



Landespflege und Gewässer

BERICHTE UND REFERATE

anlässlich der Sitzung des Deutschen Rates für Landespflege
am 10. März 1965 auf Schloß Mainau
in Gegenwart des Schirmherrn,
Bundespräsident Dr. h. c. Heinrich Lübke

Heft 5 – 1965

der Schriftenreihe des DEUTSCHEN RATES FÜR LANDESPFLEGE



A handwritten signature in cursive script, reading "Lübke".

Bundespräsident Dr. h. c. Heinrich Lübke, der Schirmherr des Deutschen Rates für Landespflege.

Der Rat hat sich auf seine Anregung am 5. Juli 1962 in Bonn konstituiert; er ist – der „Grünen Charta von der Mainau“ entsprechend – ein „freies Gremium aus Persönlichkeiten des kulturellen, politischen und wirtschaftlichen Lebens und der Landschaftspflege“, das dazu beitragen soll, die Ziele der Charta zu verwirklichen.

INHALTSVERZEICHNIS

1. Grüne Charta von der Mainau	6
2. Graf Lennart B e r n a d o t t e : Bericht über Tätigkeit und Aufgaben des Deutschen Rates für Landespflege	8
3. Dr. h. c. Heinrich L ü b k e : Ansprache an die Ratsmitglieder	11
4. Baudirektor Fritz D a u n e r : Die Reinhaltung des Bodensees – Jetziger Stand und künftige Maßnahmen	13
5. Prof. Dr. Konrad B u c h w a l d : Maßnahmen zur Freihaltung und zum Schutz der Ufer am Bodensee	19
6. Dr.-Ing. E. h. Hans Werner K o e n i g : Landschaftspflege an Talsperren	31
7. Verzeichnis der Ratsmitglieder	39

Am 20. April 1961 wurde anlässlich des fünften Mainauer Rundgespräches die nachstehende Grüne Charta beschlossen.

Um des Menschen willen wird aufgerufen, tatkräftig für die Verwirklichung der Ziele dieser Charta einzutreten.

Ein freies Gremium aus Persönlichkeiten des kulturellen, politischen und wirtschaftlichen Lebens und der Landschaftspflege soll dazu beitragen, denn es geht um unser aller Schicksal!

Grüne Charta von der Mainau

I.

Das Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland legt unter anderem folgende Grundrechte fest:

- Art. 1 (1) Die Würde des Menschen ist unantastbar. Sie zu achten und zu schützen ist Verpflichtung aller staatlichen Gewalt.
- (2) Das deutsche Volk bekennt sich darum zu unverletzlichen und unveräußerlichen Menschenrechten als Grundlage jeder menschlichen Gemeinschaft . . .
- Art. 2 (1) Jeder hat das Recht auf freie Entfaltung seiner Persönlichkeit, soweit er nicht die Rechte anderer verletzt und nicht gegen die verfassungsmäßige Ordnung oder das Sittengesetz verstößt.
- (2) Jeder hat das Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit . . .
- Art. 14 (2) Eigentum verpflichtet. Sein Gebrauch soll zugleich dem Wohle der Allgemeinheit dienen.

II.

Dazu ist festzustellen:

Die Grundlagen unseres Lebens sind in Gefahr geraten, weil lebenswichtige Elemente der Natur verschmutzt, vergiftet und vernichtet werden und weil der Lärm uns unerträglich bedrängt. Die Würde des Menschen ist dort bedroht, wo seine natürliche Umwelt beeinträchtigt wird. Zu den unverletzlichen und unveräußerlichen Menschenrechten gehört auch das Recht auf ein gesundes und menschenwürdiges Leben in Stadt und Land.

III.

Voraussetzung für unser Leben ist, neben gesunder Nahrung, die gesunde Landschaft mit Boden, Luft, Wasser und ihrer Pflanzen- und Tierwelt. Diese lebenswichtigen Elemente werden übermäßig und naturwidrig beansprucht.

Immer häufiger werden lebendiger Boden vernichtet,
Oberflächen- und Grundwasser verdorben,
Luft verunreinigt,
Pflanzen und Tierwelt gestört und offene Landschaft verunstaltet.

Die gesunde Landschaft wird in alarmierendem Ausmaß verbraucht.

IV.

Wir wissen:

Auch Technik und Wirtschaft sind unerläßliche Voraussetzungen unseres heutigen Lebens. Die natürlichen Grundlagen von Technik und Wirtschaft können weder willkürlich ersetzt noch beliebig vermehrt werden.

Deshalb ist es notwendig, gemeinsam die Lage zu überprüfen, zu planen, zu handeln, um den Ausgleich zwischen Technik, Wirtschaft und Natur herzustellen und zu sichern.

V.

Um des Menschen willen ist der Aufbau
und die Sicherung einer gesunden Wohn- und
Erholungslandschaft,
Agrar- und Industrielandschaft unerläßlich:

Deshalb ist zu fordern

1. eine rechtlich durchsetzbare Raumordnung für alle Planungsebenen unter Berücksichtigung der natürlichen Gegebenheiten;
2. die Aufstellung von Landschaftsplänen, von Grünordnungsplänen in allen Gemeinden für Siedlungs-, Industrie- und Verkehrsflächen;
3. ausreichend Erholungsraum durch Bereitstellung von Gartenland, freier Zugang zu Wäldern, Bergen, Seen und Flüssen und sonstigen landschaftlichen Schönheiten, stadtnäherer Freiraum in Wohnungsnähe für die tägliche Erholung, stadtnaher Erholungsraum für das Wochenende und stadtferner Erholungsraum für die Ferien;
4. die Sicherung und der Ausbau eines nachhaltig fruchtbaren Landbaues und einer geordneten ländlichen Siedlung;
5. verstärkte Maßnahmen zur Erhaltung und Wiederherstellung eines gesunden Naturhaushaltes, insbesondere durch Bodenschutz, Klima- und Wasserschutz;
6. die Schonung und nachhaltige Nutzung des vorhandenen natürlichen oder von Menschenhand geschaffenen Grüns;
7. die Verhinderung vermeidbarer, landschaftsschädigender Eingriffe, z. B. beim Siedlungs- und Industriebau, beim Bergbau, Wasserbau und Straßenbau;
8. die Wiedergutmachung unvermeidbarer Eingriffe, insbesondere die Wiederbegrünung von Unland;
9. eine Umstellung im Denken der gesamten Bevölkerung durch verstärkte Unterrichtung der Öffentlichkeit über die Bedeutung der Landschaft in Stadt und Land und die ihr drohenden Gefahren;
10. die stärkere Berücksichtigung der natur- und landschaftskundlichen Grundlagen im Erziehungs- und Bildungswesen;
11. der Ausbau der Forschung für alle, den natürlichen Lebensraum angehenden Disziplinen;
12. ausreichende gesetzgeberische Maßnahmen zur Förderung und Sicherung eines gesunden Lebensraumes.

Graf Lennart Bernadotte :

Bericht des Sprechers über die bisherige Tätigkeit und die künftigen Aufgaben des Deutschen Rates für Landespflege anlässlich der Sitzung des Rates am 10. März 1965 auf Schloß Mainau

Nachdem sich der DEUTSCHE RAT FÜR LANDESPFLEGE unter der Schirmherrschaft des Herrn Bundespräsidenten am 5. Juli 1962 in Bonn konstituiert hat, mußte er sich zunächst einmal über seine Arbeitsmöglichkeiten Klarheit verschaffen und Mittel und Wege suchen, wie er die Ergebnisse seiner Arbeit wirksam werden lassen kann.

In einem Statut wurden seine Aufgaben und Ziele niedergelegt, die im wesentlichen aus der „Grünen Charta von der Mainau“ abgeleitet werden, deren Ziele und Forderungen der Rat unterstützt. Das Statut sieht weiter vor,

1. alle Maßnahmen auf dem Gebiet der Landespflege (Ausbau und Sicherung der natürlichen Hilfsquellen, Landschaftspflege, Naturschutz, Grünplanung) zur Erhaltung eines menschenwürdigen und freiheitlichen Lebens zu fördern;
2. den Ausbau der Grundlagenforschung und ihrer ökologischen und soziologischen Voraussetzungen auf allen Gebieten der Landespflege zu fördern;
3. den zuständigen Bundes-, Landes- und Kommunalbehörden sowie Instituten und sonstigen Organisationen Anregungen und Empfehlungen zu geben sowie Gutachten zu erstatten;
4. Vorschläge über die Berücksichtigung der natur- und landschaftskundlichen Grundlagen der Landespflege im Unterrichts- und Bildungswesen auszuarbeiten;
5. freie Zusammenschlüsse zu unterstützen, die am Schutz und an der Pflege in Natur und Landschaft mitarbeiten;
6. die Öffentlichkeit durch Presse, Rundfunk und Fernsehen, Vorträge und Veröffentlichungen über die Bedeutung der Landschaft in Stadt und Land und die ihr drohenden Gefahren sowie über die Arbeit des Deutschen Rates für Landespflege zu unterrichten.

Um zu überprüfen, ob die eingeschlagene Arbeitsweise des Rates richtig ist und um Anregungen zu erhalten, gaben wir im Oktober 1963 einer Reihe von Persönlichkeiten der Presse, des Rundfunks und des Fernsehens Gelegenheit, an einem Gespräch in Wilsede in der Lüneburger Heide teilzunehmen, das für uns recht wertvoll war.

Im Frühjahr 1963 konnte in Bonn eine Geschäftsstelle eingerichtet und Dr. O l s c h o w y nebenamtlich mit der Geschäftsführung betraut werden.

Aus der nunmehr zweijährigen Tätigkeit des Rates sollen einige der wesentlichsten Arbeiten und Stellungnahmen dargelegt werden.

1. Inanspruchnahme guter landwirtschaftlicher Böden für Siedlungs- und Gewerbebezwecke

Das große Siedlungsprojekt Meckenheim/Merl bei Bonn veranlaßte den Rat, zur Frage der Inanspruchnahme guter Böden grundsätzlich Stellung zu nehmen. Der Rat ist der Auffassung, daß es in Anbetracht der zunehmenden Ansprüche, die von vielen Seiten an die landbaulich genutzten Flächen gestellt werden, erforderlich ist, die wertvollen Nutzflächen dem Landbau zu erhalten. Es muß vornehmlicher Grundsatz jeder Raumordnung und Planung

sein, beste Böden vor Bebauung zu schützen und als landwirtschaftliche Vorranggebiete auszuweisen.

Hierbei verschließt sich der Rat nicht der Erkenntnis, daß für die Standortwahl von Siedlungs-, Industrie- und Verkehrsanlagen viele Faktoren berücksichtigt werden müssen, die die gegebenen Möglichkeiten einengen. An Fehlplanungen der Vergangenheit ist jedoch erkennbar, daß durch eine rechtzeitige Raumordnung bessere Lösungen hätten erreicht werden können. So ist es auch erforderlich, als eine Planungsgrundlage rechtzeitig Landschaftspläne aufzustellen, die die natürlichen Faktoren, die Landschaftsstruktur und die in ihr ruhenden Entwicklungsmöglichkeiten aufzeigen.

Unsere Stellungnahme haben wir den Ministerpräsidenten der Länder und den Landesplanungsbehörden zugeleitet. Der für die Landesplanung zuständige Minister von Nordrhein-Westfalen hat uns mitgeteilt, daß er eine Untersuchung eingeleitet hat, um für Meckenheim-Merl eine Lösung im Sinne der Stellungnahme des Rates zu erreichen.

2. Landschaftspflege und Verkehrseinrichtungen

Der Ausbau eines leistungsfähigen Verkehrsnetzes wirft zwangsläufig auch eine Reihe von landschaftspflegerischen Problemen auf. Unter Berücksichtigung der verkehrstechnischen Belange und der Verkehrssicherheit darf auch der Straßenbau nicht an den Belangen der Landschaft und ihres Naturhaushaltes vorbeigehen, zumal seine Eingriffe beträchtlich sind. Das veranlaßte den Rat, sich mit der Gestaltung der Autobahnen und mit dem Problem der Bäume an Verkehrsstraßen auseinanderzusetzen und Stellungnahmen mit Sachverständigen auszuarbeiten. In diesen Stellungnahmen werden Wege aufgezeigt, wie sich technische und landschaftspflegerische Anforderungen und Baumethoden sinnvoll miteinander verbinden lassen und hierdurch die Verkehrssicherheit sogar noch erhöht werden kann. Der rein technische Ausbau des Autobahn-Mittelstreifens mit Blendschutzgittern, wie er von Interessengruppen angestrebt wird, ist keine Lösung, auch nicht im Sinne des Verkehrs.

Es dürfen auch nicht die letzten Bäume an Straßen geschlagen werden, ohne die Vorteile der Bäume berücksichtigt zu haben, die sich nach wissenschaftlichen Untersuchungen bieten, wenn sie im richtigen Abstand von der Fahrbahn stehen; dieser Abstand liegt nach den vorliegenden Untersuchungen bei etwa 2 m.

Da der gesamte Fragenkomplex immer dringender wird, hat der Rat nochmals zwei Sachverständige – einen Straßenbauingenieur und einen Landschaftsplaner – beauftragt, ein gemeinsames Gutachten über die zukünftige Gestaltung der Autobahnen und Schnellverkehrsstraßen auszuarbeiten. Sobald dieses vorliegt, wird es den Straßenbaubehörden in Bund und Ländern zur Kenntnis gegeben werden.

Der Rat hat sich auch mit landschaftspflegerischen Fragen bei der Deutschen Bundesbahn befaßt. Die Bundesbahn ist die größte Grundbesitzerin im Bundesgebiet; sie hat vielfältige Möglichkeiten, einen wirksamen Beitrag zu einer geordneten Kulturlandschaft zu leisten.

Die Vorschläge des Rates befassen sich u. a. mit dem Einsatz von Sachverständigen und von mobilen Bautrupps für die Arbeit der Landschaftspflege und zeigen Wege auf, wie die Aufgaben im Interesse der Bundesbahn und der Landschaft gelöst werden können.

Unsere Vorschläge haben wir dem Präsidenten der Deutschen Bundesbahn, Prof. Dr. O e f f e r i n g, zugeleitet und dem Herrn Bundesminister für Verkehr, Dr.-Ing. S e e b o h m, in einem Gespräch unterbreitet.

3. Erhaltung historischer Gärten und Parkanlagen

Der drohende Verfall einiger kulturell wertvoller historischer Gärten und Parkanlagen veranlaßte den Rat, sich von sachverständiger Seite eingehend unterrichten zu lassen. Der Rat kam zu der Auffassung, die Kultusminister zu bitten, die erhaltungswürdigen Anlagen zu registrieren, zu schützen und ihnen eine neuzeitliche Funktion als Bürgergärten und Erholungsgrün zu geben, ohne daß die künstlerische Gestaltungsidee ihrer Schöpfer verloren geht.

Die Ständige Konferenz der Kultusminister der Länder hat uns in unserem Bemühen vorbildlich unterstützt und geeignete Maßnahmen zur Erhaltung und zum Schutze solcher Anlagen eingeleitet. In einigen Ländern sind inzwischen die ersten Maßnahmen angeordnet worden.

Im übrigen wird auf Veranlassung des Rates ein Buch vorbereitet, in dem einige schlechte und gute Beispiele gegenübergestellt und Anleitungen zu einer sinnvollen Pflege und Gestaltung gegeben werden.

4. Landschaftspflege und Braunkohlentagebau

a) Rheinisches Braunkohlengebiet

Der Tieftagebau zur Gewinnung von Braunkohle ist ein besonders nachhaltiger Eingriff in die Struktur der Landschaft. Andererseits bietet er einmalige Möglichkeiten, eine fortschrittliche, den Erfordernissen unserer Zeit gemäße Kulturlandschaft aufzubauen, die Beispiel für die Rekultivierung und Gestaltung neuer Landschaften überhaupt sein kann. Dies veranlaßte den Rat, sich mit den landespflegegerischen Problemen im Rheinischen Braunkohlengebiet näher zu befassen.

Auf einer Ratssitzung im März 1964 in Aachen gaben Landesminister N i e r m a n n, Vertreter der Behörde, der Wissenschaft und des Bergbaus Berichte über den Braunkohlentagebau im Rheinland, die geeignet sind, ein aufschlußreiches und umfassendes Bild über das gesamte Problem des Abbaus und des Wiederaufbaus der vom Tagebau betroffenen Landschaft zu geben.

Die Vorschläge des Rates beziehen sich sowohl auf die land- und forstwirtschaftliche Rekultivierung als auch auf die Gestaltung einer Erholungslandschaft für die nahe liegenden Verdichtungsgebiete. Hier sollte das Modellbeispiel einer landschaftspflegerisch gestalteten Feldflur mit einer fortschrittlichen bäuerlichen Siedlungsstruktur aufgebaut werden.

Die Vorschläge des Rates sind allen beteiligten Stellen des Landes Nordrhein-Westfalen und im Heft 2 der Schriftenreihe des Rates niedergelegt worden. Inzwischen sind Untersuchungen in Auftrag gegeben worden, die dem Aufbau eines Modells dienen sollen; desgleichen ist die Untersuchung eines Teils der Wald-Seen-Landschaft im Südevier des Landschaftsschutzgebietes nach § 5 des Reichsnaturschutzgesetzes eingeleitet worden.

b) Braunkohlenabbau am Hohen Meißner

Die Auseinandersetzungen um den Braunkohlentagebau am Hohen Meißner haben sich verstärkt, seitdem der Naturpark „Meißner – Kaufunger Wald“ eingerichtet worden ist.

Der Rat wurde von vielen Seiten darauf hingewiesen, sich für die Erhaltung des in landschaftlicher und kultureller Hinsicht bedeutenden Berges einzusetzen.

Nachdem sich der Rat mit Hilfe von Sachverständigen wiederum ein klares Bild über die Problematik verschafft hatte, konnte er ein objektives Urteil abgeben und Vorschläge unterbreiten. Es müssen beim Hohen Meißner sowohl die sozial-politischen Verhältnisse im Zonenrandgebiet als auch die kulturelle Verpflichtung berücksichtigt werden, die sich aus der Lage des Berges in einem bevorzugten Landschafts- und Erholungsgebiet ergeben.

Auch am Hohen Meißner kann das Abbaurecht nur innerhalb der Grenzen des sozialen Rechtsstaates ausgeübt werden, so wie Artikel 14 des Grundgesetzes die soziale Verpflichtung des Eigentums ausdrücklich festlegt.

Die Vorschläge des Rates beziehen sich auf

- die Beschränkung des Abbaus und die Begrenzung des Abbaugebietes,
- die forstwirtschaftliche Rekultivierung der Kippenflächen,
- die Regelung des Wasserhaushaltes,
- die Erstellung eines Landschaftsplanes für den Gesamtbereich des Meißners und
- auf die erforderlichen Maßnahmen für den Fall einer vorzeitigen Stilllegung des Abbaus.

Die Vorschläge sind allen beteiligten Stellen im Land Hessen zugegangen. Von Seiten der Hessischen Landesregierung liegt noch keine Stellungnahme zu unseren Vorschlägen vor. Den zustimmenden Antwortschreiben von den Landtagsabgeordneten ist zu entnehmen, daß die Ratsvorschläge im Parlament auf fruchtbaren Boden gefallen sind. So wird z. Zt. geprüft, ob die gesetzlichen Grundlagen im Sinne der Ratsvorschläge verbessert werden können.

Es ist beabsichtigt, die Sachverständigen-Berichte und die Stellungnahme des Rates in Heft 4 unserer Schriftenreihe zu veröffentlichen.

5. Gesetzliche Fragen der Landespflege

Die Entwürfe des Bundestages und der Bundesregierung zu einem Raumordnungsgesetz veranlaßten den Rat, eine Stellungnahme abzugeben. Sie bezog sich auf die Grundsätze, soweit sie sich mit der Landschaft und ihren natürlichen Hilfsquellen befassen.

Sehr bald erkannten wir, daß die gesetzlichen Grundlagen der Landespflege noch unzureichend sind und im Interesse des Aufbaus und der Sicherung einer gesunden Wohn- und Erholungslandschaft, Agrar- und Industrielandschaft erweitert und den Erfordernissen der Jetztzeit angepaßt werden müssen.

Nach Entgegennahme von Sachverständigen-Berichten über das Recht der Landespflege im In- und Ausland und sorgfältiger Prüfung des gesamten Fragenkomplexes hat der Rat einen Ausschuß eingesetzt; dieser ist zur Zeit noch damit beschäftigt, die materiellen Grundsätze zu erarbeiten, die einer gesetzlichen Regelung durch Bund und Länder bedürfen.

6. Freihaltung der Ufer von Gewässern

Der Rat ist der Auffassung, daß der bewährte Grundsatz der Uferfreihaltung bei Gewässern aller Art (im Sinne des Pr. Gesetzes zur Erhaltung des Baumbestandes und Erhaltung und Freigabe von Uferwegen im Interesse der Volksgesundheit vom 22. Juli 1922) in Zukunft stärker als bisher sowohl in der Bauleitplanung als auch in der Fach-

planung berücksichtigt werden müsse. Es besteht die Gefahr, daß die für die Erholung der Öffentlichkeit noch zugänglichen und der Landschaftsökologie dienenden Uferabschnitte unserer Wasserläufe und Seen mit ihrer natürlichen Vegetation ebenfalls unersetzbar verlorengehen, wie dies in vielen Fällen bereits geschehen ist.

a) Straßenführung im Raume Eltville

In den Bestrebungen, im Raume Eltville und Niederwalluf im Rheingau die Bundesstraße 42 entlang des Rheinufer auszubauen, sieht der Rat eine ernste Gefährdung des vorgenannten Grundsatzes der Uferfreihaltung.

Die Verordnung zum Schutze der Rheinlandschaft im Bereich des Regierungsbezirks Wiesbaden vom 4. Mai 1953 (Staatsanzeiger für das Land Hessen Nr. 22 vom 30. Mai 1953 S. 508/509) unterstellt das Rheintal einschließlich der angrenzenden Höhen im Bereich der Kreise Rheingau, Untertaunus und Wiesbaden dem Schutze des Reichsnaturschutzgesetzes. In der Präambel heißt es, daß der Rhein durch seinen vielfältigen Reichtum an natürlichen, kulturellen und wirtschaftlichen Sonderheiten eine außergewöhnliche Stellung einnimmt.

Um sich über die Straßenplanung in diesem Bereich und die möglichen Trassenführungen Klarheit zu verschaffen, hat der Rat Prof. Dr.-Ing. G a s s n e r, Universität Bonn, um eine gutachtliche Stellungnahme gebeten. Diese Stellungnahme, die inzwischen als Heft 1 unserer Schriftenreihe erschienen ist, zeigt tatsächlich brauchbare Linienführungen für die B 42 auf, die sowohl den verkehrstechnischen Belangen gerecht werden als auch das Rheinufer mit seiner Vegetation und seinen Erholungsmöglichkeiten erhält sowie die Stadt Eltville nicht vom Strome trennt.

Wir sind Herrn Dr. Karl K o r n sehr dankbar, daß er in der Weihnachtsausgabe 1964 der Frankfurter Allgemeinen Zeitung eine volle Seite dem Problem Eltville gewidmet hat; er hat hierbei keineswegs nur das Gutachten von Prof. Dr. G a s s n e r interpretiert, sondern eigene Aspekte in die Auseinandersetzung hineingetragen und sich zum Anwalt der guten Sache gemacht.

b) Bodenseelandschaft und Hochrheinschiffahrt

Ein Problem, das den Rat seit längerer Zeit beschäftigt und das auch auf der heutigen Ratssitzung im Vordergrund steht, ist das der Schiffbarmachung von Hochrhein und Bodensee.

Die Frage der Hochrheinschiffahrt ist nicht zu trennen von dem Schicksal des Bodensees und seiner Erholungslandschaft. Nur unter der Voraussetzung, daß die Schiffbarmachung keinesfalls über Waldshut bzw. Eglisau hinausgeführt wird, bleibt der Bodensee von den Folgen der Schiffahrt unberührt. Jede Weiterführung des Ausbaus über diese Grenze hinaus muß aber zwangsläufig früher oder später dazu führen, die Ufer des Sees und die anschließende Bodenseelandschaft zu industrialisieren.

Langsam aber stetig zunehmend würden sich zunächst Hafenanlagen mit ihren Folgeeinrichtungen und schließlich Industrieanlagen an den Ufern festsetzen, die den Charakter des Sees und seiner Uferlandschaft grundlegend wandeln.

In dieser nüchternen Einschätzung einer gesetzmäßig verlaufenden Entwicklung – an vielen Beispielen aus der Vergangenheit ließe sich das nur zu leicht nachweisen – können auch alle Zusicherungen nichts ändern, die schein-

bar ausreichende Vorsichtsmaßnahmen zum Schutz der Seeufer im Falle einer Schiffbarmachung vorsehen. Die möglichen Auswirkungen einer Hochrheinschiffahrt auf die Qualität des ohnehin reichlich belasteten Bodenseewassers sind bei dieser Beurteilung der Folgen noch gar nicht berücksichtigt.

Die „Grüne Charta von der Mainau“ fordert den Ausgleich von Technik, Wirtschaft und Natur. Damit ist dem DEUTSCHEN RAT FÜR LANDESPFLEGE, der im Auftrag des Herrn Bundespräsidenten die Ziele der Charta fördern soll, eine Aufgabe gesetzt, die mit der Pflege des Landes zusammenhängenden Probleme objektiv zu beurteilen; er muß seine Stellungnahme unter dem Gesichtswinkel des möglichen Ausgleichs der divergierenden Interessen abfassen.

Der Rat ist bestrebt, diesen Grundsatz uneingeschränkt auch auf das Problem der Schiffbarmachung von Hochrhein und Bodensee anzuwenden. Er hat daher alle ihm zugänglichen Gutachten gewissenhaft geprüft und hierbei auch gerade die Frage der Wirtschaftlichkeit untersucht.

Überraschend war für ihn, daß kein Gutachter – unabhängig, von welcher Seite ihm der Auftrag gegeben war – die Schiffbarmachung von Hochrhein und Bodensee als eine wirtschaftlich notwendige Maßnahme erachtet. Daß es dennoch interessierte Kreise gibt, die sich einen wirtschaftlichen Vorteil versprechen, ist zu erwarten. Bei einem so bedeutenden und weittragenden Projekt können aber nicht die Interessen Einzelner oder bestimmter Gruppen Maßstab sein, sondern nur volkswirtschaftliche Interessen, und diese sind eindeutig nicht gegeben.

Der DEUTSCHE RAT FÜR LANDESPFLEGE hält es unter diesen Umständen für seine Pflicht, sich schützend vor den Bodensee mit seiner in Deutschland einmaligen Erholungslandschaft zu stellen. Der Erholungsverkehr in dem Gebiet um den Bodensee ist in den vergangenen Jahren ständig angewachsen und hat sich für die Gemeinden und die Bewohner um den See zu einem wirtschaftlichen Faktor ersten Ranges entwickelt. Ein so hervorragend geeignetes Erholungsgebiet, wie es der Bodenseeraum mit allen Voraussetzungen für einen neuzeitlichen Erholungsverkehr darstellt, darf durch keine Maßnahme, gleich welcher Art, in seiner Entwicklung gestört werden. Es gilt vielmehr, durch geeignete Maßnahmen der Landschaftspflege, des Naturschutzes, des Gewässerschutzes, der verkehrsmäßigen Erschließung und der Einrichtung von Jugendzeltplätzen und Jugendherbergen den Erholungswert dieser Landschaft noch weiter zu erhöhen.

Neben diesen Überlegungen hat den Rat die staats- und völkerrechtliche Seite des Problems nicht minder interessiert, weil auch Österreich und die Schweiz an den Bodensee angrenzen und die Rheinschiffahrt durch internationale Abkommen geregelt ist. Ein sachverständiges Mitglied des Rates hat auch die damit verbundenen Fragen gründlich untersucht und beantwortet.

Die Denkschrift unseres Ratsmitglieds Prof. Kühn zur Frage der Schiffbarmachung von Hochrhein und Bodensee und das staats- und völkerrechtliche Gutachten über die Rechtsverhältnisse des Hochrheins von unserem Ratsmitglied Prof. Dr. Stein haben wir zusammen mit der Stellungnahme des Rates in Heft 3 unserer Schriftenreihe veröffentlicht.

Das Heft ist soeben erschienen und soll der Presse übergeben und allen beteiligten Stellen zugeleitet werden. Es

soll dazu beitragen, die Auseinandersetzungen um die Fragen der Schiffbarmachung auf einen sachlichen Nenner zurückzuführen und den berechtigten Belangen der Erholung sowie der Erhaltung und Pflege einer bevorzugten Kulturlandschaft das notwendige Gehör zu verschaffen.

7. Sonstige Vorhaben

In gedrängter Form sollen nun noch einige Vorhaben erwähnt werden, die uns besonders am Herzen liegen und uns künftig beschäftigen werden.

Für den Ausbau des Rheins mit Staustufen zwischen Straßburg und Karlsruhe laufen bereits die Vorarbeiten. Es ist der Wunsch des Rates, daß die an der Mosel gewonnenen Erfahrungen positiver und negativer Art ausgewertet und rechtzeitig beim Ausbau des Rheins berücksichtigt werden, um die Rheinuferlandschaften nicht zu beeinträchtigen.

Für unsere Schuljugend ist geeignetes Ausbildungsmaterial erforderlich, das eine Einführung in die Landschaftspflege und den Naturschutz ermöglicht und bereits die jungen Menschen mit den Aufgaben und der Verantwortung des

Bürgers gegenüber der Natur vertraut macht. Vorarbeiten zu einer Broschüre dieser Art werden zur Zeit geleistet.

Sorgen bereitet uns das Problem der Müllverwertung, wobei wir der Meinung sind, daß vor allem der kleinen ländlichen Gemeinde mit Rat geholfen werden muß.

Weitere schwierige Fragen ergeben sich aus der Anwendung von Pestiziden für die menschliche Gesundheit, aus der möglichen Aufschließung von Erdgas in der Nordsee, die u. U. nicht ohne nachteilige Auswirkungen auf die ost- und nordfriesischen Inseln bleibt, und auch aus den vielfältigen landbaulichen Meliorationsmaßnahmen, die auf die Erfordernisse der Landschaft und ihren Naturhaushalt abgestimmt werden wollen.

An vordringlichen Aufgaben wird es sicher für die Zukunft nicht mangeln. Wir können nur hoffen und wünschen, daß wir mit unserem kleinen Apparat, der uns zur Verfügung steht, weiterhin in der Lage sind, die wichtigsten Aufgaben anzufassen und zum Erfolg zu führen.

Insel Mainau, den 10. März 1965

Der Sprecher des Rates
Graf Lennart Bernadotte

Bundespräsident
Dr. h. c. Heinrich Lübke :

Ansprache an die Ratsmitglieder anlässlich der Sitzung des Deutschen Rates für Landespflege am 10. März 1965 auf Schloß Mainau

Verehrter Graf Bernadotte, meine Herren!

Für die freundlichen Worte, mit denen Sie mich begrüßt haben, möchte ich Ihnen herzlich danken. Da wir einander seit langer Zeit durch unsere gleichgerichteten Bemühungen verbunden sind, kann ich mir die Präliminarien ersparen; ich glaube auch, Ihnen gar nicht erst versichern zu müssen, wieviel mir an den Bemühungen des Deutschen Rates für Landespflege liegt. Das ist für den Paten, der an der Wiege des Kindes gestanden hat, aus vielerlei Gründen selbstverständlich.

Leider kann ich Ihre Arbeit nicht so intensiv unterstützen, wie ich es möchte. Das liegt daran, daß ich neben dem Deutschen Rat für Landespflege noch viele andere Patenkinder habe, für die ich ebenfalls sorgen muß. Aber Sie sollen wissen, daß ich mich in Ihrem Kreis besonders wohlfühle.

„Der Aufbau und die Sicherung einer gesunden Wohn- und Erholungslandschaft, Agrar- und Industrielandschaft“ — wie es im 5. Abschnitt der „Grünen Charta von der Mainau“ heißt — werden in unserem Land zu einem immer dringlicheren Problem. Ich habe den Eindruck, daß es noch zahlloser Anstrengungen, Mahnungen und Vorarbeiten bedarf, ehe alle begreifen, daß hier unser persönliches Schicksal und das unseres ganzen Volkes auf dem Spiele steht. Sie, meine Herren, haben seit nunmehr zweieinhalb Jahren in vorbildlicher Weise dafür gewirkt, daß diese Erkenntnis heranreift. Durch eine Reihe von Gutachten und Vorschlägen machten Sie die zuständigen Behörden des Bundes, der Länder und der Gemeinden, die Industrie, die Landwirtschaft und die Bauwirtschaft aller Sparten mit den Ergebnissen Ihrer Untersuchungen vertraut. Es war für mich sehr aufschlußreich, den Bericht Ihres Sprechers über

die bisherige Tätigkeit und Ihre Auffassung über die künftigen Aufgaben zu hören. Mit großer Erwartung sehe ich den weiteren Beiträgen entgegen. Gestatten Sie mir bitte einige grundsätzliche Ausführungen.

Mit gutem Grund fordert das Statut des Deutschen Rates für Landespflege „eine rechtlich durchsetzbare Raumordnung für alle Planungsebenen unter Berücksichtigung der natürlichen Gegebenheiten“. Am 5. März hat der Deutsche Bundesrat dem Raumordnungsgesetz zugestimmt, nachdem es der Deutsche Bundestag nahezu einstimmig verabschiedet hat. Über die Notwendigkeit und über die großen Ziele der Raumordnung besteht weitgehend Einigkeit. Ich begrüße es, daß der Bund und die Länder nun ihr gemeinsames Wollen in einem Gesetz zum Ausdruck gebracht haben. Mit besonderer Genugtuung habe ich festgestellt, daß es dem räumlichen Zusammenhang unseres getrennten Vaterlandes dient und die schwierigen Verhältnisse im Zonenrandgebiet besonders berücksichtigt. Nun gilt es, die Möglichkeiten, die das Raumordnungsgesetz bietet, auch voll auszuschöpfen.

Raumordnung, Landschaftspflege, Naturschutz und Verkehrsgestaltung sind unerläßliche Voraussetzungen dafür, daß wir trotz ständig wachsender Industrialisierung und aller damit zusammenhängenden Folgeerscheinungen unsere Lebensgrundlagen erhalten, indem wir Boden, Wasser und Luft vor Vergiftung und Verschmutzung bewahren.

Leider sehen viele Menschen den Naturschutz und die Landespflege immer noch unter einem romantischen Aspekt und begreifen nicht, daß es sich dabei um Maßnahmen der Daseinsvorsorge schon für unsere allernächste Zukunft handelt. Es mag in früheren Zeiten vielleicht so gewesen sein, daß man sich da oder dort aus blinder Naturschwärmerei dem technischen und wirtschaftlichen Fortschritt widersetzt hat. Unter den gegenwärtigen Bedingungen denken jene welt- und wirklichkeitsfremd, die glauben, man könne um eines falsch verstandenen Fort-

schritts willen die natürlichen Gegebenheiten und Gesetzmäßigkeiten mißachten.

Technik und Natur dürfen bei uns nicht länger als Gegensätze angesehen werden. Beide ermöglichen es uns, die notwendigen und erstrebenswerten materiellen und geistigen Güter zu schaffen, die uns den Lebensunterhalt sichern und unser Leben sinnvoll gestalten. Wo immer aber die Technik im weitesten Sinn des Begriffs verändernd und gestaltend in die Natur eingreift, muß dies unter gewissenhafter Berücksichtigung aller Umstände erfolgen. Sie muß in jedem Fall das durch den Eingriff gestörte biologische Gleichgewicht wieder in Ordnung bringen helfen. Deshalb möchte ich diese Gelegenheit benützen, um eindringlich alle Verantwortlichen in Bund, Ländern und Gemeinden, in der Industrie, Landwirtschaft und in allen Berufssparten, die mit diesen Fragen befaßt sind, aufzurufen, klare Entschlüsse zu fassen und gemeinsam an die große Aufgabe heranzugehen.

Sie, meine Herren, haben sich mit einer Reihe von Projekten beschäftigt, deren Prüfung auf ihre Zweckmäßigkeit und Verträglichkeit mit den Erkenntnissen moderner Landespflege unerläßlich ist. Die dringlichste oder bedeutendste dieser Fragen ist aus naheliegenden Gründen die Bewahrung des Bodensees vor einer immer weitergehenden Verschmutzung und die Gestaltung seiner Uferlandschaft als Erholungsgebiet. Ohne in diesem Punkt Ihrer Stellungnahme vorgreifen zu wollen, möchte ich meinen, daß die interessierten Länder Bayern und Baden-Württemberg in ihren Verhandlungen ein hohes Maß von Sicherheit für den See erreicht haben. Die Ölleitung längs des Ufers soll in einer Form gebaut werden, die nach menschlichem Ermessen eine Gefährdung für den Bodensee auszuschließen vermag.

Ebenso wichtig ist es aber — und das gilt natürlich nicht nur für den Bodensee, sondern für alle unsere Gewässer —, daß Großkläranlagen für eine wirksame Reinigung der Abwässer sorgen. Hierfür gibt es bereits gute Beispiele. Rund um einige oberbayerische Seen sind Ringleitungen angelegt worden, in denen die Abwässer der Ufergemeinden gesammelt und zu solchen Kläranlagen transportiert werden. Die Projekte Tegernsee und Schliersee sind bereits abgeschlossen. Am Tegernsee hat der Bund 3,15 Mill. der Gesamtkosten von 14,3 Mill. DM übernommen, am Schliersee 2 Mill. von insgesamt 11,5 Mill. Der Zweckverband Ammersee baut eine Leitung, deren Kosten sich auf 12 Mill. DM belaufen sollen. Hierfür hat der Bund einen Zuschuß von 3,5 Mill. DM zugesagt, von denen 1,3 Mill. bereits ausgegeben worden sind.

Zu dem Projekt Starnberger See, für das eine Bausumme von fast 100 Mill. DM errechnet worden ist, wird der Bund über 20 Mill. DM zuschießen. So werden die einzelnen Gemeinden finanziell nicht in dem Maße belastet, wie wenn sie zusammen mit den Ländern Klärbecken und -anlagen errichten müßten, und andererseits ist die Gewähr für eine ausreichende Reinigung der Abwässer gegeben. Ähnliche Vorhaben lassen sich sicherlich auch am Bodensee verwirklichen, wenn sich die österreichischen, die schweizerischen und die deutschen Behörden um einer guten Nachbarschaft willen zu gemeinsamen Regelungen entschließen. Einen erfreulichen Ansatz dazu sehe ich in den Absprachen, wie sie bereits von deutscher Seite mit dem Kanton Schaffhausen begonnen worden sind.

Große Sorgen bereiten die Bestrebungen, den Rhein von Basel bis nach Konstanz schiffbar zu machen. Ein solcher

Entschluß und seine Verwirklichung würde eine zunehmende Verschmutzung des Oberrheins mit sich bringen; im Gefolge der Schiffbarmachung würde zahlreichen Industrien ein Anreiz gegeben, sich an den Ufern anzusiedeln und das gesamte Landschaftsbild durchgreifend zu verändern. Solange keine zwingende Notwendigkeit gegeben ist — und Graf Lennart Bernadotte hat darauf hingewiesen, daß sich keiner der Gutachter einen gesamtwirtschaftlichen Vorteil von diesem Projekt erhofft —, besteht meines Erachtens kein Grund, dem Drängen zur Durchführung des Plans nachzugeben.

Ein weiterer Punkt Ihrer Beratungen verdient ebenfalls große Beachtung: Die Landesplanung und Landschaftspflege im rheinischen Braunkohlengebiet und am Hohen Meißner. Bereits während meiner Amtszeit als Minister für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten des Landes Nordrhein-Westfalen war ich mit Fragen der Wiederherstellung der Landschaft nach der Stilllegung von im Tagebau betriebenen Zechen befaßt. In guter Zusammenarbeit mit der Landwirtschaftskammer Rheinland und den Zechenleitungen wurden damals z. B. die Vorarbeiten für die Rekultivierung des Haldengeländes im Mechernicher Bleiabbaugebiet geleistet. Nachdem der Bergbau wegen Unrentabilität aufgegeben worden war, war eine Ödlandfläche von rd. 160 ha mit teilweise wüstenhaftem Charakter zurückgeblieben. Die Halden aus Feinsanden, die bis zu 20 m hoch aufgeschüttet waren, erwiesen sich als eine große Gefährdung für die Landschaft und ihre Bewohner. Der Raum Mechernich ist stärkster Windeinwirkung ausgesetzt, und schon bei der geringsten Luftbewegung geriet der Sand in Bewegung.

Man hat damals einen interessanten Versuch unternommen und die großen Flächen zunächst mit Kiefernreisig abgedeckt. In ihm siedelten sich Algen und Moose an, später dann anspruchslose Gräser. Die damals erzielten Erfolge bei der Rekultivierung eines Gebiets, das besondere Schwierigkeiten aufwies, zeigen, daß es nicht unbedingt immer astronomischer Summen bedarf, um zu einem befriedigenden Ergebnis zu kommen, sondern daß vor allem Einfallsreichtum und Geduld — und selbstverständlich Liebe zur Natur — auch schwierige Probleme lösen können.

Erfreulicherweise sind an der Ruhr die Rekultivierungsarbeiten gut vorangekommen. Dort wurden allein in den Jahren von 1949 bis 1964 rd. 1200 ha Halden, Müll- und Schuttkippen, stillgelegte Bergbaugleise usw. wieder begrünt, das sind jährlich rd. 80 ha. Davon entfallen auf den Steinkohlenbergbau 437 ha.

Im rheinischen Braunkohlengebiet, besonders in der näheren Umgebung von Köln, sind heute bereits weite Grünflächen und junge Wälder an der Stelle von Ödlandschaften entstanden, die den Menschen Erholung und Entspannung bieten und gleichzeitig die Bodenerosion und ihre übrigen gefährlichen Begleiterscheinungen stoppen. Über diese Rekultivierungsarbeiten ist ein Film gedreht worden, der sehr anschaulich die verschiedenen Phasen der Wiederherstellung der Landschaft und die Erfolge zeigt, die dabei erzielt worden sind.

Ich möchte nicht schließen, ehe ich Ihnen, Graf Bernadotte, den Mitgliedern und den Mitarbeitern des Deutschen Rats für Landespflege für Ihre beharrlichen und für unser ganzes Volk segensreichen Bemühungen gedankt habe. In Ihrem Kreis, meine Herren, erhalte auch ich neue Anregungen, so vor allem die Ermunterung, die ich für meine Arbeit brauche. Für Ihr Wirken wünsche ich Ihnen auch künftig vollen Erfolg.

Baudirektor
Fritz Dauner,
Konstanz:

**Die Reinhaltung des Bodensees
– Jetziger Stand und künftige Maßnahmen –**

Über die Jahreshauptversammlung der Vereinigung Deutscher Gewässerschutz in Stuttgart mit dem Hauptthema „Bodensee“ schrieb damals Wolf Schneider in der Süddeutschen Zeitung vom 5. 6. 1963 Nr. 134 eine Glosse, die auch heute noch ihre volle Gültigkeit hat:

„Es gehört zu den Merkwürdigkeiten unserer Gesellschaftsordnung, daß es um den Privatbesitz besser bestellt ist, als um die öffentlichen Einrichtungen, und das Entbehrliche dem Lebenswichtigen vorangeht.

Unsere Autos sind schöner als die Straßen, die Fernsehapparate häufiger, als die ohne Staatszuschuß bezahlten Wohnungen und Heizöl ist in seiner Art viel reiner als Trinkwasser. Während jeder Einzelne immer mehr Luxusgüter erwirbt, geraten die elementaren Dinge ins Hintertreffen. Als ob verpestete Luft und giftiges Wasser den einzelnen Bürger nichts angingen.

Wer darauf hinweist, daß mit dem Raubbau am Wasser und seiner hemmungslosen Verunreinigung Schluß gemacht werden muß, wird nur zu oft als Querulant und Sektierer angesehen.

In Wahrheit steuern wir aber mit fröhlichem Hupen auf eine Kloake zu, in der wir versinken werden, wenn wir nicht endlich das Steuer herumreißen.

Eine der größten Errungenschaften der Zivilisation – das Wasser aus dem Leitungshahn – wird knapp, von der Qualität gar nicht zu sprechen. In vielen Städten muß man sich schon mit „trinkbarem Wasser“ zufrieden geben. Von Trinkwasser kann da schon nicht mehr die Rede sein.“

Umsomehr gerät der Bodensee als Trinkwasserspeicher in das Blickfeld wasserbenötigender Städte und Gemeinden. Die Nutzung des Bodensees als Wasserweg für den Transport von gewerblichen Gütern ist mit dem Aufkommen des Kraftfahrzeugverkehrs in den letzten 50 Jahren immer mehr zurückgegangen, und ist heute mit Ausnahme der Personenschiffahrt und des Transportes von Baggergut auf Kesseln ganz zum Erliegen gekommen.

Dagegen hat die Nutzung des Bodensees als Trinkwasserspeicher stetig zugenommen.

Insgesamt werden heute durch 26 Werke etwa 2,5 Millionen Menschen und deren Betriebe im süddeutschen Raum und in der Schweiz mit Trinkwasser aus dem Bodensee versorgt. Mit dem Anschluß weiterer Gebiete auf etwa 10 Millionen Menschen kann und muß gerechnet werden. Es sei hier nur

Winterthur,
Basel,
Frankfurt

genannt.

Neuerdings hört man sogar, daß ein Züricher Ingenieurbüro Pläne erwägt, das Ruhrgebiet mit Wasser der Reuss, also aus dem Vierwaldstätter See, durch eine Pipeline zu versorgen. Nähere Untersuchungen werden aber bald ergeben, daß der Vierwaldstätter See und die Reuss sich nicht mehr für die Trinkwasserversorgung eignen und man wird auch hier die Blicke auf den Bodensee richten müssen.

Der zunehmenden Bedeutung des Bodensees als Trinkwasserspeicher mit seinen 5 Milliarden Kubikmeter Inhalt

steht aber nun eine zunehmende Verschmutzung gegenüber, die uns schwere Sorge bereitet. Noch vor 20 Jahren konnte das Trinkwasser ohne jegliche Aufbereitung unmittelbar dem Verbraucher zugeführt werden. Heute sind jedoch Filter und Entkeimungsanlagen unerlässlich.

Seit mehr als 40 Jahren haben sich die beiden limnologischen Institute:

die Anstalt für Bodenseeforschung in Konstanz-Staad
(Max-Auerbach-Institut) und

das Staatliche Seenforschungsinstitut in Langenargen

ausschließlich mit dem Bodensee befaßt, so daß man ohne Übertreibung sagen kann, daß der Bodensee zu den bestuntersuchten Gewässern Mitteleuropas zählt.

An und für sich ist die Verschlechterung der Reinheitsverhältnisse des Bodensees, also der Übergang vom nährstoffarmen – oligotrophen – zum nährstoffreichen – eutrophen – See ein natürlicher Vorgang, der sich in geologischen Zeiträumen vollzieht, solange der Mensch der Natur nicht ins Handwerk pfuscht.

Bis kurz vor dem 2. Weltkrieg hatte sich der See nicht wesentlich verändert, trotz der Abwasserlasten, welche ihm schon damals aus den Siedlungen im Einzugsgebiet aufgebürdet wurden.

Mit der chemisch-technischen Revolution der vergangenen 30 Jahre entstanden jedoch neue und vor allem immer größer werdende Mengen von gefährlichen Abwässern aus Industrie, Haushalt und Landwirtschaft.

Verfolgen wir nur einmal die stürmische Weiterentwicklung der Industrie, vor allem auf dem Gebiet der Kunststoffe und dergleichen. Für 1 to Zellstoff werden 400 to Wasser zur Aufbereitung verbraucht und gelangen total verschmutzt in die Vorfluter.

Die chemische Industrie hat seit Kriegsende etwa 11 000 neue chemische Verbindungen hervorgebracht, die in Kläranlagen nur schwer oder überhaupt nicht abbaubar sind. Hierunter fallen allein 200 neue chemische Ausgangsstoffe, darunter die Pestizide, „Ungeziefergifte“, um Insekten, Unkraut, Nagetiere und andere Organismen, sogenannte Schädlinge, zu vernichten.

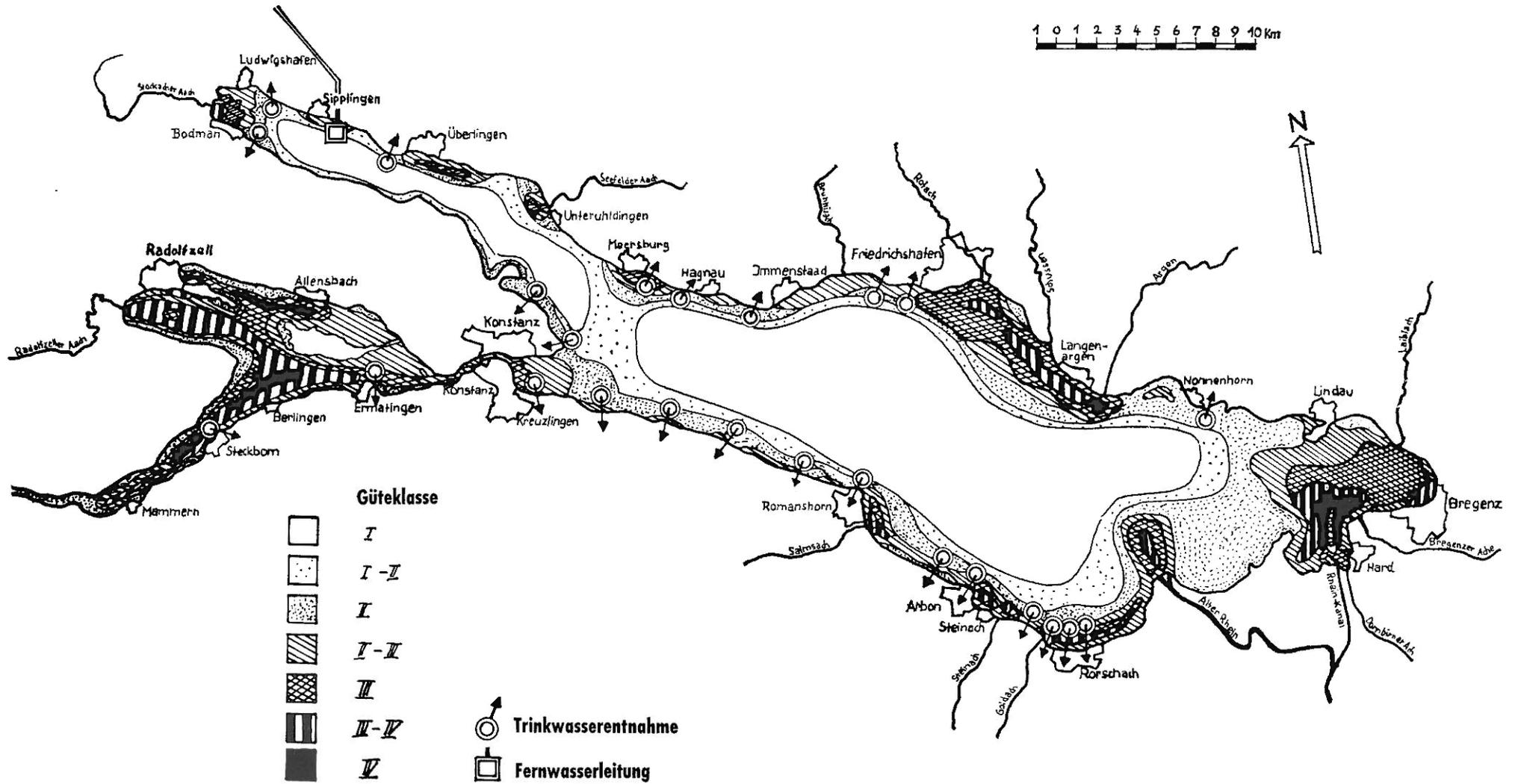
Unter 1000 verschiedenen Handelsbezeichnungen finden sie in Bauernhöfen, Gärten und Wäldern Verwendung und stellen eine tödliche Bedrohung des biologischen Gleichgewichtes dar. Auch Kunstdünger, der schädliche Mineralien enthält, zählt hierzu.

Rachel Carson: „Der stumme Frühling“.

Die amerikanische Biologin Rachel Carson weist in dem genannten Werk darauf hin, daß durch die immer weitere Verschärfung der chemischen Schädlingsbekämpfungsmittel mit den Schädlingen und Unkräutern auch „nützliche“ Tiere und Pflanzen und schließlich der Mensch als Verbraucher der Naturprodukte vergiftet wird.

Dadurch haben sich auch im Bodensee in zunehmendem Maße tiefgreifende biologische, chemische und physikalische Veränderungen vollzogen. Sie sind deutlich erkennbar an der gesteigerten Entfaltung der Planktonorganismen, welche wiederum eine Änderung der Fauna und Flora zur Folge hatten.

Beim Abbau dieser um ein Vielfaches vermehrten organischen Substanzen wird eine entsprechende größere Menge Sauerstoff benötigt. In bestimmten Tiefenbereichen des



Staatl. Institut für Seenforschung und Seenbewirtschaftung, Langenargen

Sees stellt sich dadurch ein Sauerstoffdefizit ein, das auch bei der winterlichen Umschichtung des Wassers nicht mehr ausgeglichen werden kann.

Damit verschwinden Reinwasserformen und Fäulnisbewohner drängen sich in den Vordergrund:

z. B. Seeforellen werden immer seltener

Felchen finden zuviel Nahrung und wachsen daher zu schnell

Belchen verschwinden, da kein Futter mehr.

Es darf daher nicht verwundern, wenn

1. Prof. Borneff, Hygiene-Institut, Mainz, bei Trinkwasseruntersuchungen im ganzen Bundesgebiet krebsbildende Substanzen, Canzerogene, festgestellt hat,
2. der neunte internationale Vital-Forscher-Kongreß in Lindau bei der Aufzählung der Schadensquellen unserer zivilisatorischen Gegenwart das Wasser an vorderster Stelle einrangiert, und
3. Prof. Fischbeck, Heidelberg, erklärt:
... „wenn wir auf dem Irrweg der letzten Jahrzehnte fortschreiten, es zwangsläufig zu einem Kampf aller gegen alle um den letzten Tropfen gesunden Wassers führen wird.“

Beispiel: Drohender Krieg Jordanien – Israel um das Wasser des Jordans!!!

Daß dem so ist, zeigen allein die Pressemeldungen der letzten Zeit:

„Wassernot in Wien“

„In Rotterdam Trinkwasser nur auf Rezept“

„In Ebingen Verunreinigung des gesamten Trinkwassernetzes durch Fäkalien“ ...

tönt es fast täglich aus der Presse.

Obwohl die Wissenschaft und all' ihre maßgebenden Vertreter einmütig vor den Folgen der weiteren Verseuchung des Trinkwassers warnen, steht diesen Aufrufen leider nur zu oft das Bestreben gegenüber, im Dienste der Industrialisierung und des Profits die Gefahren zu bagatellisieren oder gar abzustreiten. Die Gefährdung des größten Trinkwasserspeichers im Alpenvorland, nämlich des Bodensees, ist daher heute nicht mehr nur eine Sache der Anrainer, sondern eine Existenzfrage für ein kaum abschätzbares Versorgungsgebiet.

So droht im Dienste des Fortschritts, besser gesagt des Profits, dem Bodensee mit der Pipeline eine tödliche Gefahr. Auch die Verfechter der Hochrheinschiffahrt Basel–Bodensee suchen um jeden Preis die Durchführung ihres überholten Projektes zu erzwingen, auch wenn es mit den Sicherungsmaßnahmen und den wissenschaftlichen Erkenntnissen nicht zu vereinbaren ist.

Pipeline Genua – Ingolstadt!

Ursprünglich sollte sie durch den Kanton Tessin führen. Dieser hat aber abgelehnt mit Rücksicht auf die Trinkwasserversorgung des Kantons!

Die italienische Provinz Lecco hat die Leitung am Comersee ebenfalls nicht geduldet. Aber vom Splügenpaß bis zum Bodensee hat man auf 131 km sie um den Rhein gelegt und sie kreuzt 13mal die Flußstrecke!

Auf Vorarlberger Gebiet folgen dann 16 km in Ufernähe und 2 km unmittelbar im See!!!

Die Öffentlichkeit wird mit Erklärungen zu beruhigen versucht, es seien zusätzliche Sicherungen eingebaut. Persön-

Pipeline

Genua-Ingolstadt auf der umstrittenen Seestrecke Bregenz-Lindau, am 16. 6. 1965 von der Sturmflut erfaßt und auf den Bahndamm Bregenz-Lindau i. B. geworfen.



Fertig verschweißte Pipeline in der Bregenzer Bucht schutzlos der Sturmflut preisgegeben.



Einzelne Rohre der Pipeline nach Säuberung des Bahndammes.



liche Beobachtungen auf den Baustellen lassen beim Fachmann aber Zweifel aufkommen.

Von 5000 geprüften Schweißnähten sind

- 81 % in Ordnung
- 16 % beanstandet und repariert
- 3 % untauglich.

Wir haben bei + 2 Grad Außentemperatur Schweißarbeiten verboten. Im Kanton St. Gallen wurde weitergeschweißt auch bei Außentemperaturen von mehr als minus 10 Grad.

Bisher ist noch keine Pipeline dicht geblieben (GWF Februar 1965).

Wilhelmshaven – Ruhrgebiet	Rohrbruch im Emsland
Marseille – Karlsruhe	schon 2 Brüche
Karlsruhe – Ingolstadt	Rohrbruch an der Wörnitz.

Amerika, das führende Land im Pipelinebau, rechnet je 100 km Leitungsstrecke alle 2–3 Jahre mit einem Rohrbruch!!!

Thermokraftwerk Rütli und Raffinerie Sennwald:

Mit der Pipeline im Einzugsgebiet des Bodensees hat sich die Ministerialbürokratie ein Denkmal gesetzt, daß es nicht notwendig ist, durch Befürwortung der Hochrheinschiffahrt bis in den Bodensee nochmals in ähnlicher Weise zu ver-sagen!!!

Nach einhelliger Auffassung der Sachverständigen befindet sich der See zur Zeit in einer labilen Phase, in der zwar unbestimmbar aber überraschend eine entscheidende Verschlechterung mit schwerwiegenden Folgen eintreten kann.

Angesichts dieser Sachlage muß man die Frage stellen:

„Muß es erst zu einer ins riesenhafte gesteigerten Katastrophe nach dem Beispiel von Zermatt oder dem Vaiont-Staudamm im Piavetal kommen, bis auch dem verbohrtesten Industrie-Manager oder Behördenvertreter klar wird, daß die Natur sich grausam wehrt, wenn sie aus dem Gleichgewicht gebracht wird?“

Was nützen denn einem Bürgermeister die Gewerbesteuer-einkünfte, wenn er für seine Gemeinde kein Trinkwasser mehr aufbringen kann?

Über die Verschmutzung des Bodensees ist schon viel gesprochen und geschrieben worden. Ich möchte Ihnen nun an Hand der unbestechlichen Kamera der Bildflieger Thorbecke und Sokolowsky den heutigen Zustand des Sees vor Augen führen:

Bemerkungen zu den Lichtbildern

Die nebenstehenden Farbbilder zeigen deutlicher als alle Worte den Krankheitszustand des Sees und daß es allerhöchste Zeit ist, Maßnahmen zu ergreifen, um noch zu retten, was zu retten ist. Vor allem aber müssen jetzt zusätzliche bedrohliche Belastungen wie die Hochrheinschiffahrt bis in den Bodensee abgewendet werden.

Das Ziel muß sein, einen Gleichgewichtszustand noch im oligotrophen Bereich zu erzielen, um den See in seinem natürlichen Charakter als nährstoffarmen Voralpensee zu erhalten.

Dies kann nur dann gelingen, wenn alle Anliegerstaaten auf gemeinsamer Basis eng zusammenarbeiten.

Die Voraussetzung hierfür hoffte man 1959 mit der Bildung der „Internationalen Gewässerschutz-

kommission für den Bodensee“ geschaffen zu haben, welcher die Schweiz, Österreich und die deutschen Länder Bayern sowie Baden-Württemberg angehören.

Diese Kommission hat sich der vielseitigen Probleme auf naturwissenschaftlichem, technischem und rechtlichem sowie finanziellem Gebiet angenommen, um eine gemeinsame Basis zu suchen.

Auf rechtlichem Gebiet kam es bereits zum Abschluß eines Staatsvertrages, der die Anliegerstaaten zu enger Zusammenarbeit auf dem Gebiete des Gewässerschutzes verpflichtet.

Leider hat die Kommission in Sachen der Ölförderung Genua–Ingolstadt nichts ausgerichtet, weil Österreich und die Schweiz sich auf den Standpunkt stellten, die Ölleitung habe nichts mit der Sanierung des Bodensees zu tun!

Das ist für die Bearbeitung der noch anstehenden lebensbedrohenden Fragen für den See, wie Thermo-Kraftwerk Rütli im Rheintal und Raffinerie Sennwald, nicht sehr ermutigend.

Auf naturwissenschaftlichem und technischem Gebiet sind durch die Kommission umfangreiche Untersuchungen angeregt und auch durchgeführt worden. Z. B. wurde dabei festgestellt, daß im Untersuchungsjahr 1961 rund 1752 t Phosphor in den See gelangten und zwar:

- 1425 t = 81 % durch die natürlichen Zuflüsse und
- 327 t = 19 % durch Abwässer der Ufergemeinden.

Diese Phosphorfracht stammt vor allem aus den Waschmitteln und den Düngemitteln. Sie spielt eine ganz entscheidende Rolle und es kommt vor allem darauf an, sie vom See fernzuhalten, d. h. in den zu erstellenden Klärwerken zu eliminieren.

Während man vor Jahren glaubte, mit mechanischer und biologischer Klärstufe auszukommen, hat sich jetzt die Erkenntnis durchgesetzt, daß eine 3. chemische Stufe zur Ausscheidung der Phosphate dringend erforderlich ist.

Vor etwa 2 Jahren hat die internationale Gewässerschutzkommission einen umfangreichen Sanierungsplan aufgestellt, dessen Realisierung nur unter Einsatz erheblicher Mittel möglich ist.

Allerdings nützt der schönste Plan nichts, wenn nicht überall auch rechtzeitig die Mittel für die Durchführung bereitgestellt werden.

Entsprechend der Verteilung der Abwasserlast entfällt der größte Teil des Sanierungsplanes auf das Land Baden-Württemberg, das in vorbildlicher Weise hierfür in den Jahren 1953 bis 1963 an die betroffenen Gemeinden Zuschüsse zum Bau der Kanalisationen und der Kläranlagen in Höhe von rund 213 Millionen DM gewährt hat. Nur so war es möglich, daß den Worten auch Taten folgten, und alle größeren Städte am baden-württembergischen Ufer

Bildertexte für Seite 17:

1. Reihe links: Mündung des Dorfbaches in Scherzingen
1. Reihe rechts: Mündung des Werk-Kanals in Lindau
2. Reihe links: Mündung der Stockacher Aach
2. Reihe rechts: Brauereiabwässer Immenstaad-Helmsdorf
3. Reihe links: Öl im Dampferhafen Lindau
3. Reihe rechts: Verölter Schwan



und in dessen Hinterland diese große Aufgabe in Angriff genommen haben. Es seien hier nur erwähnt:

Friedrichshafen,
Ravensburg,
Radolfzell,
Singen und
Konstanz.

An die Konstanzer Anlage soll neben den deutschen Gemeinden der Region „Östlicher Bodanrück“ aller Voraussicht nach auch die Schweizerische Nachbarstadt Kreuzlingen mit den Nachbargemeinden Tägerwilen und Gottlieben angeschlossen werden. Damit wären die Voraussetzungen für eine gemeinsame Reinhaltungsordnung mit der Schweiz gegeben.

Bei der Durcharbeitung der Projekte hat es sich gezeigt, daß ein voller Erfolg nur bei Zusammenschlüssen zu sogenannten Gruppen- oder Verbandsklärwerken zu erwarten ist. Jede Zersplitterung in kleine Dorfläranlagen muß vermieden werden.

Welch' große Aufgaben von den Gemeinden zu erfüllen sind, sei nur am Beispiel der Konstanzer Anlage erläutert, deren Kostenaufwand für den Ausbau des Sammelnetzes auf rund 27 Millionen DM und die Erstellung der dreistufigen Kläranlage auf 30 Millionen DM, zusammen also 57 Millionen DM zu stehen kommt. *)

In Erkenntnis der Lage muß rasch gehandelt werden. Die Regierung von Baden-Württemberg hat sich daher ein Bauprogramm von 5 Jahren ausgedacht, so daß bis 1970 im baden-württembergischen Raum der größte Teil – vor allem die großen Gruppenklärwerke – voll in Betrieb sein kann.

Auch im bayerischen Teil des Bodensees geschieht Einiges. Lindau hat seine mechanische Stufe schon in Betrieb. Die biologische ist zur Zeit in Planung und im Bau.

Leider sieht das Bild bei den anderen Anliegern nicht so günstig aus.

Österreich, d. h. Vorarlberg, konnte erst nach heftigem Drängen zum Beitritt in die Bodenseekonvention veranlaßt werden. Als Oberlieger des Bodensees stehen eben andere Interessen im Vordergrund, und damit fließen auch die Mittel nur sehr spärlich für die Kanalisationsprojekte.

Bregenz, als einziger unmittelbarer österreichischer Seeanlieger, hat inzwischen sein Projekt bearbeitet und mit dem Bau „im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel“ begonnen.

Im übrigen Vorarlberg ist noch nicht allzuviel los. Typische Einstellung als Oberlieger.

Im St. Galler Gebiet wird wohl die Propaganda-Trommel heftig gerührt, was alles schon in Richtung der Seesanieung geleistet worden sei. Die Bilder zeigen jedoch deutlich, daß man diese Nachrichten nicht überbewerten darf. In St. Gallen stehen eben Industrialisierungsinteressen, sprich Pipeline, Thermo-Kraftwerk und Hochrheinschiffahrt, absolut im Vordergrund. Dort stehen ja immer noch ausreichende Trinkwasserreserven aus dem Hochgebirge zur Verfügung. „Viskose-Widnau“ leitet seine Abwässer ungeklärt in den Rheinseitenkanal.

*) Bisher verbaut rund 15 Mill.

Im Thurgau sind die Projektierungsarbeiten im Gange. Ihre Realisierung wird jedoch noch lange auf sich warten lassen, solange dort die Gemeinden nur Subventionsquoten von 3–14% erhalten, gegenüber 60–80% auf der baden-württembergischen Seite.

Das Bild bei unseren Nachbarn ist also nicht sehr ermutigend.

Als Ingenieur, der am See aufgewachsen ist und sich seit mehr als 40 Dienstjahren mit diesen Problemen herum-schlägt, muß ich Ihnen deutlich sagen: es gibt heute noch keine Klärmethode, um all' den drohenden Gefahren restlos zu begegnen, denn die Klärtechnik hinkt stets hinter der Industrieentwicklung drein.

Wasserläufe werden auch bei noch so starker Verschmutzung innerhalb verhältnismäßig kurzer Zeit in dem Ausmaß wieder sauber, in welchem man schädliche Stoffe von ihnen fernhält. Für stehende Gewässer wie den Bodensee gilt dies aber nicht. Ein verdorbener See ist nicht mehr zu regenerieren!

Auch nach der Inbetriebnahme aller Klärwerke wird der See uns stets wieder vor neue Aufgaben stellen, denn mit dem Bau der Klärwerke allein ist es nicht getan. Die wirklichen Sorgen des Klärtechnikers beginnen dann erst. Die Anlagen müssen nämlich auch entsprechend gewartet werden und vor allem einwandfrei funktionieren, um unseren Bodensee vor weiteren Abwasserlasten zu bewahren.

Dazu gehört auch die mit einer Frachtschiffahrt zwangsläufig verbundene Industrialisierung.

Der Transport von Massengütern allein reicht schon aus, um den See und die Landschaft zu zerstören. Denken Sie hierbei nur an die zusätzlichen Hafenanlagen, die eine Hochrheinschiffahrt zwangsläufig zur Folge haben wird. Kommen dann noch die Transporte aus den Ölraffinerien hinzu, dann ist es um den See geschehen!!!

Die Natur erlaubt hier keine faulen Kompromisse, wie sie in der Politik leider oft zustandekommen. Die Natur ist unerbittlich und besteht auf einer klaren Entscheidung:

Transportweg oder Trinkwasserspeicher Bodensee.

Transportwege kann man in mannigfacher Weise ändern und ausgleichen (Schiene / Straße). Ein zerstörter Trinkwasserspeicher ist nie mehr zu ersetzen.

Herr Abteilungspräsident Merkert-Ohlheiser, der Leiter der Verkehrsabteilung der Bundesbahndirektion Karlsruhe, hat in seiner Denkschrift vom September 1962 „Die Hochrheinkanalisation“ die heutigen nicht ausgenützten Transportreserven auf den Strecken

Konstanz–Basel
Offenburg–Singen–Radolfzell (Schwarzwaldbahn)
Horb–Rottweil–Tuttlingen
Radolfzell–Friedrichshafen–Lindau (Bodensee-Ufer-Bahn)

mit jährlich über 14 Millionen to in jeder Richtung angegeben, wobei in dieser Zahl die Steigerung der Leistungsreserven durch eine Elektrifizierung dieser Strecken nicht enthalten ist.

Der Rheinschiffahrtsverband spricht dagegen von maximal 5 Millionen to Leistung durch die Schiffahrt!!!

Vor kurzer Zeit ist durch Herrn Innenminister Dr. Filbinger auf der Landespressekonferenz bekanntgegeben worden, daß diese Elektrifizierung kommt, und zwar bald! kommt. Dadurch wird aber die Transportkapazität der Bundesbahn auf diesen Strecken noch wesentlich erhöht.

Auch der Ausbau des Straßennetzes ist nach den vorliegenden Plänen in absehbarer Zeit zu erwarten (Autobahn Stuttgart – westlicher Bodensee u. a.). Seebohm täte gut daran, mehr für die Straßen am Bodensee zu tun als für die Hochrheinschiffahrt zu agieren.

Schiene und Straße sind also sehr wohl in der Lage, die Verkehrsbedürfnisse unseres Bodenseeraumes auch in Zukunft voll zu befriedigen, so daß es nicht notwendig ist, die Trinkwasserversorgung aus dem Bodensee durch die Hochrheinschiffahrt in Gefahr zu bringen. Die Pläne der Hochrheinschiffahrt bis in den Bodensee kann man im Zeichen der Motorisierung und Elektrifizierung ohne verletzend zu wirken als anti-quiet bezeichneten.

Dies bestätigen auch die Gutachten der beiden Verkehrswissenschaftler

† Prof. Dr. Alfred Schmitt (im Auftrag des Rheinschiffahrtsverbandes) und

Prof. Lambert (im Auftrag des Innenministeriums).

Sie kommen ja auch zu dem gleichen Ergebnis, daß volkswirtschaftlich und verkehrswissenschaftlich betrachtet die Zweckmäßigkeit der Hochrheinschiffahrt Basel–Bodensee nicht bejaht werden kann.

Laut Brief von Brosziat beträgt die Frachtersparnis 10,- DM/to

Fertigware 2000,- DM/to 2 % Frachtersparnis

Rohgut 500,- DM/to 0,05 % Frachtersparnis

Ein Interview mit Generaldirektor Fahr bestätigt dies.

Niemand will über die Bodenseelandschaft eine Käseglocke stülpen, um den derzeitigen Zustand festzuhalten oder gar ein Naturschutzmuseum daraus zu machen.

Deshalb wurde ja auch die Planungsgemeinschaft Westlicher Bodensee – Linzgau – Hegau gegründet, die einen wohlausgewogenen, für andere Gebiete beispielhaften Entwicklungsplan erarbeitet hat.

Dieser Plan war richtunggebend für die Hinweise der kurzfristigen Planung im Bodenseegebiet, welche das Mdl im Jahre 1962 veröffentlicht hat.

Und wie reagieren die Industrieverbände? „Geharnischter Protest der Industrie- und Handelskammer Konstanz unterm 17. 12. 1962 Bodensee gegen Stuttgarter Bevormundung.“ Das ist das typische Beispiel für die Herrschaft der Verbände!

Auch die Industrie muß sich planvoll den Lebensbedingungen der Allgemeinheit einordnen, durch die sie selbst existiert!

Im Vordergrund hat die Volksgesundheit und nicht der Profit einzelner weniger Industrieller oder Kantonsräte zu stehen. Sache des Parlaments ist es, in richtig verstandener Demokratie hier ein hartes Nein zu sagen, wo Nachgiebigkeit durch einen faulen Kompromiß zu solcher Gefahr der Zukunft würde.

† Prof. Dr. Eduard Spranger (Sept. 1963) zur Schiffbar-
machung des Rheins und Bodensees:

„Die Geschichte wird die Namen derjenigen anklagend bewahren, die das in Gang gesetzt haben und auch diejenigen werden ihrem Tadel nicht entgehen, die es ohne Widerstand zugelassen haben. Es ist ein Unrecht an der Seele des deutschen Menschen und an den Resten vertiefter Heimatliebe geschehen. Ein Mensch ohne Heimatbindung ist auch im ethischen Sinn wurzellos.“

Prof. Dr. Konrad Buchwald, Hannover:

Maßnahmen zur Freihaltung und zum Schutz der Ufer am Bodensee

Es gibt heute zwischen Alpen und Nordsee kaum noch einen landschaftlich hervorragenden größeren See, dessen Ufer nicht zum überwiegenden Teil überbaut, eingezäunt oder in ihrer natürlichen Ufergestalt verändert – damit aber der Naturnähe und Erholung suchenden Allgemeinheit entzogen sind. Diese Privatisierung oder der „Ausverkauf“ der Landschaft zugunsten Weniger und auf Kosten des Gesamtvolkes ist eine der bedenklichsten landschaftlichen Erscheinungen der letzten beiden Jahrzehnte.

Weshalb Freihaltung der Uferzone?

Für den Bodensee als Erholungslandschaft von europäischer Bedeutung gilt diese Aussage im besonderen Maße. Für ihn wird diese Entwicklung der Uferlandschaft neben der Verschmutzung seines Wassers zu einer Existenzfrage. Aus dieser Sicht entstand seit den 30er Jahren der Ruf nach Freihaltung der Uferzone des Sees.

Die Freihaltung der relativ schmalen, noch verbliebenen Ufergestalt wie der Schutz vor schädigenden Eingriffen in störenden Einzäunungen, die Erhaltung der natürlichen Ufergestalt, wie der Schutz vor schädigenden Eingriffen in den Landschaftshaushalt im Kontaktbereich des Ufers gehören zu den vordringlichen Aufgaben in diesem Raum. Sie sind zugleich von beispielhafter Bedeutung für viele weitere Seen. Insbesondere sind – wie sich immer mehr zeigt – die Eingriffe in die Ufergestalt und die Verschmutzungen der Uferzone von erheblicher landschafts-ökologischer wie hygienischer Bedeutung für Uferzone und See.

Freihaltung der Uferzone von den genannten Veränderungen erfordert Ordnungs-, Schutz und Pflegemaßnahmen von erheblichem Umfang. Diese werden umgehender erforderlich, wenn die Bodenseelandschaft ihre Funktionen als Erholungslandschaft und Trinkwasserspeicher weiterhin erfüllen soll.

Die heutige Belastung der Bodenseeuferlandschaft¹⁾

Die hiermit verbundene Problematik mag wenigstens skizzenhaft dargestellt werden. Der Bodenseeraum ist eine von alters her

1. klimatisch und bodenmäßig bevorzugte Agrarlandschaft, ja fast Gartenbaulandschaft.
2. Dazu ist er seit langem eine bevorzugte Wohnlandschaft, gerade auch für Zweitwohnungen, und von Jahr zu Jahr in steigendem Maße Erholungslandschaft.
3. Seit dem Erlaß des Reichsnaturschutzgesetzes im Jahre 1935 sind hier einige Naturschutzgebiete von europäischer Bedeutung entstanden sowie ausgedehnte Landschaftsschutzgebiete.
4. Punktweise hat im gleichen Raum die Industrialisierung eingesetzt, so in Singen, Friedrichshafen, Ravensburg, aber auch in Radolfzell, Überlingen und Meersburg.
5. Die größeren Bodenseeorte entnehmen ihr Trinkwasser dem See und leiten ihr Abwasser in ihn ein. Seine Bedeutung als Trinkwasserspeicher hat der See aber vor allem durch die Bodenseewasserversorgung bei Sippingen erhalten, die große Teile Baden-Württembergs mit Trinkwasser versorgt.

Diese Entwicklung konzentriert sich auf den relativ schmalen Streifen der Bodenseeuferlandschaft und die Seefläche selbst. Die Bodenseeuferlandschaft hat die Hauptbelastung des Druckes auf die Landschaft im Bodenseeraum zu tragen, da sie als Wohn- und Erholungslandschaft, von Gewerbe-, Industrie- und Verkehrsanlagen bevorzugt ist. Im baden-württembergischen Teil des Seeufers ist der Uferstreifen im Mittel nur etwa 400 m, maximal 1000 m breit.

Von 150 km Uferlinie Baden-Württembergs sind 55 km von Siedlungen, gewerblichen Verkehrsanlagen besetzt, rd. 30 km als Steilhänge oder sumpfige Riedwiesen weder für die Bebauung noch für den Erholungsverkehr geeignet. Auf den restlichen rd. 65 km „freier“ Uferlinie, die jedoch in vielfältiger Weise von der Landwirtschaft und vom Fremdenverkehr genutzt sind, konzentriert sich der heutige Druck und die künftige Entwicklung dieser Landschaft. Dies sind nur rd. 26 qkm Uferfläche.

Das Wachstum der Siedlungen zeigt eine fast lineare Entwicklung längs des Seeufers. Ursache ist neben der deutlichen klimatischen Begünstigung die bessere Erschließung durch Straße und Schiene.

Nach den Bodennutzungserhebungen der vier badisch-württembergischen Kreise aus den Jahren 1956–1960 liegt die Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsflächen in den Ufergemeinden zwischen 20% (Kreis Konstanz) und 56,9% (Kreis Überlingen). Im Gemeindegebiet Allensbach waren 1960 von 5 km Uferlinie der Gemarkung rd. 3 km verbaut, der Öffentlichkeit nicht mehr zugänglich und als Erholungsraum ausgefallen. Versucht man von der Uferstraße Überlingen–Friedrichshafen aus einen Blick auf den See zu werfen, ans Ufer zu gelangen oder am Ufer zu wandern, so sieht man sich auf kilometerlangen Strecken Zäunen,

Stacheldraht, Betonpfählen, Hecken, Wochenendhäusern und Villen gegenüber und wird den Versuch bald aufgeben. Bei relativ geringer Wohndichte hat in den letzten Jahrzehnten ein zunächst durch Planung kaum gesteuertes Auseinanderfließen der Siedlungen entlang des Seeufers und die Entstehung von Wochenendhausgebieten zu einer Zersiedlung und damit Entwertung der Bodenseeuferlandschaft geführt. In den vier badisch-württembergischen Kreisen lebten (1960) 132 000 Einwohner in den Uferorten, also die Bevölkerung einer Großstadt. Bis zum Zieljahr 1980 rechnet die Landesplanung Baden-Württemberg mit einer Bevölkerungszunahme von 40%, was bei Zugrundelegen gleicher Wohndichten eine 40%ige Zunahme der bebauten Flächen, der Erschließungs- und Versorgungseinrichtungen bedeuten würde. Für das Wachstum der gewerblich genutzten Flächen muß sogar mit höheren Raten gerechnet werden.

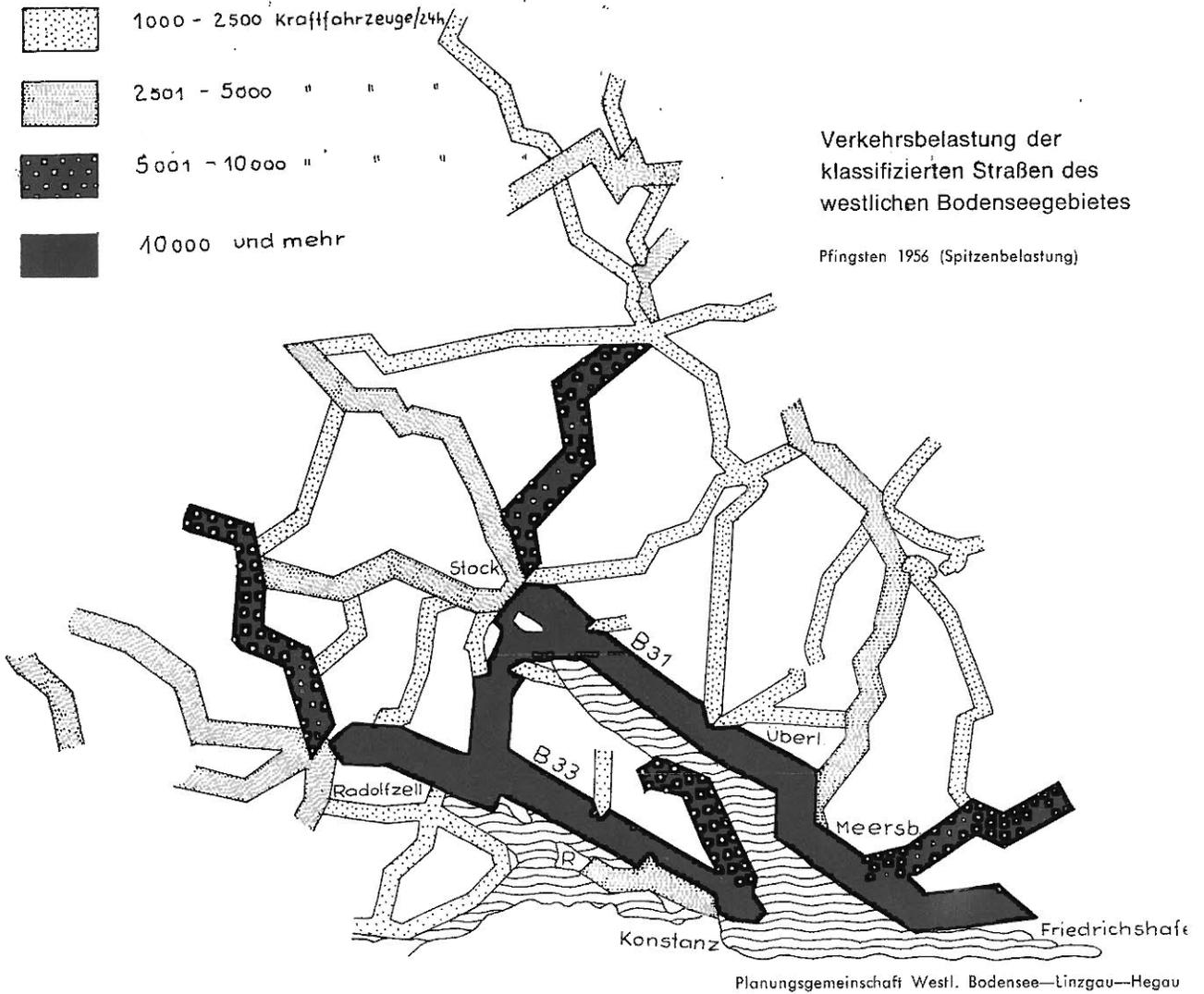
Sowohl der Schienen- wie der Straßenverkehr des Bodenseegebietes folgt im wesentlichen dem Seeufer und belastet damit die Bodenseeuferlandschaft, wobei gerade diese ufernahen Verkehrslinien (B 31, B 33) den stärksten Verkehr mit steigenden Tendenzen aufweisen. Einige Zahlen mögen die mittlere und die Spitzenbelastung verdeutlichen: Auf der B 31 verkehrten im Jahresmittel 1956 24 h 3225 Fahrzeuge zwischen Meersburg und Friedrichshafen, zu Pfingsten 1956 16 800 Fahrzeuge/24 h. Nach einer Schätzung für das Jahr 1970 muß hier im Jahresmittel in 24 h mit einem Verkehr von 9000 Fahrzeugen und einem Spitzenverkehr von 50 400 Fahrzeugen gerechnet werden.²⁾ Man muß also während des Spitzenverkehrs mit Fahrzeugabständen von wenigen Sekunden bis zu einer Sekunde rechnen. Das ergibt das an den Bodenseeuferstraßen heute schon häufige Bild der dicht aufgeschlossenen Fahrzeugschlange. Die für die Spitzenbelastung genannten Verkehrszahlen gelten im übrigen an allen sommerlichen Wochenenden für einen Zeitraum von fast vier Monaten. Man stelle sich aber vor, was es für einen Fremdenverkehrsort wie Allensbach bedeutet, in dem von Mai bis September rd. 5500 Menschen Erholung suchen, wenn dort in 24 Stunden 12 800 Motorfahrzeuge die Ortsdurchfahrt passieren. Wie soll hier noch Erholung, Verkehr und Wohnen vereint werden, wenn nicht Maßnahmen der Ordnung und Pflege durchgeführt werden?

Die im Jahresdurchschnitt 1960 während 24 h auf der B 31 ermittelten Verkehrszahlen nähern sich bereits bedenklich den für 1970 geschätzten Mittelwerten: Auf der B 31 zwischen Meersburg und Überlingen 5972, zwischen Meersburg und Friedrichshafen 6040 Fahrzeuge. Zählungen während der Urlaubszeit Juli/August 1961³⁾ ergaben in 16 h für die B 31 westlich Meersburg 9263, westlich Fischbach 10 974 und zwischen Oberdorf und Enzisweiler 12 727 Fahrzeuge, ohne daß damit die absoluten Verkehrsspitzen erfaßt wären. Die örtliche wie zeitliche Konzentration des Verkehrs in der Uferlandschaft stellt für die Fremdenverkehrsorte wie auch für die freie Landschaft schon heute eine schwere Belastung und starke Minderung des Erholungswertes dar. Zum Lärm treten weitere Gefahren, auf die kürzlich M. Knorr im ersten Bericht des Schwerpunktprogrammes Wasserforschung der Deutschen Forschungsgemeinschaft (1963) über die Untersuchungen am Bodensee hingewiesen

¹⁾ Eine ausführliche Darstellung der Probleme findet sich in: K. B u c h w a l d, Die voraussichtlichen Auswirkungen der Schiffbarmachung des Hochrheins auf die Hochrhein- und Bodenseelandschaft. Gutachten erstattet im Auftrage des Kultusministeriums Baden-Württemberg. Hannover 1962.

²⁾ Nach: Materialien zum Raumordnungsplan Westlicher Bodensee-Linzgau-Hegau, Heft 1, 1956.

³⁾ Verkehrsuntersuchung Südlicher Schwarzwald–Bodensee von Prof. Dipl.-Ing. K. H. S c h a e c h t e r l e im Auftrage des Regierungspräsidiums Südbaden, Abt. V. Ulm 1964.



hat: Die Erzeugung cancerogener (krebserzeugender) Stoffe durch den Abrieb der Autoreifen auf den Uferstraßen, die Auspuffgase von Autos und Motorbooten u. a.

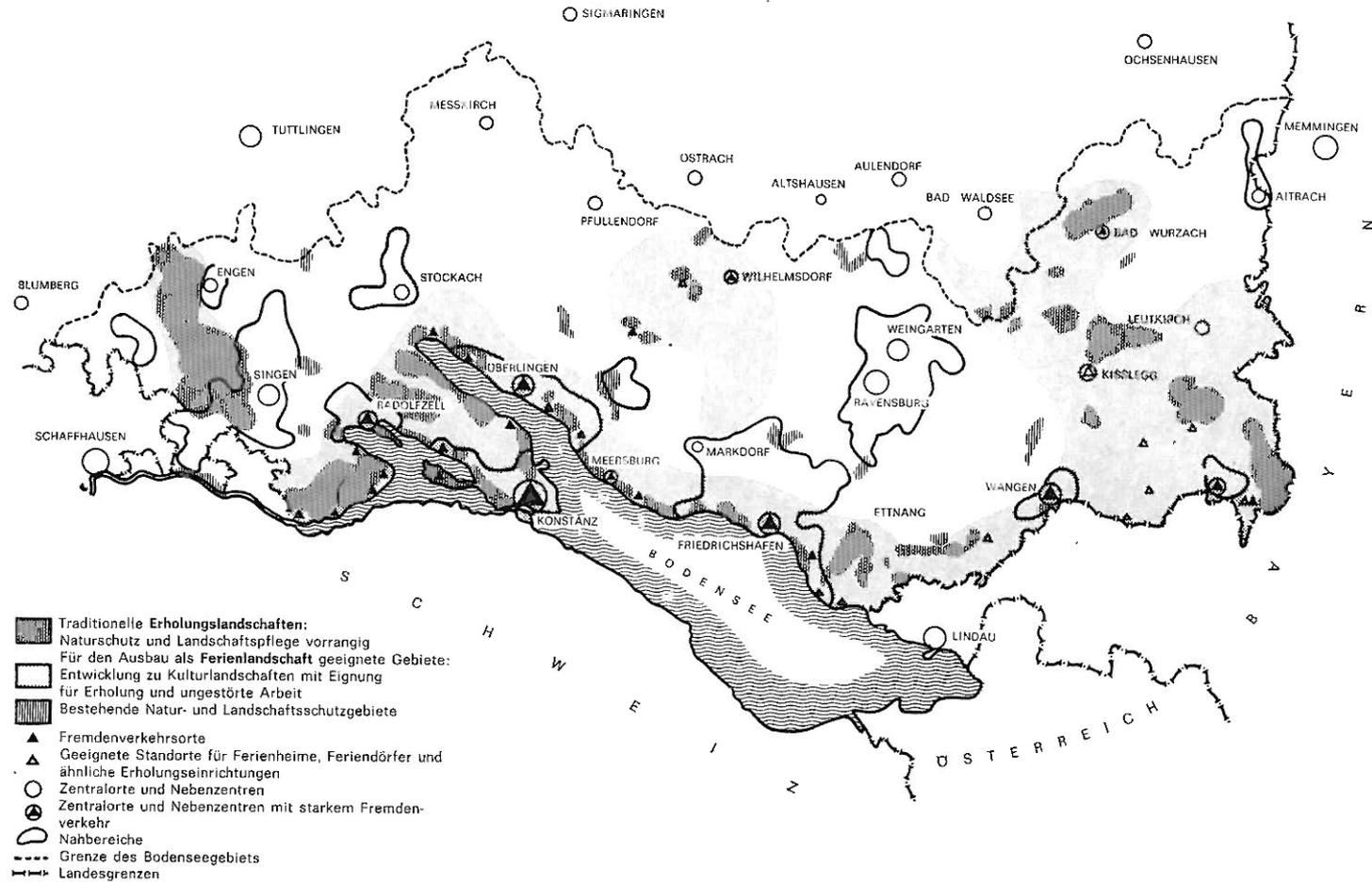
„... auch die Beseitigung der festen Abfallstoffe, des sogenannten Hausmülls, und industrieller Stoffe in Seenähe und in den See hinein, trifft zunehmend die Uferregion. Es ist mehr als eine große Gedankenlosigkeit, Müllberge an den Ufern und an 236 Bächen und Flüssen des Einzugsgebietes zu errichten; an den Ufern, Bühnen und Steinmauern zu bauen, hinter denen dann alles, von der alten Matratze bis zum bedenklichen Industrieabfall, deponiert wird, oder gar die herrlichsten Altwasser und Riede auf diesem Wege verschwinden zu lassen (Anm.: Das Photo-Archiv im Hygienisch-Bakteriologischen Institut der Universität Erlangen enthält schon über 150 Bilder vom Sterben des Sees und seiner Uferregion).

Diese Methode der Landgewinnung in Landschaftsschutzgebieten mußte irgendwie erfaßbar sein. Wir begannen mit der Untersuchung alter Akten und erhielten zum Teil fast lückenlose Auskünfte über die schrittweise Auffüllung der Seeufer mit wasserschädigenden Stoffen. Allein am Nordufer des Überlinger Sees sind bis 1959 meist in diesem Jahrhundert 16 Hektar Seeufer auf diese Weise verschwunden.

Die Zahl der Tankstellen in Seenähe ist z. B. von Ludwigshafen bis Lindau auf weit über 100 gestiegen. Die Lagerung liegt durchschnittlich bei 70 000 l Dieselkraftstoffen und 15 000 l Benzin. Allein 900 000 l Dieselöl benötigt der Fährbetrieb Meersburg—Konstanz jährlich. Die Bundesbahn verbraucht 457 000 l im Jahr, hauptsächlich in dem Bereich, der nach dem Überlinger See trifft. Nach vorsichtigen Schätzungen werden im Gebiet des Überlinger Sees in Ufernähe und im See schon 3 Millionen l/Jahr Kraftstoffe umgesetzt. Bei einem Verlust von nur 0,5% gehen 15 m³ in den See, ohne das, was über Auspuff und Kühlwasser verlorengeht. Ein Kapitel für sich sind die Motorboote (1953 ca. 3000, 1962 ca. 4000).

Wir haben ferner Untersuchungen in Seenähe über die Bedeutung der Auspuffgase, die Abschwemmungen und den Abrieb der geteerten und asphaltierten Straßen, also den Straßenstaub, angestellt. Aufschlußreich war die Zunahme des Teerverbrauchs im letzten Jahrzehnt in Ufernähe und im Einzugsgebiet des Überlinger Sees. Bedenkt man, daß zu diesen fast 270 000 m² allein in einer Stadt wie Überlingen nochmals 200 000 m² Teer-Asphalt-Flächen kommen und wie durch Wind und Niederschlag⁴⁾ die Ver-

⁴⁾ Die Bodenseegegend gehört zu den niederschlagsreichsten Gebieten der Bundesrepublik.



Landesplanungsstelle beim Innenministerium Baden-Württemberg in Stuttgart

frachtung von 20 000 kg Abrieb (= Belastung mit ca. 100 kg Benzpyren) am Nordufer des Überlinger Sees im Jahr durchaus möglich ist, so wird man die Bedeutung zahlenmäßiger Vorstellungen für die hygienische Beurteilung der Zukunft des Sees erst richtig einschätzen.“⁵⁾

Gleichzeitig erfolgt die Zerstörung des natürlichen Ufergürtels aus Röhricht durch Motorboote, deren Zahl 1960 etwa 4000 betrug, durch Wohnboote und mit Hilfsmotoren versehene Ruder- und Segelboote.

Der Fremden- und Erholungsverkehr am See hat sich in den Jahren 1950 bis 1960 verdoppelt. Man konnte 1960 mit etwa 1,5 Millionen Gästen bzw. 5 Millionen Übernachtungen rechnen. Dazu kommt der wachsende Anteil von Zeltern in den 51 Campingplätzen sowie die nicht erfaßte Zahl der wilden Zelter. In drei Diplomarbeiten des Institutes für Landschaftspflege und Naturschutz der Technischen Hochschule Hannover wurden die Folgen des Besucherdrucks auf die Uferzone untersucht. Diese Arbeiten lassen erkennen, daß die Erholungsfunktionen der Landschaft für die Zukunft nur noch bei straffster landschaftlicher Planung, Organisation und Einsatz von Schutz- und Pflegemaßnahmen zu erhalten sind. Auf keinen Fall aber verträgt die Uferlandschaft noch zusätzliche Belastungen durch weitere raumbanspruchende Maßnahmen, wie es z. B. der Hafenausbau bzw. -neubau, die Ansiedlung weiterer Industrien und Wohngebiete am Seeufer nach einer Schiffbarmachung des Hochrheins bis zum See wären. Erschwerend für die künftige Lösung ist die derzeitige agrarstrukturelle Lage. Starke Besitzzersplitterung und der hohe Anteil der nicht mehr lebensfähigen Kleinst- und Kleinbetriebe bedingen gerade in der Uferlandschaft agrarstrukturelle Wandlungen, Nutzungsänderungen und Wechsel der Besitzverhältnisse. Vor allem in unmittelbarem Uferbereich kommen große Landflächen in nichtlandwirtschaftlichem Besitz zur Verwendung als Ferien- und Wochenendhausgrundstücke oder zur Verpachtung als Park- und Zeltplätze. Die Folgen sind Einzäunung, Überbauung, nicht standortgemäße Bepflanzung dieser Flächen, Veränderung der natürlichen Ufergestalt und -vegetation. Diese Maßnahmen wandeln die bisherige, oft noch naturnahe oder doch von Bauwerken freigebliebene Landschaft grundlegend und entziehen zugleich die Uferzone der erholungsuchenden Allgemeinheit.

Diese Änderungen und Eingriffe, der gesamte Druck auf die Landschaft, betreffen heute vorwiegend die Landschafts- und Naturschutzgebiete der Uferzone. In den vier badisch-württembergischen am Bodenseeufer beteiligten Kreisen sind z. Zt. rd. 1300 ha als Naturschutzgebiete und rd. 8000 ha als Landschaftsschutzgebiete geschützt. Die Naturschutzgebiete erfassen die wissenschaftlich und landschaftlich wertvollsten Ried- und Seegebiete: Das Wollmatinger Ried, die Mettnau und den Mindelsee im Kreise Konstanz, das Eriskircher Ried im Kreise Tettmang. Insbesondere als Vogelschutzgebiete sind diese Ried- und Seeflächen zur Zeit des Vogelzuges von überregionaler Bedeutung. Aus diesem Grunde wurden auch die Nachfolgerin der Vogelwarte Rossitten sowie das Max-Planck-Institut für Verhaltensforschung nach Schloß Möggingen bei Radolfzell gelegt. Die im Zuge der Schiffbarmachung des Hochrheins bis zum

See unvermeidlichen Hafenneubauten sind zum größten Teil in diesen Schutzgebieten vorgesehen. Die Errichtung der Häfen für Konstanz, Friedrichshafen, Radolfzell und Gaissau bedeutet die Zerstörung oder wesentliche Beeinträchtigung der Naturschutzgebiete Wollmatinger und Eriskircher Ried, des Landschaftsschutzgebietes Bodenseeufer im Mündungsgebiet der Radolfzeller Aach und des Naturschutzgebietes Rheinspitz. Auch die anderen Häfen werden, da andere Flächen gar nicht zur Verfügung stehen, wertvolle, zum Teil geschützte Teile der Erholungslandschaft Bodenseeufer in Anspruch nehmen müssen. Aber auch unabhängig von den Auswirkungen der Schiffbarmachung drängen schon heute die Städte und Dörfer der Uferlandschaft in diese Schutzgebiete. Die Landschaftsschutzgebiete, zu denen neben offenen Teilen der Uferlandschaft die weiten Waldgebiete des Schiener Berges, des Bodan-Rückens und der Südhänge über dem Überlinger See gehören, haben hohen Erholungswert; diese Flächen würden bei straffer und geeigneter Handhabung der Schutzbestimmungen und nach einigen Ergänzungen die Sicherung der Bodenseelandschaft erlauben. Die heutige den Landschaftsschutz betreffende Rechtsprechung mit ihrer ungenügenden Berücksichtigung der sozialen Gebundenheit des Eigentums erlaubt jedoch keinen hinreichenden Schutz der Uferlandschaft in Landschaftsschutzgebieten.

Da sich auf diese Gebiete aber die Inanspruchnahme von Flächen des öffentlichen und privaten Bedarfs am Ufer fast ausschließlich konzentriert, ist mit einer fortschreitenden Verringerung und Entwertung dieser als Erholungsgebiet dienenden Teile der Uferlandschaft zu rechnen.

Der Druck auf die Landschaft belastet aber auch den See selbst. Sein Verschmutzungsgrad ist nach hygienischen und limnologischen Untersuchungen soweit vorgeschritten, daß ernstliche Bedenken für seine künftige Verwendung als Trinkwasserspeicher wie für den Badebetrieb bestehen. M. Knorr hat in einem Gutachten über die hygienischen Folgen der Schiffbarmachung des Hochrheins für den Bodensee als Trinkwasserspeicher sowie als Erholungslandschaft⁶⁾ folgendes Resumé gegeben: „Zusammengefaßt sehen wir nur allzu deutlich, daß auf dem Gebiet der Abwasser- und Müllbeseitigung ganz enorme Schwierigkeiten im Kommen sind; das Risiko, sie durch eine Industrialisierung ins Unübersehbare zu steigern, kann bei der Bedeutung des Obersees als Trinkwasserspeicher kaum von einem Sachverständigen, der Zusammenhänge kennt, übernommen werden ... Dabei wäre es eine Selbsttäuschung, zu hoffen, daß modernste Kläranlagen und kostspielige Trinkwasseraufbereitungswerke der im Zuge der Hochrheinkanalisierung zwangsläufig folgenden Industrialisierung das Risiko in gesundheitlicher Hinsicht nehmen können. Das schon bis zur Neige belastete Einzugsgebiet des letzten großen Trinkwasserbeckens für den ganzen südwestdeutschen Raum ist die denkbar ungeeignetste Örtlichkeit für weitere industrielle Experimente.“ Das Innenministerium Baden-Württemberg schreibt bereits im Jahre 1953 in seiner Denkschrift über die Reinhaltung des Bodensees: „Die Gewässerunreinigung erschwert aber auch den Badebetrieb und gefährdet die Volksgesundheit. Derartige Verhältnisse haben zum

⁵⁾ M. Knorr und Mitarbeiter in: Bodenseeprojekt der Deutschen Forschungsgemeinschaft. Erster Bericht 1. Juli 1963. Wiesbaden 1963.

⁶⁾ Prof. Dr. M. Knorr, em. Direktor des Hygienisch-bakteriologischen Institutes der Universität Erlangen-Nürnberg, Hygienische Folgen der Schiffbarmachung des Hochrheins für den Bodensee. Zusatzgutachten zum Gutachten für das Kultusministerium Baden-Württemberg. Erlangen 1962.

Teil schon vor längerer Zeit dazu geführt, daß ältere Seebäder aufgegeben und durch neue, außerhalb der Abwasserfahnen der Kanalisationseinmündungen gelegene ersetzt werden mußten, damit die Forderungen der Hygiene erfüllt bleiben.“ Diese Kollisionen des Badebetriebes im See mit der öffentlichen Gesundheitspflege haben sich seit dieser Stellungnahme des Innenministeriums durch Zunahme der Abwasserbelastungen sowie der genehmigten und „wilden“ Badeplätze noch erhöht. Ein großer Teil dieser öffentlichen, halböffentlichen und nichtöffentlichen Badestellen wird von Abwassereinleitungen direkt oder indirekt belastet und trägt selbst seinerseits zur Verunreinigung bei. Eine weitere Erhöhung der Abwasserlast im Gefolge einer Schiffbarmachung und Industrialisierung wird zur Aufgabe der Seebäder nach dem Beispiel von Arbon führen, wo heute das „Seebad“ auf dem Lande liegt, mit Quellwasser gespeist wird und den See nur noch als landschaftliche Kulisse im Hintergrund benutzt.

Freihaltung d. Uferlandschaft u. Schiffbarmachung des Hochrheins bis zum See

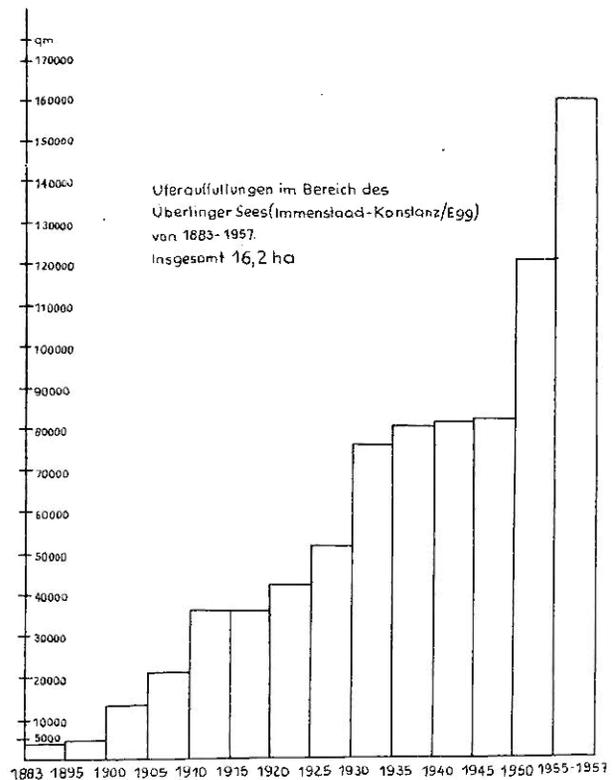
In dieser Situation droht mit der Schiffbarmachung des Hochrheins bis zum See eine weitere Belastung der Uferlandschaft durch Industrieanlagen, Wohnsiedlungen und eine damit verbundene erhöhte Abwasserlast. Alle Einsichtigen sind sich darüber klar, daß der See und die Uferlandschaft dieser erneuten Belastung nicht mehr gewachsen sind. Hier wird also die Entscheidung für eine Rangordnung der Nutzungen im Bodenseeraum nötig. Man kann nicht gleichzeitig dieselbe Landschaft intensiv land- und gartenbaulich wie als Erholungslandschaft mit hohen Fremdenverkehrsziffern nutzen, darin Naturschutzgebiete von europäischer Bedeutung und hohem wissenschaftlichen Wert erhalten wollen, den See als wertvollsten Trinkwasserspeicher naturreinen Wassers nutzen und vielleicht bald bis zum Ruhrgebiet sein Wasser verkaufen, zugleich aber ihn zur Schifffahrtsstraße machen und damit weitere Industrien anziehen.

Heutige Möglichkeiten und künftige Erfordernisse für Freihaltung und Schutz der Uferlandschaft

1. Schutz als Landschaftsschutzgebiete

a) Für Landschaftsschutzgebiete besteht kein absolutes Verbot von Eingriffen in die Landschaft, wie ihn z. B. die Bebauung darstellt. Die Versagung eines Eingriffes hängt vielmehr von der Erfüllung mehrerer Kriterien ab, nämlich davon, ob die Eingriffe das Landschaftsbild verunstalten (§ 5 RNG), die Natur schädigen oder den Naturgenuß beeinträchtigen (§ 19 RNG). Der Kommentar zum Reichsnaturschutzgesetz von Weber-Schoenichen (1936) nennt ergänzend auch Eingriffe, die die Erholung beeinträchtigen, als Kriterium für das Verbot einer Maßnahme. Die Beurteilung, ob obige Tatbestände gegeben sind, erfolgt durch die verschiedenen Verwaltungsgerichte sehr unterschiedlich. Für die Freihaltung und den Schutz der Uferlandschaft des Sees hat sich so angesichts des heutigen vielschichtigen Druckes auf die Landschaft die Eintragung von Flächen in die Landschaftsschutzkarte als alleinige Schutzmaßnahme als unzureichend erwiesen.

b) Nach dem Bundesbaugesetz § 5 (6) können für Flächen, die dem Landschaftsschutz unterliegen, Nutzungsregelungen nach § 5 (2), Nr. 1–8 getroffen werden (Bebauung, Verkehrs- und Versorgungsanlagen, Grün-



flächen, Abgrabungen, Aufschüttungen usw.). Damit treten bei Inkrafttreten eines Bebauungsplanes die Regelungen des Landschaftsschutzes außer Kraft, soweit sie der Durchführung des Bebauungsplanes entgegenstehen.

c) Eine häufig zu weiche und konzeptionslose Handhabung des Landschaftsschutzes durch die Naturschutzbehörden sowie das Fehlen ausreichender Fachkräfte für die Kontrolle und Bearbeitung von Eingriffsvorhaben in die Landschaftsschutzgebiete haben zu einer immer stärkeren Entwertung dieser Schutzform geführt.

2. Schutz als Naturschutzgebiete

Mit der Eintragung einer Uferfläche als Naturschutzgebiet gem. § 4 des Reichsnaturschutzgesetzes in das Naturschutzbuch des Landes ist ein optimaler Schutz erreicht. Die Voraussetzungen für das Wirksamwerden des § 4 RNG. (besonderer Schutz der Natur in ihrer Ganzheit oder in einzelnen ihrer Teile aus wissenschaftlichen, geschichtlichen, heimat- und volkskundlichen Gründen oder wegen ihrer landschaftlichen Schönheit oder Eigenart, sofern er im öffentlichen Interesse liegt) sind zweifellos nicht in allen Teilen der Uferlandschaft gegeben, doch wurden die Möglichkeiten eines Schutzes als Naturschutzgebiet bisher sicher nicht genügend ausgenutzt.

3. Möglichkeiten der Umwandlung von Landschafts- in Naturschutzgebiete

Durch Erlaß von sieben Verordnungen des Regierungspräsidiums Südbaden im Jahre 1961 wurden große Teile des früheren Landschaftsschutzgebietes Bodenseeufer auf den Gemarkungen Oehningen, Wangen am See, Hemmenhofen, Gaienhofen, Horn, Gundholzen, Iznang, Moos, Böhringen, Markelfingen, Reichenau (Gewanne Schlafbach und Galgenacker), Hegne, Allensbach, Litzelstetten, Dingseldorf und Dettingen in das Naturschutzbuch eingetragen und als Na-

Abb. 1

Der begehrte Südhang mit Blick zum See zwischen Unteruhldingen und Meersburg. Ungeordnete Bebauung stört das gewachsene Bild der Landschaft. Der schmale Streifen zwischen Straße und See ist der Allgemeinheit durch dichte Bebauung völlig verschlossen, die natürliche Ufervegetation durch Ufermauern jeglicher Ausbildung vernichtet.

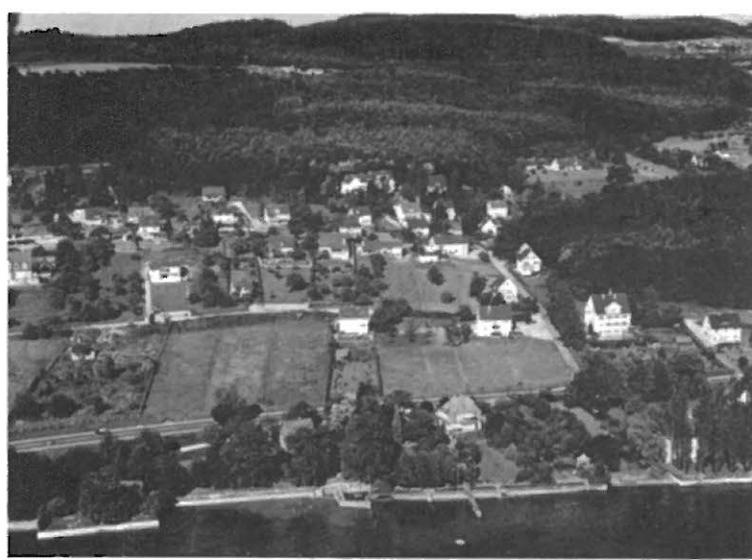


Abb. 2

Allensbach ist typisches Beispiel eines rein linear längs der Uferstraße gewachsenen Uferortes. Von 5 km Uferlinie sind 3 km überbaut und der Öffentlichkeit kaum mehr zugänglich. Oben rechts im Bild die Reichenau.



Abb. 3

Allensbach. Bahn und Straße zerschneiden die Uferlandschaft. Der starke Verkehr entwertet den Erholungswert des Ortes.



Abb. 4

Campingplatz Hegne (6. 6. 1960). Links direkt angrenzend das Naturschutzgebiet Wollmatinger Ried.





Abb. 5

Campingplatz zwischen Espasingen und Ludwigshafen am Überlinger See. Bahn und Straße beeinträchtigen das Ufer bereits aufs schwerste. Der Campingplatz ist direkt an der Bahnlinie verfehlt, liegt ohne jeden Schutz und Einbindung in der Landschaft und zerstört im Landschaftsschutzgebiet auf weiter Strecke die Ufervegetation. Die Abwässer gehen direkt in den See, in dem gebadet wird.



Abb. 6

Campingplatz Überlingen (25. 5. 1958). Auf engstem Raum drängen sich hier die stark belastete B 31, Bahnlinie, Zeltplatz, Badebetrieb und – Abwassereinleitungen. Die Trinkwasserentnahme ist nicht weit entfernt.



Abb. 7

Campingplatz Hagnau-Kirchberg (25. 5. 1961) zur Zeit relativ geringer Belegung. Sonst Massencampingplatz! Die Camping- und Straßenabwässer gehen in den See, in dem vom Zeltplatz aus gebadet wird.



Abb. 8

Landschaftsschutzgebiet Bodenseeufer an der Radolfzeller Aach. Links oben Radolfzell und die Mettnau. Zwischen der Aachmündung und Radolfzell ist der Hafen Radolfzell geplant. Das bedeutet die Zerstörung dieser Uferlandschaft.

Abb. 9
Beginnender „Ausverkauf der Landschaft“: Wohnwagen am
Strand bei Allensbach.



Abb. 10
„Privat. Baden und Zelten verboten!“



Abb. 11
Thuja-Hecke und Zaun verwehren jeden Blick auf den rund
30 m entfernten Gnadensee. Allensbach.



Abb. 12
Ufergestaltung auf der Reichenau. Rohrmatten, Stachel-
drahtzäune, Buden verwehren Blick und Zugang zum See.



turschutzgebiete unter den Schutz des Reichsnaturschutzgesetzes gestellt. Gegen diese Anordnungen hatten einige Besitzer in drei Fällen Normenkontrollklage beim Verwaltungsgerichtshof Mannheim erhoben. Durch dessen Beschluß wurden diese Umwandlungen mit Ausnahme eines Teilgebietes für rechtmäßig erklärt. Der Verwaltungsgerichtshof Mannheim, Beschluß vom 30. 6. 1964, Az. IV 720/62 hat hierzu folgendes ausgeführt:

1. Zweifel über die Ausdehnung eines Naturschutzgebietes bestehen nicht, wenn die Schutzverordnung ein Grundstücksverzeichnis enthält, in dem die erfaßten Grundstücke einzeln aufgezählt sind.
2. Naturschutzgebiete können nicht nur völlig unberührte Landschaftsteile („Vollnaturschutzgebiete“) sein; der Schutz kann auf bestimmte Erscheinungsformen der Natur – Flora, Fauna, Form der Landschaft usw. – beschränkt werden („Teilnaturschutzgebiete“).
3. Die Unterschutzstellung eines Landschaftsschutzgebietes unter den Naturschutz (§§ 4, 16 RNG) ist zulässig, wenn die Pflanzen- und Tierwelt im ganzen oder in bestimmten Teilerscheinungen einen stärkeren Schutz fordert, als dies nach den §§ 5, 19 RNG möglich ist.
4. Die Beeinträchtigung eines Landschaftsteils durch Zivilisationserscheinungen (Bahndamm, Campingplätze) schließt die Erklärung zum Naturschutzgebiet nicht aus, wenn es der Schutz seiner Pflanzen- und Tierwelt erforderlich macht, jegliche Änderung zu verbieten.
5. In der Ausweisung eines solchen Landschaftsteils als Naturschutzgebiet liegt keine entschädigungspflichtige Enteignung.

Die Wahl der stärkeren oder schwächeren Schutzform steht also nicht im Ermessen der Naturschutzbehörde, sie hängt vielmehr davon ab, ob die im RNG festgelegten Schutzzwecke erfüllt sind.

Die Umwandlung von Landschaftsschutzgebieten in Naturschutzgebiete bietet also keine Lösung für die gesamte Uferlandschaft des Bodensees, wohl aber für einige sehr wichtige Teile.

4. Schutz im „Außenbereich“ gem. § 35 des Bundesbaugesetzes

Gemäß § 35 BBauG ist der gesamte Außenbereich eines Gemeindegebietes rechtlich Schutzbereich geworden. Im Außenbereich ist ein Bauvorhaben u. a. nur zulässig, wenn öffentliche Belange nicht entgegenstehen. Eine Beeinträchtigung öffentlicher Belange liegt insbesondere dann vor, wenn die natürliche Eigenart der Landschaft beeinträchtigt, das Ortsbild verunstaltet oder die Gefahr einer Splittersiedlung besteht. Diese Bestimmung könnte ein sehr wirkungsvoller Schutz für die freie Landschaft sein, wesentlich wirkungsvoller als § 20 des Reichsnaturschutzgesetzes, wenn alle Gemeinden dieser planerischen und pflegerischen Aufgabe gewachsen wären. Zur Beratung, insbesondere der kleineren Gemeinden, wird dringend die Einsetzung hauptamtlicher Kreisbeauftragter für Naturschutz und Landschaftspflege oder hauptamtlicher Kreislandschaftspfleger bzw. Kreisplaner mit landespflegerischer Ausbildung bei den Landratsämtern erforderlich.

5. Kauf von Flächen durch die öffentliche Hand bzw. Vereine

Wirkungsvollster Schutz für die Bodenseeuferlandschaft bleibt der Kauf der zu schützenden Flächen durch die

öffentliche Hand oder durch Naturschutzvereine. In Baden-Württemberg standen seit dem Jahre 1959 jährlich DM 100 000,— für den Kauf von Natur- und Landschaftsschutzgebieten zur Verfügung. Diese Mittel wurden inzwischen erhöht. Ferner stehen die Mittel des im baden-württembergischen Landesgesetz zur Ergänzung und Änderung des Reichsnaturschutzgesetzes vom 8. 6. 1959 (GBl. S. 53) vorgesehenen „Naturschutzfonds“ zur Verfügung (Zuschuß zu Maßnahmen des Natur- und Landschaftsschutzes durch Dritte, Kap. 0491, Tit. 601). Es hat sich in der Praxis gezeigt, daß der Verfahrensgang bei den mit dem Kauf betrauten Liegenschaftsämtern nicht selten zu schwerfällig ist und daß die amtlichen Preisvorstellungen und -bindungen unrealistisch sind und meist erheblich hinter den von privater Seite gebotenen Preisen zurückblieben. So wurden den Unteren Naturschutzbehörden laufend Grundstücke am Seeufer angeboten, die jedoch zum großen Teil an private Käufer verloren gingen. Auf diese Weise sind in den letzten zwei Jahren im Kreis Konstanz wertvolle Ufergrundstücke verlorengegangen, weil der derzeitige Arbeitsablauf von Angebot, Begutachtung und Kauf durch die beteiligten Behörden sich als zu schwerfällig erwies. Um dem zu begegnen, bieten sich folgende Möglichkeiten an:

- a) Erhöhung der zur Verfügung stehenden Mittel. Hier darf daran erinnert werden, daß z. B. die Niederlande im Jahre 1963 für Aufkäufe von Naturschutzgebieten einen Betrag von 8 Millionen Gulden zur Verfügung stellten und dieser Betrag für das Rechnungsjahr 1965 auf 15 Millionen Gulden erhöht wurde (ohne die Mittel für Pflege und Personal). Für die Bundesrepublik Deutschland wird mindestens ein jährlicher Verfügungsbetrag von 10 Millionen DM für den Kauf von Natur- und Landschaftsschutzgebieten erforderlich (vgl. die Beschlüsse des Deutschen Naturschutztages 1964 in Goslar).
- b) Schaffung eines Verfügungsfonds bei den Landratsämtern mit der Möglichkeit zu elastischer Handhabung der Käufe auch in preislicher Hinsicht;
- c) Die Aufkäufe aus diesen Mitteln sollten nicht an Natur- und Landschaftsschutzgebiete gebunden sein, sondern auch andere, z. B. für die Volkserholung wichtige Flächen erfassen.

6. Personelle Voraussetzungen

Um den Aufgaben des Naturschutzes und der Landschaftspflege im Bodenseeraum und hierbei insbesondere der Aufgabe der Freihaltung, des Schutzes und der Pflege der Uferlandschaft gerecht zu werden, sind hauptamtliche, fachlich gut ausgebildete Kräfte bei den Naturschutzstellen der Bezirks- und Kreisebene unbedingt erforderlich. Zur traditionellen Aufgabe des Naturschutzes kommen die Aufgaben der aktiven Landschaftspflege einschließlich der Landschaftsplanung, der Überwachung der Landschaft, gutachtliche Tätigkeit, Kauf und Pflege von Schutzgebieten usw. Dieser weite Tätigkeitsbereich kann von ehrenamtlichen Kräften nicht mehr bewältigt werden.

Ein wertvoller Anfang ist für den Kreis Konstanz gemacht, nachdem hier ein Kreislandschaftspfleger eingestellt wurde, der in enger Zusammenarbeit mit dem Kreisbeauftragten für Naturschutz und Landschaftspflege tätig ist. Dringend notwendig sind nach wie vor Überwachungskräfte, die die Naturschutzbehörden über Eingriffe in die Landschaft orientieren.

Abb. 13

Stacheldrahtzäune laufen von den Uferparzellen weit in den See hinaus und verhindern eine Begehung der Uferzone.



Abb. 14

Uferwanderweg auf der Reichenau.



Abb. 15

Naturschutzgebiet Vogelfreistätte Mettnau: Röhrichte, Riedwiesen und Auenwald bieten verschiedenste Biotope für die Vogelwelt.



Abb. 16

Das Strandbad nach Ausbau des Parkplatzes. Die landschaftliche Einfügung durch ausreichende und standortgemäße Bepflanzung fehlt. Das Strandbad liegt im Bereich der von der Schussen nach Westen driftenden Abwässer. Es ist fraglich, wie lange es noch zu halten ist.





Abb. 17
Natürlicher Saum des Pappel-Weiden-Auwaldes mit davor-
liegendem Röhrichtgürtel bei Allensbach.



Abb. 18 und 19
Auf viele km ist das natürliche Ufer durch gestalterisch
wenig befriedigende Ufermauern ersetzt und damit eine
Zone intensiver biologischer Selbstreinigung vernichtet.



Abb. 20
Müll und sonstige Abfälle Radolfzells im Röhricht des
Markelfinger Winkels am Gnadensee.

7. Raumordnungspläne und Landschaftsplanung

Das Innenministerium Baden-Württemberg hat in „Hinweisen für die langfristige Planung im Bodenseegebiet“ (1960) einen strukturellen Entwicklungsplan für den Bodenseeraum als Teil des Landesentwicklungsplanes aufgestellt. Der hier entwickelten Konzeption der Förderung der agrarischen Gebiete, der Lokalisierung geeigneter Industrien außerhalb der Uferlandschaft, der großräumlichen und innergebietlichen Verkehrsverbindungen mit einer Verlagerung des Durchgangsverkehrs vom Seeufer ins Hinterland sowie der vorrangigen Bedeutung des Bodenseegebietes als Trinkwasserpeicher und Erholungsgebiet von europäischem Rang muß sich ebenfalls in einer stärkeren Freihaltung der Uferlandschaft auswirken. Man muß sich nur darüber klar sein, daß das hier entwickelte raumordnerische Leitbild die Schiffbarmachung des Hochrheins bis zum See ausschließt. Unsere begründete Sorge ist, daß auch dieses Leitbild angesichts der schwachen Position der Landesplanung in der Bundesrepublik lediglich auf dem Papier bleibt und die Überforderung und Zerstörung der Bodenseeuferlandschaft fortschreitet, wenn nicht in kürzester Frist die Positionen der Landesplanung wie der Landespflege wesentlich verstärkt werden.

Ein wesentlicher Fortschritt ist die regionale planerische Initiative durch die Tätigkeit der Planungsgemeinschaften Westlicher Bodensee-Linzgau-Hegau und Östlicher Bodensee-Allgäu. In dem Regionalentwicklungsplan Westlicher Bodensee kommen die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes bereits in beachtlicher Weise zum Ausdruck.

Die Arbeit der Planungsgemeinschaften muß zur Übertragung ihrer Vorschläge in die Bauleitplanung allerdings durch die Tätigkeit von Kreisberatungsstellen für Bebauungspläne (wie z. B. im Kreis Konstanz) oder durch einen Kreisplaner ergänzt werden, der mit einer vollständigen Ausbildung als Landschaftspfleger zugleich das Sachgebiet Naturschutz und Landschaftspflege in der Kreisverwaltung bearbeiten könnte.

Gerade in der Bodenseeuferlandschaft mit ihren vielseitigen, sich überschneidenden und z. T. ausschließenden Nutzungen ist die Aufstellung von Landschaftsplänen und ihre Übernahme in die Regionalplanung, Bauleitplanung und Fachplanung dringend erforderlich. Auch hier wird

wieder deutlich, wie dringlich eine gesetzliche Grundlage wird, die die verbindliche Übernahme der Landschaftspläne in die obigen Planungen ermöglicht.

Wird eine „Lex Bodensee“ nötig?

Von den am Schutz der Bodenseelandschaft interessierten Kreisen ist mehrfach die Notwendigkeit einer „Lex Bodensee“ betont worden. Darunter wird ein auf die speziellen Schutzbedürfnisse der Bodenseeuferlandschaft abgestimmtes baden-württembergisches Gesetz verstanden, durch das insbesondere die Freihaltung oder Wiederöffnung der Uferzone erreicht werden und das als Anregung für ähnliche Regelungen in Bayern, der Schweiz und in Österreich dienen könnte. Das Bodenseegebiet erscheint wertvoll genug und international so wichtig, daß die Verhältnisse seiner Uferlandschaft in einem eigenen Landesgesetz geregelt werden könnten. Vorbilder hierfür bestehen teilweise im Preußischen Uferschutzgesetz und im Schwedischen Schärengesetz. Sicher ist, daß z. Zt. in der Bundesrepublik keine ausreichenden gesetzlichen Grundlagen für die Freihaltung von Uferzonen bestehen. Ob diese Grundlage auf Landesebene oder für das gesamte Bundesgebiet zu schaffen ist, muß überprüft werden. In jedem Falle sollten die z. Zt. vom Deutschen Rat für Landespflege vorbereiteten Materialien zu einem Landschaftspflegegesetz auch einen Abschnitt über die Freihaltung von Ufern in Anlehnung an das Preußische Uferschutzgesetz bzw. das Schwedische Schärengesetz enthalten, insbesondere als die unter Ziffer 1–6 oben genannten Maßnahmen keine ausreichenden Lösungen für die Freihaltung der Bodenseeuferlandschaft ermöglichen.

Bedauerlich ist auch, daß die Bemühungen des Kreises Konstanz um Schaffung von motorfreien Ruheazonen auf dem See bisher keine Unterstützung fanden.

Zusammenfassung

Für die dringliche Aufgabe der Freihaltung der Bodenseeuferlandschaft im Interesse der Allgemeinheit gibt es keine Patentlösung durch einzelne Maßnahmen. Die Lösung ist nur komplex möglich. Viele Maßnahmen, die hier erwähnt wurden, müssen ineinandergreifen. Die Freihaltung der Uferzonen am See ist ferner nur einer befriedigenden Lösung zuzuführen im Rahmen einer gesamten landschaftlichen und landesplanerischen Ordnung des Seegebietes. Die Schaffung eines Landschaftspflege- und Grüngesetzes, wie es der Deutsche Rat für Landespflege z. Zt. vorbereitet, gewinnt gerade für den Bodensee zur Freihaltung seiner Uferzone eine besondere Bedeutung und Aktualität.

Bauassessor Dr.-Ing. E. h. Hans Werner König:

Landschaftspflege an Talsperren

Die ständig wachsende Bevölkerungszahl und zunehmende Besiedlungsdichte — insbesondere in industriellen Ballungsräumen wie z. B. dem Ruhrgebiet — stellt in zunehmendem Maße die Aufgabe, die Kräfte der Natur und die von ihr dargebotenen lebenswichtigen Stoffe zu bewirtschaften, um die Versorgung der Bevölkerung und Industrie sicherzustellen. Mittels der Technik ist es möglich geworden, planend und regulierend in diesen Strom der Natur einzugreifen, ihn zu lenken und gleichmäßiger Nutzung zuzu-

führen. Andererseits ist es gerade in unserem technisch-industriellen Zeitalter besonders wichtig und notwendig, dem schaffenden Menschen den Zugang zur Natur zu erhalten und ihm genügend Raum in natürlicher Landschaft zu lassen, wo er Erholung und Entspannung finden kann. Es gilt also, die für die Versorgung notwendigen technischen Bauwerke zu errichten und dennoch Natur und Landschaft zu erhalten, die für die seelische und körperliche Erholung der Menschen von großer Bedeutung sind.

Aus dieser Erkenntnis heraus erwächst für die Ingenieure und Bauherren die Verpflichtung, die Planungen größerer



Luftaufnahme der Versetalsperre bei Lüdenscheid

Blick auf den oberen Teil der Talsperre. Hier wird durch den im Vordergrund sichtbaren Damm ständig ein gleicher Wasserstand gehalten.

Freigegeben Reg.-Präs. Düsseldorf Nr. So 359

Ingenieurwerke von Anfang an in echtem landschaftspflegerischem Sinne vorzunehmen. Wenn die Verantwortlichen sich dieser Verpflichtung gegenüber der Landschaft und Natur bewußt sind, wird sich auch bei größeren technischen Anlagen immer eine Lösung finden lassen, die die nachteiligen Auswirkungen der Technik zumindest stark einschränkt und der natürlichen Landschaft gerecht wird. Die Bauwerke dürfen nicht kahl und fremd wirkend in die Landschaft gesetzt werden, um es der Natur selbst zu überlassen, im Laufe von Jahren oder Jahrzehnten eine freundliche Aura darüberzulegen. Keine Mühen und Aufwendungen sollten gescheut werden, das Ziel, technische Großanlagen vollkommen in die Landschaft „einzubinden“, zu erreichen. Wenn dies auch zumeist mit erheblichen Kosten verbunden sein wird, so kann doch der Preis nie zu hoch sein, wenn es darum geht, einen Lebensraum, eine Landschaft zu erhalten und – wenn möglich – gar noch weiterzuentwickeln.

Auch das Lebenselement „Wasser“ bedarf zu seiner Bewirtschaftung der Ingenieurwerke: Talsperren müssen erstellt werden, um in den Monaten des reichlichen Wasserdargebotes den ungenutzten Abfluß zu verhindern und statt dessen das Wasser anzusammeln und zu speichern, damit es in den trockenen Monaten in den Fluß eingespeist werden kann und dieser das ganze Jahr hindurch eine ausreichende Wasserführung hat.

Der Bau von Talsperren aber bedeutet Eingriff in die natürliche Landschaft. Es sind Barrieren, quer durch reizvolle Täler in den Landschaften der oberen Einzugsgebiete von Flüssen. Da aber Gewässer – seien es fließende Bäche und Flüsse oder Seen – stets bereichernd für eine Landschaft wirken, sollte auch der künstliche, von Menschenhand gebildete See, der oft schon wegen seiner weiten Dimensionen imponierend wirkt, so angelegt werden, daß er eine positive Veränderung darstellt. Es kommt darauf an, ihn

Abbildungen auf Seite 33:

oben: Versetalsperre

Damm als Absperrbauwerk.

Die Begrünung des Absperrdammes, vor allem an den Dammkehlen und der Dammkrone, tragen wesentlich zur Eingliederung des Bauwerkes in die natürliche Landschaft bei.

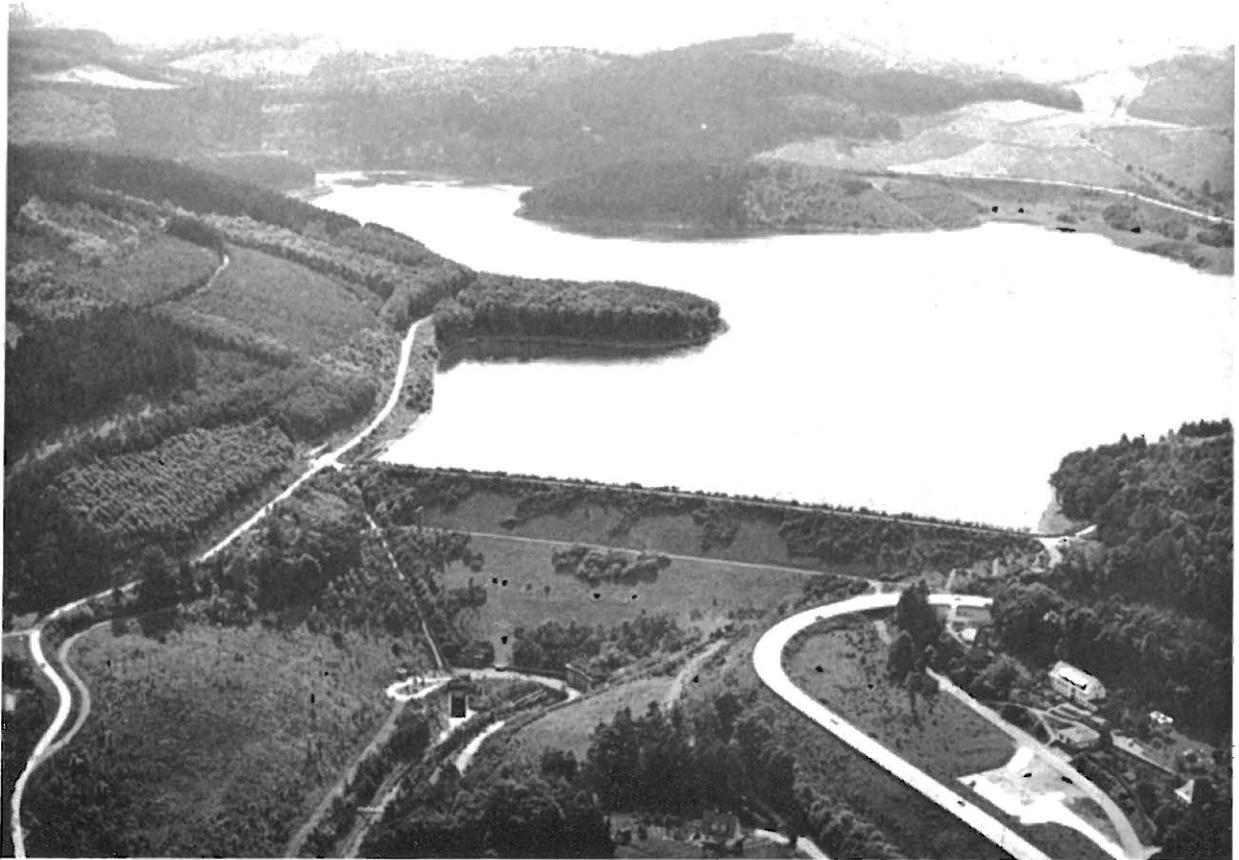
Freigegeben Reg.-Präs. Düsseldorf Nr. So 1909

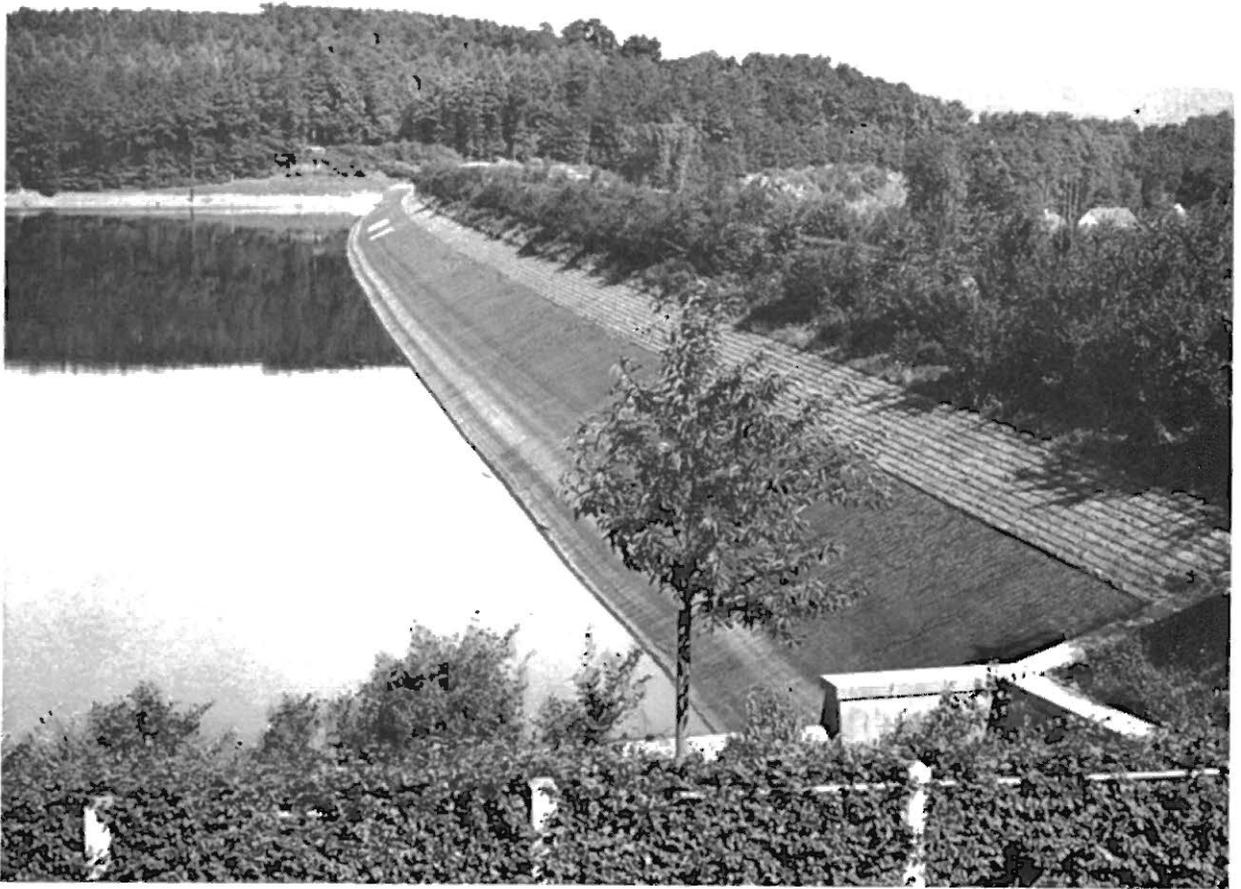
unten: Hennetalsperre bei Meschede

Als Damm entwickeltes Sperrbauwerk.

Die Begrünung der luftseitigen Dammoberflächen lockert die geometrischen Linien des Bauwerkes auf, so daß der Damm immer weniger als ein Fremdkörper in der Landschaft empfunden wird.

Freigegeben Reg.-Präs. Düsseldorf Nr. So 1899







Möhnetalsperre

harmonisch in die Landschaft hineinzukomponieren, damit er wie natürlich gewachsen darin ruht – so, als ob er immer dort gewesen wäre.

An Hand von Beispielen aus der Praxis des Ruhrtalsperrenvereins, Essen, soll nun aufgezeigt werden, in welcher Weise heute versucht wird, beim Bau von Talsperren das natürliche Landschaftsbild zu erhalten – Landschaftspflege zu betreiben.

Der Ruhrfluß, der eines der größten industriellen Ballungsgebiete der Erde, in dem volkswirtschaftlich sehr bedeutende Industriezweige vertreten sind, mit Wasser versorgt und ihm den Namen gibt, soll hier als besonderes Beispiel herangezogen werden.

Die Ruhr – der wesentliche Wasserspender dieses großen Ballungsraumes – durchfließt in günstiger geodätischer Lage das rechtsrheinisch-westfälische Industriegebiet von Osten nach Westen. Das Einzugsgebiet der Ruhr stellt sich im Osten und Südosten als eine sehr reizvolle, stark gegliederte Mittelgebirgslandschaft dar. Hier findet sich eine Landschaft, die noch zu einem großen Teil mit Wald bedeckt ist. Es gibt dort herrliche Buchenwälder, die im Frühjahr mit ihrem zarten hellen Grün der Landschaft ein be-

sonderes Gepräge geben. Diese Landschaft, die zugleich für die Menschen des großen rheinisch-westfälischen Industriegebietes ein wichtiges und wertvolles Erholungsgebiet darstellt, sollte in ihrer Art erhalten bleiben. Viele zehntausende Menschen aus dem Ruhrgebiet, wo eine Stadt in die andere ohne sichtbare Grenzen übergeht, fahren an den Wochenenden hinaus in diese Landschaft, das Sauerland, um im Wald oder am Wasser neue Kräfte zu sammeln.

Um den überaus großen Wasserbedarf in dem industriellen und siedlungsmäßigen Ballungsraum an der Ruhr auch während der Trockenperioden decken zu können, sind in dem Ruhr-Einzugsgebiet in den letzten Jahrzehnten mehrere Talsperren erstellt worden. Eine der größten, die Biggetalsperre, geht ihrer Vollendung entgegen; im Herbst 1965 soll mit dem Einstau begonnen werden.

Träger und Erbauer dieser Talsperren ist der „Ruhrtalsperrenverein“, eine aus dem privaten Zusammenschluß von Triebwerksbesitzern hervorgegangene, seit 1913 auf Gesetz beruhende Genossenschaft (Körperschaft öffentlichen Rechts), in der alle Wasserentnehmer, die jährlich mehr als eine bestimmte Menge Wasser entnehmen, sowie die Triebwerksbesitzer vereinigt sind.

Der Ruhrtalsperrenverein ist beim Bau seiner Talsperren in besonderem Maße um die pflegliche Behandlung der Landschaft, die er durch seine Baumaßnahmen verändern mußte, bemüht gewesen.

Landschaftspflege muß großräumig sein und in ihrer Art vielseitig aufgefaßt werden. Zu dem Landschaftsraum einer

Abbildungen auf Seite 34:

oben: Hennetalsperre bei Meschede
Gerölldamm mit Oberflächendichtung

unten: Versetalsperre
Die Begrünung der Dammkrone an der Wasserseite trägt zu einem gefälligen Bild des Bauwerkes bei.



Talsperre gehören nicht nur die engen Randzonen um das Staubecken herum, sondern auch die Hänge, die hinauf zu den Höhen führen und zugleich die landschaftliche Einfassung des neu gewonnenen Sees bilden. Es bedarf der engen Zusammenarbeit mit den staatlichen Stellen, den Organen des Naturschutzes und der Raumordnung und Landesplanung, um hier einen genügend weitreichenden Einfluß zu gewinnen. Wenn der Ruhrtalsperrenverein beabsichtigt, eine neue Talsperre zu erstellen, ist es eine seiner ersten Amtshandlungen, in Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden, das künftige Talsperrengebiet einschließlich der Randgebiete unter Landschaftsschutz stellen zu lassen. Diese vorbeugende Maßnahme soll private Spekulationen verhindern und unerwünschte Randbebauung ausschließen. In erster Linie soll die Allgemeinheit an dem neu geschaffenen Gewässer Erholung finden können und Zugang zu dem Wasser erhalten, statt einzelnen einen Vorteil damit zu verschaffen. Nicht immer wird es möglich sein, landschaftsstörende Maßnahmen rechtzeitig zu verhindern. Jedoch kann man es schon als einen Erfolg ansehen, wenn es gelingt, z. B. die Durchquerung des Gebietes mit einer Hochspannungsleitung oder den Bau von Wochenendhäusern an unerwünschter Stelle zu verhindern.

Der Bau von Talsperren in unseren Landen, deren Täler fast ausschließlich dicht besiedelt und kultiviert sind, stellt in besonderem Maße einen völlig umgestaltenden Eingriff in das ursprüngliche Bild dar. Um den später vom Wasser überfluteten Stauraum frei zu bekommen, gilt es, die darin wohnenden Menschen auszusiedeln, Gewerbebetriebe, Häuser und ganze Dörfer zu verlegen. Auch die Verkehrswege – Straßen und Eisenbahnen – müssen zumeist neu erstellt werden, da sie in früherer Zeit fast immer auf der Talsohle angelegt wurden. Hierbei ist es das Ziel des Ruhrtalsperrenvereins, bei der Verlegung auf die Höhe über dem zukünftigen Wasserspiegel die neuen Verkehrslinien und gegebenenfalls auch Siedlungen möglichst auf die eine Seite des Sees zu bringen, um die andere Seite des Ufers frei zu halten und nur durch Randwege aufzuschließen. Eine solche Aufteilung ist bei den neueren Stauseen des Ruhrtalsperrenvereins nahezu vollständig erreicht worden.

Die Randwege, die zur Bewirtschaftung der Randzonen und zur Unterhaltung der Talsperrenufer ohnehin notwendig sind, stellen ideale Wanderwege dar. Sie sind für den öffentlichen und privaten motorisierten Verkehr gesperrt und sollen dem wandernden Menschen die Natur nahebringen. Sie sind lediglich für Fußgänger und Radfahrer freigegeben. Zur Trassierung der Randwege ist zu bemerken, daß diese nicht unmittelbar am Wasser entlang geführt werden sollten. Ein etwa 30 bis 50 m breiter Grünstreifen sollte zwischen dem Wasserspiegel und dem Randweg belassen und mit einem lichten Baumbestand bestockt werden. Ein solcher

Randweg fügt sich gut in die Landschaft ein und kann nicht als störend empfunden werden. Die Bestockung und Begrünung sollte so erfolgen, daß der Wanderer genügend Ausblicke auf die Wasserfläche hat. Um diese Durchblicke auf das Wasser auch auf längere Zeit zu erhalten, müssen entsprechende, für den Standort geeignete Bäume und Sträucher gepflanzt werden. Auf forstwirtschaftliche Gesichtspunkte kann bei der Bestockung der Grünzonen am Seeufer allerdings nicht Rücksicht genommen werden, da es hier einzig um das Landschaftsbild und den Menschen in seinem Erholungsraum geht. So sollen diese Grünstreifen nicht in forstüblicher Weise vollkommen geradlinig ‚nach der Schnur‘ mit Bäumen bepflanzt werden.

Besondere Aufmerksamkeit widmet der Ruhrtalsperrenverein der Freihaltung der Uferzonen von jeglicher privaten Bebauung. Wie die ungünstigen Erfahrungen an der Möhnetalsperre, einer der älteren Sperren des Ruhrtalsperrenvereins, gezeigt haben, ist es ein Fehler, Uferstreifen an Privatleute zur Bebauung freizugeben; das Ergebnis ist, daß heute der Erholungsuchende, der Fußgänger – belästigt von den Abgasen der Automobile und dem Verkehrslärm – auf der Landstraße zum Teil weitab vom Wasser entlanglaufen muß und nur ab und zu Gelegenheit hat, einen Blick auf die Wasserfläche zu werfen. Der Ruhrtalsperrenverein vertritt die Auffassung, daß große Teile der sehr reizvollen Uferflächen der Öffentlichkeit zugänglich gemacht und durch Wanderwege erschlossen werden sollen. Allerdings gehört ein erheblicher Idealismus dazu, solche Randgebiete der Bevölkerung zu erschließen, da diese es oft genug an der gebotenen Rücksichtnahme, Sorgfalt und dem nötigen Verantwortungsbewußtsein für die Pflege und Sauberhaltung der Natur mangeln läßt.

Ferner kann der Ruhrtalsperrenverein nur dann am Rande der Talsperren für landschaftsgerechte Neupflanzungen, die unter Berücksichtigung pflanzensoziologischer Gesichtspunkte allein im Interesse der Landschaftsgestaltung und nicht vom Standpunkt der Holzgewinnung erfolgen müssen, sorgen, wenn die Ufergrundstücke in seiner Hand sind. Bei einer ‚privaten‘ Bebauung und Bepflanzung würde wohl schon aus dem finanziellen Unvermögen, aus dem Zwang heraus, den Besitz so wirtschaftlich wie möglich zu verwerten, eine derartige Fürsorge kaum getroffen werden können.

In einer solchen Landschaft muß auch die Vogel- und Tierwelt Raum und Zuflucht haben. Zum Schutze ihrer Lebensbereiche hat der Ruhrtalsperrenverein gewisse Gebiete am Rande seiner Talsperren abgeschlossen. Kleinere Buchten mit den dazugehörigen Halbinseln, die gegebenenfalls durch kaum sichtbare Zäune abgetrennt werden, um der Tierwelt wirkliche Reservate zu schaffen, eignen sich hierfür besonders gut.

In den niederschlagsreichen Monaten im Herbst und Winter werden die Ruhrtalsperren aufgefüllt, der Wasserspiegel in ihnen steigt.

Dies steht zeitlich im Gegensatz zu den Talsperren in Hochgebirgsländern, wie z. B. der Schweiz und Österreich, wo gerade während der Sommerzeit die Talsperren durch die Schmelzwasser aufgefüllt werden. Wenn in den trockenen Monaten des Sommers das Wasser aus den Ruhrtalsperren abgegeben wird, um die niedrige Wasserführung der Ruhr aufzuheben, sinkt in den Talsperren der Wasserspiegel und die oberen, flach auslaufenden Enden werden zuerst trocken. Da nun jeder Bach und Fluß Geschiebe, Schlamm usw. mit sich führt und diese Sinkstoffe sich im Bereich des Einlaufes in das Staubecken absetzen, würden bei niedrigem

Abbildungen Seite 36:

oben: Möhnetalsperre

unten: Möhnetalsperre – Landschaftsbild am Hevevorbecken

Bauzeit 1908–1913

An den Vorstaubecken der Talsperre wird durch die Vordämme stets ein gleichbleibender Wasserstand gehalten. Hier kann der Begrünung der Uferstreifen besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden. Es können Naturschutzgebiete, Vogelschutzgebiete angelegt werden. Es ergeben sich auch günstige Gelegenheiten für den Erholungsverkehr.

Wasserstand sehr häßlich wirkende Flächen zutage treten. Solche verschlammten Flächen sind Brutstätten für Mücken und anderes Ungeziefer. Um den häßlichen Anblick und die damit verbundenen Nachteile zu verhindern, werden durch Einbau von Zwischendämmen, die Vordämme genannt werden, die auslaufenden Enden und zum Teil auch die Seitenarme eines Staubeckens abgeteilt. Mit Hilfe dieser Vordämme kann der Wasserstand in den entstandenen Vorbecken auf nahezu gleicher Höhe gehalten werden. Bei den Vordämmen handelt es sich um recht beachtliche Bauwerke von etwa 15 bis 20 m Höhe und etwa 80 bis 150 m Länge, deren Bau erhebliche Mittel erfordert. Da sie aber dem Schutze der Landschaft und dem Interesse der Menschen dienen, sollten auch diese Aufwendungen nicht gescheut werden.

Solche Vorbecken lassen sich in sehr reizvoller Weise gestalten und bieten u. a. eine günstige Gelegenheit, Bade- und Campingplätze anzulegen. Der Wunsch, durch eine genügende Anzahl von Lager-, Zelt- und Badeplätzen Zugang zum Wasser zu haben, ist allgemein in der Bevölkerung sehr groß, und es ist zweckmäßig, dies schon bei der ersten Planung zu berücksichtigen. Gerade bei der Biggetalsperre wurde darauf weitgehend Rücksicht genommen.

In einer disziplinierten Gemeinschaft sollte jeder im Rahmen des Möglichen Raum zu seiner Entspannung finden können. Der eine liebt die Stille der Natur, der andere bevorzugt Fröhlichkeit in geselligem Kreise. Hierzu bedarf es der Ordnung und Abgrenzung. So sollen die Campingfreunde durch die Bereitstellung entsprechender Flächen ihren Freizeitstil pflegen dürfen. Wer baden möchte, soll dies an den hierfür vorgesehenen Stellen tun. Auch der Wassersport – Segeln und Paddeln – soll zu seinem Recht kommen. Bei der Fülle der Anträge auf Zulassung eines Bootes muß jedoch der Ruhrtalsperrenverein sich auch hier um ein gewisses Ordnungsprinzip bemühen; so wird dem einzelnen Besitzer eines Segelbootes stets nahegelegt, sich einem Segelclub anzuschließen, wodurch die Aufrechterhaltung der Ordnung, Sauberkeit und Disziplin besser gewährleistet werden kann.

Motorboote werden nicht allein aus Gründen der Förderung des biologischen Lebens in den dafür so wichtigen seichten Uferzonen und des Sauberhaltens des Wassers, sondern auch wegen der Lärm- und Abgasbelastung bis auf ganz wenige Ausnahmen – z. B. Lebensrettungsdienst – nicht zugelassen.

Nun noch einige Ausführungen zu der „Begrünung“ des eigentlichen Talsperrenbauwerkes. Es gibt zwei Arten von Sperrbauwerken: die Staumauer und den Staudamm. Bei den Staumauern handelt es sich heutzutage um größere Betonwerke, die allgemein etwas fremd in unserer Landschaft stehen. Der Ruhrtalsperrenverein bevorzugt vornehmlich aus wirtschaftlichen Gründen den Bau von Dämmen. Diese Dämme lassen sich wesentlich leichter in die Landschaft „einbinden“ und recht reizvoll begrünen.

Auch heute noch werden zuweilen die Dammkronen solcher Sperrdämme recht kahl und nackt, mit viel Steinbeton und schwerem Geländer und mit einer Straße, wie sie in ihrer Ausbildung von den großen Verkehrsstraßen her bekannt ist, gestaltet. Der Ruhrtalsperrenverein hat sich davon völlig gelöst. Er hat mit der alten Regel „kein Baum auf einem Sperrdamm oder Deich“ völlig gebrochen. Die Bepflanzung wird auch auf den der Wasserseite zugekehrten Dammkronenteil ausgedehnt, um jegliche harte, starre Linie zu vermeiden. Gerade auf den luftseitigen Böschungen der Staudämme, die sich nach unten meist erheblich abflachen, ergeben sich viele tausend Quadratmeter große Hangflächen, deren Wiedereinfügung in die umgebende Landschaft durch Begrünung und großzügig angelegte Bepflanzungen dem gestaltenden Ingenieur und seinen Helfern die Möglichkeit gibt – wenn nur die Erkenntnis und der Wille vorhanden sind –, sein Bauwerk mit der umgebenden Natur eine Einheit werden zu lassen.

Jeder in der Natur Schaffende sollte davon durchdrungen sein, daß bei der meist zwangsweise gegebenen, aber in erschreckender Weise landfressenden Bebauung jegliche Eingriffe in die Landschaft mit größter Schonung und Behutsamkeit zu unser aller Wohl vorgenommen werden sollten. Das Land kann man nur einmal „vertun“!

Lichtbilder:

Seite 3

Presse- und Informationsdienst der Bundesregierung, Bonn

Seite 14

Staatliches Institut für Seenforschung und Seenbewirtschaftung,
Langenargen

Seite 15

Baudirektor Fritz Dauner, Konstanz

Seite 17

Franz Thorbecke, Lindau

Seite 21

Planungsgemeinschaft Westlicher Bodensee-Linzgau-Hegau

Seite 22

Landesplanungsstelle beim Innenministerium Baden-Württemberg, Stuttgart

Seite 25, 26, 29 (Abb. 15 u. 16)

Franz Thorbecke, Lindau (freigegeben BStMWV Nr. 65)

Seite 27, 29 (Abb. 13 u. 14), 30

·Prof. Dr. Konrad Buchwald, Hannover

Seite 32, 33, 34, 35, 36

Archiv Ruhrtalsperrenverein (freigegeben Regierungspräsidium Düsseldorf
Nr. So 359, So 1909 und So 1899)

DEUTSCHER RAT FÜR LANDESPFLEGE

Schirmherr:	Bundespräsident Dr. h. c. Heinrich Lübke
Mitglieder:	Graf Lennart Bernadotte, Schloß Mainau – Sprecher des Rates
	Prof. Dr. Konrad Buchwald, Hannover
	Bergassessor a. D. Hans Dütting, Essen
	Minister Joseph P. Franken, Düsseldorf
	Bauassessor Dr.-Ing. E. h. Hans Werner Koenig, Essen
	Prof. Erich Kühn, Aachen
	Prof. Dr. Helmut Schelsky, Münster
	Staatsminister a. D. Dr. Otto Schmidt, Wuppertal-Elberfeld
	Staatssekretär i. R. Dr. Theodor Sonnemann, Bonn
	Prof. Dr. Julius Speer, Bad Godesberg
	Staatsminister a. D. Prof. Dr. Erwin Stein, Baden-Baden
	Dr. h. c. Alfred Toepfer, Hamburg
	Prof. Dr. phil. Dr. med. Rudolf Wegmann, Maxhöhe, Starnberger See
	Prof. Dr. Dr. h. c. Emil Woermann, Göttingen
Geschäftsführer:	Prof. Dr. Gerhard Olschowy
Geschäftsstelle:	532 Bad Godesberg, Kölner Straße 142–148, Telefon 7 40 51