

Gefährdung des Bodensees durch die Hochrhein-Erschließung

Von Wilhelm Kohlhaas

Der Schwäbische Heimatbund hat mit großer Besorgnis die Erklärungen des Bundesverkehrsministers über die bevorstehende Weiterführung des Rhein-Schiffahrtsweges bis Konstanz und die daran anschließenden Ausführungen einer unlängst zu diesem Thema abgehaltenen Techniker-Tagung zur Kenntnis genommen.

Er hat sich verpflichtet gesehen, sich zunächst über diese Pläne, ihre Folgen und über die zum Schutz des Heimatcharakters vorgesehenen Maßnahmen eingehend zu unterrichten, vor allem aus dem Prachtwerk „Vom Meer zum Bodensee“, das als programmatische Publikation der Verbände zur Förderung der Hochrhein-Bodensee-Wasserstraße (für Deutschland speziell: Rheinschiffahrtsverband Konstanz e. V.) im Verlag Otto Walter AG. Olten und Freiburg/Brsg. erschienen ist. Mit Bestürzung entnehmen wir ihm, daß bei dem Projekt zwar alles *Technische* vollendet entworfen, die *finanzielle* Seite aber erst unvollkommen geplant und die Erhaltung bisheriger *Heimatswerte* praktisch so gut wie gar nicht behandelt ist. Wir sehen zunächst von der Betonung unserer speziellen Auffassung ab, daß der Bodensee aus seinem jetzigen natürlichen Zustand nicht zu einem Mittelpunkt industriellen Handelsverkehrs umgestaltet werden sollte, und suchen aus folgenden Zusammenhängen zu zeigen, woran es uns bei dem Plan am meisten zu fehlen scheint:

Der *technische* Fachmann hat den *Schiffahrtsweg* zu schaffen, und es läßt sich berechnen, was das kosten wird. Diese Kosten sind ein Vorschuß auf den Ertrag des künftigen *Wirtschaftsverkehrs*; schon dieser ist eine umstrittene große Unbekannte, wenn auch von großen Hoffnungen getragen – sicher ist wiederum, daß dieser Wirtschaftsverkehr beträchtliche *weitere* Aufwendungen auf dem Gebiet der Rein-Erhaltung des Wassers und in weiterer Auswirkung Beeinträchtigungen und unmeßbare Kostenfolgen für die Wasserversorgung weiter Binnenlandbezirke aus dem Bodensee mit sich bringen wird. Diese Mittel sind heute überhaupt noch nicht zu schätzen und demgemäß auch noch nirgends veranschlagt.

Darf man – wiederum von den unwägbaren Werten

der Heimatpflege ganz abgesehen! – ein so ungeheures Projekt in dieser Weise anfassen? Mit andern Worten: dürfen *Wirtschaft* und *Verkehr* der *Technik* eine Aufgabe stellen, bei der die *andern* Folgen nicht samt und sonders miterwogen und die Finanzierung für alles bis ins Letzte – „global“, wie man wohl heute sagen würde – vorberechnet ist? Uns fehlt zunächst die Gewißheit, ob eine Planung, die so sehr die *Allgemeinheit* betrifft, wirklich unter Beteiligung *aller* berufener Stellen, Anhörung aller Gründe und Gegenstände eingeleitet worden ist.

In einem Augenblick, da die Wasserversorgung unserer Heimat von Tag zu Tag ein ernsteres Problem geworden ist – bei dem der Bodensee keine geringe Rolle spielt –, stellen wir die Frage zunächst unter ausdrücklichem Hinweis auf Konsequenzen, die wir durchaus nicht mit der *Schaffung* der Wasserstraße von Bundes wegen erschöpft sehen, sondern die erst *danach* richtig für *uns* als *Anlieger* spürbar werden könnten. So müssen wir eindringlich davor warnen, daß die ganze Sache zunächst einseitig als Sache der Verkehrswirtschaft angefaßt wird, die dann hinsichtlich der weiteren Konsequenzen die Hände in Unschuld waschen wird, wenn es z. B. um die Folgen der Verschmutzung und Verölung des Seewassers und den Aufwand für die Schutzmaßnahmen gehen sollte. *Das alles muß vorher geprüft sein!* Wir sind genug gewarnt, wie oft die deutsche Gabe der fachlichen Tüchtigkeit einzelner Ressorts bei Fragen von umfassender Bedeutung doch zu folgenschweren Unterlassungen in der Gesamtbetrachtung geführt hat.

Nun haben die Verfechter des Wasserstraßenprojekts dem Vorwurf solcher Einseitigkeit durch ein Angebot vielfacher und kluger Beiträge in ihrem Sammelwerk vorzubeugen gesucht. Mit ihm haben wir uns im folgenden auseinanderzusetzen:

Im Geleitwort erwartet und begrüßt der Bundesverkehrsminister die allgemeine Erörterung von Für und Wider. Man könnte sich nur freuen über dies Bekenntnis zu dem Grundsatz, daß zu einem Vorhaben, das nahezu alle angeht, auch möglichst *alle* *Stellung nehmen sollen*. Indes, hier stock' ich schon:

nach allen weiteren Ausführungen scheint das Wichtigste bereits fertiggeplant und, was noch wesentlicher ist, *vertraglich* so fest vereinbart, daß eine einschneidende Änderung oder gar ein Stop fast nicht mehr möglich sein soll. Wozu kann die Erörterung dann noch gewünscht werden, als höchstens im Sinn einer *nachträglichen Bestätigung*? So sollte die Bestimmung über die Zukunft unseres Bodensees doch gerade *nicht* behandelt werden!

Jedoch ein Faktor darf dabei denn doch nicht übersehen werden: der des *Bewilligungsrechts* nicht nur für die Aufwendungen des Projekts selbst, sondern auch für die gleich einer Kettenreaktion daraus *weiter* erwachsenden Verpflichtungen. Hier türmen sich Schwierigkeiten auf, zu deren Erkenntnis man kein Haushaltsspezialist des Jahres 1957 zu sein braucht: um zu zweifeln, ob das alles auch in den sechziger Jahren so mühelos zu schaffen sein wird!

Ein Blick auf die Vorgeschichte macht uns bedenklich: im Jahre 1929 wurde der Staatsvertrag zur Erschließung der Wasserstraße geschlossen, als der europäische Wirtschafts-Optimismus noch lauter Silberstreifen sah, während in Amerika bereits der Markt zu brechen begann; zwei Jahre später war die Krise bei uns angekommen. Wir wollen nicht zu schwarz malen – aber sind wir heute, da der alte Vertrag so kühn wieder hervorgeholt wurde, unserer Sache so gewiß, wie stark wir die *Zukunft* mit ständigen und mit weiteren, durch unerläßlich hinzutretende Nebenaufgaben noch wachsenden Kosten belasten dürfen? Jedenfalls doch nur, wenn die *Rentabilität* so hoher Investitionen einwandfrei gesichert ist!

Das aber sagen uns nicht die Aufsätze der Techniker, die in beachtenswerten Ausführungsplänen schwelgen, noch die Wirtschaftspolitiker selbst, die den Bodensee bereits als internationales Umschlagbecken im Zentrum eines länderverbindenden Kanalnetzes zwischen Donau, Rhein und Rhone und aller durch sie verbundenen Länder sehen – das sagt uns also auch nicht der Bundesverkehrsminister, obwohl er im Geleitwort nicht nur den wirtschaftlich errechenbaren Gewinn, sondern die unwägbaren Einflüsse hervorhebt, die von je von den großen Wasserwegen auf deren Uferstaaten ausgingen.

Blättern wir nun eine Seite weiter, so finden wir in den Äußerungen, mit denen für die *Schweiz* deren Bundespräsident *Feldmann* und Bundeskanzler *Oser* die für ihr Land zu erwartenden Vorteile unterstreichen, den deutlichen Satz, „daß die Eidgenossenschaft sich durch den Vertrag von 1929 *verpflichtet* sehe“ – sie hat also nicht so sehr gedrängt wie der

deutsche Partner, und hat dabei sicherlich vor jedem europäischen Überschwang die Sache mathematisch dreimal durchgerechnet!

Seien wir doch ehrlich: wem kommt auf deutscher Seite – außer Singen und dem geträumten Großhandelshafen Konstanz schon nicht einmal Friedrichshafen oder Lindau! – so viel von dem Projekt zugute, daß es die Kosten (von allen andern *Opfern* vorerst immer noch abgesehen!) jemals lohnen wird? Das ganze wortreiche Buch gibt darüber keinen überzeugenden Aufschluß! Und für den wirtschaftlichen Aufschwung eines Hinterlandes bis Trossingen und Schwenningen hat man bisher den Bodensee nicht nötig gehabt!

Von transportfachlicher Seite her (die wohl bei der Kalkulation die Hauptbeteiligte sein müßte!) hören wir die Ansicht, daß die für eine Rentabilität erforderlichen *Beförderungsmengen* nicht aufkommen werden, ja daß der Wasserweg über den Hochrhein-kanal gegenüber der Eisenbahn zumal bei Kohle gar keine Frachtvorteile, und bei andern Gütern keine entscheidenden wird erbringen können. Soviel für den deutschen Standpunkt . . .

Und die Schweiz? seltsam: obwohl noch am ehesten die Kantone der Ostschweiz einen gewissen Nutzen von dem Schifffahrtsweg erhoffen (und auch da weniger von einer Ansiedlung neuer Industrie als vielmehr durch Erleichterung des Transports für Brennstoffbedarf, der z. Z. die Straßen der Durchfahrtskantone belastet und belästigt) –, so ist doch die Stimmung im ganzen überwiegend *ablehnend*, jedenfalls könnte *dort* das Projekt nur mit einer klaren allgemeinen Billigung, notfalls über eine *Volksbefragung*, in der Ausdehnung durchgeführt werden, zu der (das ist der entschiedene und allgemeine Eindruck) von der deutschen Seite her weit stärker getrieben wurde.

Wir lassen dabei die besondere Frage der Erhaltung des *Rheinfalls* als eine speziell eidgenössische Angelegenheit außer Betracht. Hier hat man sich rechtzeitig und mit Erfolg gegen die Gefährdung eines einmaligen Naturbildes zur Wehr gesetzt. Wo aber ist von der Vermeidung ähnlicher Gefahren beim *Bodensee* die Rede?

Wir blättern (bis auf einen einzigen Beitrag aus der Feder von Adolf Ostertag, Zürich, und den „Ausblick“ des Schlußworts) vergebens in den 240 gewichtigen Seiten nach einer wirklich positiven Stellungnahme zu der entscheidenden Frage: was war und ist der Bodensee unendlich vielen, die da in der Freude an der Natur Erholung, Frieden und Glück suchten und fanden, und was wird künftig daraus werden?

Oh, es fehlt nicht an Zukunftsbildern aller Art: freie Durchfahrt vom Meer bis zum See, Anschluß an internationale Wasserwege, europäische Koordinaten, Integration – es reizt zum Jauchzen, was hier alles geschaffen werden soll, und wie bestechend es dem Leser zu Gemüte geführt wird. Und was wäre ein solches Projekt ohne eine Menge von Statistiken – daß die einzig maßgebende, die des künftigen Umschlags und Ertrags im Verhältnis zum Aufwand, nicht zu finden ist, liegt einmal in der Unberechenbarkeit der Zukunft! Aber sonst fehlt es an nichts: nicht an eindrucksvollen Skizzen, ansprechenden Bildern, Städtebeschreibungen, historischen Rückblicken auf Graubündner Flößer und Züricher Hirsebrei, nicht an volkscundlichen Analysen über Alemannen, Franken und Bataver – sogar der Neandertaler steht als Anrainer mit Pate; die stattlichen Dome der Pfaffengasse erscheinen neben der Zusammenstellung uralten Liedguts von Hohenems und St. Gallen bis Xanten . . .

Allerdings hat, was mit dieser Fülle schönen Materials dargetan werden kann, schon Julius Caesar in einem einzigen Satz gesagt: „*Rhenus fluminum omnium princeps*“ – daß unser Rhein der mächtigste, der wunderbarste Strom unserer Heimat ist; wir wissen es wirklich alle schon sowieso . . .

Was aber ist damit für den Kanalbau mit seinen weit- ausgreifenden Zielen im Verhältnis zu den Werten der Heimat bewiesen? Greifen wir also, um uns überzeugen zu lassen, zu den vielseitigen und kenntnisreich ausgearbeiteten *Texten*:

Am ehrlichsten und sachlichsten sind die Darlegungen der *Techniker*, der Kraftwerk- und Schleusenbauer, die auch hier, wie wir Schwaben es vom Neckarkanal kennen und rühmen, aufs Neue zeigen, wie gut sie oftmals ihre Zweckbauten in die Landschaft einzupassen verstehen.

Ein bißchen kritischer sind wir schon bei den Aufsätzen aus *wirtschaftlicher* Feder über das Kapitel „Wassernutzung“, denn das Wasser des Oberrheins ist nicht nur in *Energie-Zahlen* umzusetzen, sondern soll ja auch als *Lebensquelle* in des Wortes wahrster Bedeutung unserem Land zufließen, *ungeschädigt und unverschmutzt* . . .

„Hier wird eine *Lösung* gefunden werden müssen – die Reinigungsanlagen gegen die Verölung werden im Vergleich zu den sonstigen Anlagen untergeordnete Kosten verursachen“ (so lesen wir in dem Aufsatz von H. Kaiser – mit nicht vollkommen beruhigtem Gemüte): die *Lösung* ist also noch nicht da! Und auch der folgende Beitrag von Otto Jaag über den Rück-

gang der Fischerei kann uns die Sorge nicht nehmen: „eine große Aufgabe internationaler Zusammenarbeit . . . wird sie nicht gelöst, so würde dies schwerste Schäden im Gefolge haben“ . . . Ja, das ist es doch eben! Bis jetzt liegt zwar die Planung der technischen Erschließung vor; die *primäre Aufgabe der Reinhaltungsgarantien* aber ist bis jetzt nur „Forderung“, ist nur Programm, wenn auch ihre Notwendigkeit unterstrichen ist. Sollte hier am Ende das Pferd verkehrt aufgezäumt und so bereits in Trab gesetzt sein, bei dem es kein Anhalten mehr gibt?

Den Gedanken, die Kosten der Reinhaltung den Nutznießern der Wasserversorgung aufzubürden, halten wir für eine groteske Verkennung der Ursachenreihe: wir *haben* ein natürlich reines Wasser, das durch einen Eingriff beeinträchtigt wird – wer ist da wohl billigerweise mit unvorhersehbaren Mehrkosten zu belasten?

Nur eine kleine Randbemerkung, leider bereits nur noch ein historischer Rückblick: der österreichische Umschlaghafen für das Vorarlberger Hinterland am „Alten Rhein“ – da gab es doch einmal ein „Vogelparadies?“ Und will man uns im Ernst glauben machen, daß die Stille des Untersees mit seinen Landungen und verschifften Buchten etwa besser gewahrt werden könnte, wenn die Schlepper der Industrie in langen Ketten ihre Lasten am malerischen Stein am Rhein und der Reichenau vorbei stampfend gen Konstanz führen? Man plant zwar bereits Ufer-Schutzbezirke; ist das nicht alarmierend genug dafür, daß der See als Ganzes diesen Schutz verloren haben wird! Wir suchen die Antwort bei Ad. Ostertags Aufsatz: „Zur Pflege von Natur und Heimat beim Ausbau der Hochrhein-Wasserstraße“ (S. 39) und lesen: „Fluß und Ufergelände werden *tiefgreifende Veränderungen* erleben . . . der Schiffsverkehr wird die Stille noch mehr unterbrechen . . . auch reizvolle Bauwerke werden durch die Nähe technischer Anlagen eine andere Wirkung auf den Betrachter ausüben.“ Ja, muß das also sein? Der Autor sucht, um sich damit auseinanderzusetzen, die verkehrstechnischen, wirtschaftlichen und politischen Vorteile, ja schließlich den Nutzen für „den Menschen in seiner Ganzheit“ gegen das Gewicht der Heimatwerte abzuwägen; er sucht Heimat als „Ergebnis eines Dialogs zwischen einer intimen Welt äußerer Erscheinungen und einer persönlichen Welt innerer Werte“ zu definieren. Wir wollen um solche Begriffe nicht streiten – in *Begriffen ohne wirkliche reale Garantien* geht es nun aber fort und fort.

Diese Ausführungen setzen allesamt bereits an einem

Ausgangspunkt ein, von dem man uns gar nicht zu überzeugen unternommen hat. Nicht anders das Schlußwort von K. A. Walther mit einer begeisterten Bejahung der „*Technik als Schöpfungswerk*“, während es sich doch um etwas ganz anderes handelt: um die Umwandlung eines ausgesprochenen *Ruhegebiets* (und Ostertag wie Walther geben zwischen den Zeilen zu, wie sehr unsere gehetzte Zeit solche Bezirke nötig hat!) in ein Zentrum des Handels und der Industrie, die, so wird argumentiert, dem „höheren Interesse der Menschheit“ dienen, so daß diese Erschließung unabwendbar sei.

Wir gestehen, daß uns so große Worte nicht zu Gebote stehen; wir haben schon ausgesprochen, und betonen es immer wieder, daß Wirtschaft, Handel, Technik, Fortschritt für uns keine feindlichen Begriffe sind. Die Förderer des Projekts glauben dem *Menschen* nützen zu müssen, dasselbe wollen wir ... und wir meinen, daß in einer Zeit, die schon immer dringender nach großen Naturschutzgebieten ruft – (sollten es nicht weit eher *Menschenschutzgebiete*, bescheidene Reservationen der Ruhe in einer Welt des Lärms und der zerstörenden Unrast sein?) die Aufopferung eines der idealsten Ruhebezirke, die uns die Natur selbst geschaffen hat, siebenundsiebzigmal mit allen Gründen geprüft werden sollte.

Und diese Gründe überzeugen nicht: weder die rechnerischen noch, darauf fußend, die wirtschaftspolitischen, noch demzufolge die ideologischen! Was man zu erreichen *hofft*, steht weitgehend auf Blättern der Spekulation; *was man zerstören und verlieren wird, ist sicher*. Die Folgerung aus dieser Rechnung sollte nicht schwer sein. Sich ihr zu verschließen, bedeutet eine Versündigung, die nicht zu verantworten ist.

„Technik als Schöpfungswerk“ – dies Wort sei nochmals herausgegriffen; wir hoffen, es nicht zu mißdeuten, denn wir wollen dem Gegner nicht Unrecht tun. Wir lesen es als eine Bestätigung des sophokleischen, „daß nichts Gewaltiger sei als der Mensch“. Ja, er greift in unserem Jahrhundert nach den Sternen – doch wer sich die Erinnerung eines tiefen Falls aus greller Hybris noch über zwölf kurze Jahre hinaus bewahrt hat, möchte nicht so laut in den Triumph darüber einstimmen, daß der schöpferische Geist des

Menschen in der Technik immer weiter das alte Schöpfungsbild hinter sich läßt!

Wir gedenken hier nicht theologisch zu werden. Wir suchen schlicht zum Ausdruck zu bringen, daß „*Schöpfungswerk*“ für uns zunächst an den Begriff „*Andacht*“ gebunden ist und daß ihm nach unserer Auffassung „*Natur*“ und „*Heimat*“ sehr nahe stehen. *Technik* können wir *bewundern* – von Herzen! – aber dies Gefühl ist doch noch ein anderes, und die Wertung dementsprechend auch. Wir möchten gerne hoffen, daß der Übereifer, der in den Beweisführungen für das Projekt so vielfach spürbar wird, hier doch nicht ganz aus dem Bereich gemeinsamer Sprache und Begriffe hinausführen möge. Der Schatten des babylonischen Turms, wo einer mit dem andern nicht mehr zu reden vermag, soll nicht obendrein diese Diskussion erschweren!

Wir fragen zum Schluß: Muß man sich gegenüber dem triftigen Widerstand auf den Staatsvertrag von 1929 berufen? Wer hat denn wirklich seine Ausführung und in diesem Ausmaß *gefordert*? – Die Schweiz gewiß nicht. Und ehe man auf unserer deutschen Seite darangeht, nur wegen der damaligen Regelung, die mehr eine *Verständigung* als eine Verpflichtung mit zwingenden Rechtsfolgen bedeutete, derartige Werte zu opfern, sollte eine neue offene und allgemeine Abwägung aller Gründe erfolgen, ob wirklich ein solches Projekt so unbedingt durchgesetzt werden *muß*. Wir sind sicher, daß diese Prüfung weite Abstriche gutheißen, ja für nötig erklären wird; wir sind unsererseits bereit, alles zwingend Notwendige willig hinzunehmen und dabei unsere Forderung auf Schutz alles Erhaltungswerten dem gesunden Verständnis der Allgemeinheit anzuvertrauen.

Aber im jetzigen Stadium halten wir sehr genaue Überlegungen und Prüfungen für unerlässlich, um Schädigungen zu verhüten, die in der Planung zur Stunde nicht voll bedacht zu sein scheinen.

Diese Sorge gibt uns das Recht, die Öffentlichkeit und alle verantwortlichen Staatsstellen aufs dringendste zu einer Prüfung aller Konsequenzen, die dies Vorhaben birgt, aufzurufen.

Wir haben unsere Bedenken in einer Eingabe vertrauensvoll der Landesregierung vorgelegt.