darauf, daß die Investierung von 215 000 000 DM ja nicht nutzlos erfolgt sein darf, *die Pflicht hat*, an der Verhinderung von Schäden tatkräftig mitzuwirken, die durch eine gefährliche Verunreinigung des Bodenseewassers für die Wasserversorgung mehrerer Millionen Menschen eintreten könnten! Das gilt auch für die Städte St. Gallen und Überlingen, die seit Jahren ebenfalls Trinkwasser aus dem See gewinnen. Von den anderen Gesichtspunkten, die *das ganze Land berühren* sei hier abgesehen, wie z. B. die Erhaltung der Bademöglichkeit oder der Erhaltung der wirtschaftlich wertvollen Fischerei.

„Der See darf keinesfalls draufgehen!“⁹ Müßten diesem Wort unseres Ministerpräsidenten nicht Regierung und Landtag, nicht das ganze Volk, ganz Baden-Württemberg aus vollem Herzen zustimmen?

Der Verband der deutschen Gebirgs- und Wandervereine hat die Fragen, um die es geht, in seinem Anruf an die Mitglieder des Verkehrsausschusses im Bundestag dargelegt und kurz zusammengefaßt¹⁰: „Wird der Bodensee weiterhin der Versorgung einer Millionenbevölkerung mit Trinkwasser dienen können, wenn er Binnenhafen der Großschifffahrt und Mittelpunkt einer Industrielandschaft geworden ist? Wird in einer künftigen Industrielandschaft noch genügend Raum für einen lebens- und entwicklungsfähigen Garten-, Obst- und Weinbau bleiben können? Der Bodensee ist unser einziges größeres Erholungsgebiet mit Wasser, er ist Allgemeingut und darf nicht industriellen oder materiellen Interessen geopfert werden . . . *Es geht hier nicht nur um eine Wasserstraße, sondern um eine ganze Landschaft und das Leben der Menschen in ihr!*“

¹ Reichsgesetzblatt II 1930, Seite 724. – ² K. A. Walter, Vom Meer zum Bodensee. Verlag A. Walter, Olten 1957. – ³ Erhard: Die wahren Feinde des deutschen Volkes. Frankfurter Allg. Ztg. 27. 8. 60. – ⁴ Der Hochrhinausbau gefährdet den Bodensee nicht! Südkurier 11. 8. 60. – ⁵ Stuttgarter Ztg. 2. 8. 60 Nr. 175. – ⁶ Frankfurter Allg. Ztg. 2. 9. 60 Nr. 205. – ⁷ Feucht, Es wächst die Sorge um den Bodensee. Stuttgarter Ztg. 2. 8. 60 Nr. 175. – ⁸ Nach freundl. Auskunft des Verbandsvorsitzenden, OB Dr. Klett. – ⁹ Stuttgarter Ztg. 21. 7. 60. – ¹⁰ Monatschrift „Natur und Mensch“, Juli 1960.