

zu schämen brauchen. Sie tun es aber auch nicht, im Gegenteil: sein Erbe wird in Stetten heute noch verwaltet. Auch heute noch leben solche „Pfefferlein“ unter den Stettener Weingärtnern, die es verstehen, auch bei schlechtestem Wetter dem Leben die heiteren Zeiten und Seiten abzugewinnen. Das Pfeffergeschlecht ist hier längst ausgestorben und liegt unter dem Rasen, allein der Humor unseres Davids ist nicht ausgestorben. Wer

offene Augen und besonders offene Ohren hat, wird unter den Wengertern diese Frohnaturen heute noch finden. Sie geben dem andern im passenden Augenblick mit ihrem „Spruch“ hinaus und haben die Lacher auf ihrer Seite, und in solchen weinfrohen Runden wird „nichts aufgeschrieben“ und darum auch nichts übel genommen, besonders wenn man beim „Pfeffer“ – einem spritzigen Stettener Riesling – angelangt ist.

## Neues vom Hochrhein und Bodensee – Neue Wassergesetze

*Zweiter Lagebericht von Otto Feucht*

Der vom Heimatbund als Sonderabdruck verbreitete Lagebericht aus Heft 1 hat viele Zustimmungmen ausgelöst. So schließt z. B. Oberbürgermeister Dr. Klett sein Schreiben mit der Erklärung „Der Zweckverband Bodenseewasserversorgung wird mit allen Organisationen tatkräftig zusammenarbeiten, um uns den Bodensee rein zu erhalten. Aber auch die Landeshauptstadt Stuttgart wird sich nicht entziehen, wenn es gilt, für den Bodensee einzustehen.“

Das Schweizer Aktionskomitee gegen die Hochrheinschiffahrt<sup>1</sup> hat sich am 9. Januar 1960 in Frauenfeld (Kanton Thurgau) aus Vertretern der Kantone St. Gallen, Thurgau, Zürich und Schaffhausen gebildet, den Vorsitz hat der Stadtpräsident von Stein am Rhein, Konrad Graf, übernommen. Ihm haben sich in unserem Lande der Schwäbische Albverein und der Schwäbische Heimatbund angeschlossen, der TV „Die Naturfreunde“ und die Arbeitsgemeinschaft Heimatschutz Südbaden, weitere Beitritte stehen in sicherer Aussicht<sup>2</sup>. Daß der Naturschutzrat des schweizerischen Bundes für Naturschutz sich einstimmig gegen die Hochrheinschiffahrt ausgesprochen hat, sei ausdrücklich festgestellt<sup>3</sup>. Auf der anderen Seite sind Vertreter führender aargauischer Industrien am 25. Februar in Klingnau zur Bildung eines aargauischen Hochrheinkomitees zusammengetreten, das die baldige Verwirklichung der Hochrheinschiffahrt anstrebt<sup>2</sup>. In der Schweiz stehen sich also zwei Lager gegenüber.

Inzwischen hat die Landesregierung Baden-Württemberg bei der Bundesregierung den Antrag gestellt, den Hochrhein, soweit er deutsch ist, zur Bundeswasserstraße zu erklären. Dadurch würden Entscheidung und Verantwortung für den Ausbau auf Bundesebene verlagert. Nun ist aber am 11. Februar 1960 an die Bundesregierung eine „kleine Anfrage“ aus dem Bundestag gerichtet worden<sup>3</sup>, die unter Berufung auf die Wandlungen im Verkehrs-

wesen usf. die Frage stellt, ob unter den heutigen Verhältnissen der weitere Ausbau von Bundeswasserstraßen überhaupt noch verantwortet werden könne, wobei u. a. der Hochrhein ausdrücklich genannt ist. Sie fragt weiter, ob die Bundesregierung bereit sei, durch eine neutrale Gutachterkommission das Wasserstraßenprogramm überprüfen zu lassen und gegebenenfalls die Folgerungen zu ziehen, um Ertragsschmälerungen und Fehlinvestitionen zu vermeiden, sowie vorhandene Vertragsverpflichtungen zu lösen. Diese Anfrage trägt die Unterschrift von 46 Abgeordneten, deren keiner aus Baden-Württemberg kommt.

Weiterhin sind die Gutachten der beiden Verkehrswissenschaftler von Freiburg und Stuttgart, Prof. Dr. Alfons Schmitt und Prof. Dr.-Ing. Walther Lambert, bekanntgeworden<sup>4</sup>, die in ihren schweren Bedenken hinsichtlich der Folgen für den Bodensee übereinstimmen und zur Schlußfolgerung kommen: „Unter dem Gesichtspunkt einer qualitativ und quantitativ befriedigenden Bedienung des derzeitigen und in absehbarer Zeit zu erwartenden Verkehrsbedürfnisses des Hochrhein- und Bodenseegebiets ist die Kanalisierung des Hochrheins nicht erforderlich. Die Frage der Zweckmäßigkeit des Hochrheinausbaus hängt nahezu ausschließlich von staatspolitischen, wirtschaftspolitischen und landesplanerischen Gesichtspunkten ab: nach verkehrswirtschaftlichen Grundsätzen kann die Zweckmäßigkeit des Ausbaus noch nicht bejaht werden.“ – Daß die beteiligten Bundesbahndirektionen sich mit Entschiedenheit gegen den Rheinausbau gewendet haben, ist ja bekannt. Sie fühlen sich jeder Steigerung des Verkehrs gewachsen<sup>2</sup>.

Immer deutlicher verbreitet sich die Erkenntnis, daß die Gefahr des Hochrheinausbaus für uns weniger in diesem selbst liegt, als in den Folgeerscheinungen, die zwangsläufig für den Bodensee und dessen ganzes Gebiet zu erwarten sind, und die abzuwenden keinerlei Aussicht



bestehen würde! So hat auch Ministerpräsident Kiesinger auf einer Landespressekonferenz am 16. März erklärt, daß er die Bedenken vor allem im Blick auf die möglichen Folgen für den Bodensee *sehr ernst* nehme!

Was die „Schiffahrtsgläubigen“ anstreben, davon legt u. a. eine Schilderung in einer der letzten Nummern des Propagandablattes „Der Hochrhein“ Zeugnis ab<sup>5</sup>: „Eine heutige Reise nach dem nun selbst mit der Neckarschiffahrt verbundenen Stuttgart erweckt die folgende Impression: Im Neckartal, vom Nordfuß der Schwäbischen Alb bis hinaus nach Stuttgart eine alles füllende überwuchernde industrielle Entwicklung, die kaum mehr Platz findet; im Raum Stuttgart . . . neue Stadtbildungen im ganzen Umkreis der Metropole. – Im schroffen Gegensatz dazu verharret Südschwaben bei wenigen Ausnahmen bis in die nächste Nähe des Bodensees noch in einem Zustand großer gewerblicher und industrieller Leere“.

Diese Leere soll also gefüllt werden, es ist offenbar vielen ein ganz unerträglicher Gedanke, daß es noch Landschaften geben kann, die nicht von Industrie überwuchert sind! Aber andererseits haben die Kreise Konstanz, Überlingen und Stockach als Ergebnis gemeinsamer Bestandsaufnahme und Planung<sup>1</sup> die Erhaltung des Gebiets als Erholungslandschaft für „eine dringende Notwendigkeit“ erklärt. Auch der Herr Ministerpräsident hat ausgesprochen<sup>6</sup>, es müsse vermieden werden, daß Oberschwaben den Charakter eines Reise- und Erholungsgebiets verliere, den großen Vorteil des Oberlands sehe er darin, daß diese Landschaft nicht verdorben sei! In einem „ausgeglichene Verhältnis, einer Synthese zwischen Industrie und Erholungslandschaft“, sieht er „die Chance des Gebiets“. Aber ist denn eine solche Synthese in diesem Falle überhaupt denkbar? Muß sie nicht lediglich ein Wunschtraum bleiben? Wie sollen sich denn Industrie und Erholung vereinigen lassen im gleichen Raume? Dies ist die bange Frage!

Ganz außer Frage aber steht die unbedingte Dringlichkeit, der Abwassernot zu steuern: „Die Verschmutzung des Bodensees, der in Zukunft immer mehr Bedeutung als Trinkwasserreserve des Landes gewinne, sei alarmierend“<sup>6</sup>. Von der Anstalt für Bodenseeforschung der Stadt Konstanz hören wir erneut: „Nur sehr rasche und bestmögliche Sanierung der Abwasserverhältnisse im ganzen Einzugsgebiet kann den Bodensee vor einer weiteren Verschlechterung seines Wassers bewahren“<sup>7</sup>. Mit größtem Nachdruck arbeitet auch das ursprünglich private, ab 1. März vom Staat übernommene „Institut für Seenforschung und Seenbewirtschaftung“ in Langenargen daran, die Bedingungen für eine wirksame Bekämpfung und Abhilfe der Gefahr zu finden<sup>8</sup>.

Selbstverständlich ist möglichst rasche Zusammenarbeit aller Uferstaaten erforderlich. Allein seit der ersten Nachricht über eine erste Fühlungnahme vor vielen Monaten hat man nichts mehr gehört!

Ein einziges Beispiel für viele, unzählige möge genügen: Seit Jahr und Tag entläßt eine große, finanziell gut stehende Papierfabrik ihre höchst giftigen Abwässer unge-

klärt und ungehindert in den Bodensee, trotz allen Klagen und Beschwerden über den Zustand, den Schmutz und Gestank des abfließenden Gewässers. – Wenn wir dazu hören, daß in unserem Bundeslande nur 14% aller Abwässer einwandfrei geklärt werden, die große Mehrzahl also nur ganz unzureichend oder überhaupt nicht, dann ist es kein Trost, daß im ganzen Bundesgebiet von 23 Mill. cbm übelsten Abwassers, die täglich abfallen, nicht einmal ein Viertel den Anforderungen und Möglichkeiten entsprechend gereinigt wird!<sup>9</sup> Wo liegt die Schuld an diesen Zuständen, von deren Unhaltbarkeit immer weitere Kreise in Mitleidenschaft gezogen werden? Hat die Gesetzgebung versagt oder die Durchführung der Gesetze durch die Behörden? Hätte unser württembergisches Wassergesetz von 1900 nicht ausreichend Handhaben geboten, wenn . . ., ja wenn . . ., wenn man es hätte von Anfang an streng durchführen können? . . .

So setzen wir alle Hoffnung auf die Neuregelung vom 1. März. An diesem Tage ist das neue Baden-Württembergische Wassergesetz vom 25. Februar 1960 in Kraft getreten, zusammen mit dem Bundesgesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts vom 27. Juli 1957! Näheres darüber wird noch zu berichten sein. Der Erfolg wird ganz abhängen von den Ausführungsbestimmungen und von dem Nachdruck gegenüber widerspenstigen Missetätern. Schon kann man die Auffassung hören, die Kosten der Klärung solle der tragen, der reines Wasser verlange, nicht der Schuldige! Wird es trotzdem gelingen, auch bei uns die Abwässer so zu reinigen, wie dies in Teilen des Ruhr- und Emschergebiets erreicht worden ist?

Das sind Fragen, die uns alle angehen ohne jede Ausnahme. Zweifellos brauchen wir Arbeitsmöglichkeit durch Industrie, vor allem anderen aber brauchen wir Wasser, so reines Wasser, als es heute – und in Zukunft – überhaupt noch möglich ist, unschädliches Wasser für alle Zwecke, nicht zuletzt für die Industrie selbst! Auf jeden Fall ist es an der Zeit, daß sich die gesamte Öffentlichkeit, daß wir alle uns um diese Lebensfragen viel mehr kümmern als bisher!

<sup>1</sup> Argumente gegen den Hochrhinausbau. Stuttgtr. Ztg. 27. 2. 1960. – <sup>2</sup> Monatschrift „Natur und Mensch“. Februar-März 1960. – <sup>3</sup> Deutscher Bundestag, Drucksache 1613. – <sup>4</sup> Schwarzwälder Bote. 27. 2. 1960. – <sup>5</sup> Thalmann, Hochrhainschiffahrt – ein überholtes Projekt? Südkurier 30. 1. 1960. – <sup>6</sup> Mitteilungsblatt der Industrie- und Handelskammer Ravensburg Nr. 4 vom 25. 2. 1960 – <sup>7</sup> Fr. Kiefer, Der Bodensee in Gefahr. Umschau 1960, 3. – <sup>8</sup> Forschungsergebnisse aus 40 Jahren. Stuttgtr. Ztg. 16. 3. 1960. – <sup>9</sup> Alfred Schmidt, Das Problem der Wasserverschmutzung. Südd. Rundfunk, Sendung 14. 2. 1960.

#### Berichtigung

In dem Nachruf auf Prof. Julius Baum (Heft 1/1960, S. 25) ist ein bedauerlicher Fehler stehen geblieben: Prof. Baum ist nicht am 26. November, sondern am 27. Oktober 1959 gestorben.