Lastschiffe in den Bodensee und bis Schwackenreute – Der geplante Ausbau des Hochrheins und die Kanalprojekte im Hegau

Von Wolfgang Kramer, Konstanz/Engen

Das Interview mit Johann Georg Fahr im »Südkurier« vom 15. Mai 1964 unter der Überschrift »Was wir brauchen und was wir nicht brauchen« markiert den Anfang vom Ende eines großen Projekts,[1] von dem 60 Jahre lang vor allem Wirtschaftsführer im deutschen Südwesten, in der angrenzenden Schweiz und in Vorarlberg geträumt hatten. Johann Georg Fahr III., dessen Großvater Johann Georg Fahr I. zu den Initiatoren der Hochrheinschiffahrt gehörte, gab seine Ablehnung des Projekts aus wirtschaftlichen Gründen, aber auch wegen des Schutzes der Landschaft und der Reinhaltung der Gewässer unverblümt bekannt. Er bezeichnete das Projekt als überholt und nicht mehr zeitgemäß und gab, »wenn es denn sein muss«, nur einem Ausbau des Hochrheins bis Waldshut eine Chance. Er sah im Ausbau und in der Modernisierung der Straßen und der Eisenbahnverbindungen einen sinnvolleren Weg.[2]

Dass ausgerechnet eine so herausragende Persönlichkeit der Wirtschaft wie Generaldirektor Johann Georg Fahr, immerhin Chef eines der größten metallverarbeitenden Betriebe im Süden des Landes mit Werken in Gottmadingen und Stockach, seine Ablehnung des jahrzehntelang von Vertretern vor allem der Wirtschaft und auch der Politik propagierten Projekts deutlich kund tat, war schon eine Sensation. Fahr bekam mehrere zustimmende Briefe, die seine Meinung in dieser Sache teilten.

Ganz anderer Meinung war natürlich der oberste Hochrheinausbau-Lobbyist, Dr. Hans-Constantin Paulssen, Generaldirektor der Aluminium-Walzwerke Singen und Präsident des Rheinschiffahrtsverbands Konstanz e.V., der in seinem Schreiben zur Austrittserklärung von Fahr hauptsächlich auf die günstigeren Frachttarife für die Industrie abhob, die ein solcher Ausbau bringen würde. »Wir versuchen gerade mit Rücksicht auf die persönliche Stellung der meisten Hochrheinschiffahrts-Anhänger, unseren Kampf so korrekt, so loyal und so vorsichtig wie möglich zu führen, und ich

1 Die wohl umfassendste Arbeit zum Thema stellt die Disseration von Rudolf Steiner dar: Der Ausbau des Hochrheins zur Großschiffahrtsstraße. Die Geschichte eines gescheiterten Großprojekts. Mannheim 2006. Abweichend von der neuen deutschen Rechtschreibung wird das Wort »Schiffahrt« in diesem Beitrag konsequent immer mit zwei »f« geschrieben.

2 Gemeindearchiv Gottmadingen, Abt. Werksarchiv Fahr AG A 662 und im Folgenden

darf für mich in Anspruch nehmen, dass ich mit vielen Freunden des Natur- und Landschaftsschutzinteresses, auch wenn sie eine persönliche Gegnerschaft gegen die Hochrheinschiffahrt haben, eine persönliche Freundschaft aufrecht erhalten konnte.«

Fahr kommentierte den Brief von Paulssen mit der handschriftlichen Randnotiz: »Die Erhaltung des Trinkwasserreservoirs und der Oberrheinlandschaft sind höher zu bewerten als die Frachteinsparung. Ich bitte den Austritt zu vollziehen.«

Der Disput zwischen den beiden Generaldirektoren bedeutete einen wichtigen Einschnitt, denn nun wandten sich immer mehr Wirtschaftsbetriebe und -verbände von dem Projekt ab. Ein Verkehrsprojekt, das viele über Jahrzehnte mit Vehemenz vertraten, weil sie sich Vorteile für die Wirtschaft im Hegau und am Bodensee erhofften, war gescheitert. Dabei hatte alles vor 60 Jahren sehr hoffnungsvoll begonnen. Es war eine andere Zeit im Kaiserreich gewesen, in der für Wirtschaft und Technik alle Türen weit offen standen und in der man auf die natürlichen Ressourcen noch keine Rücksicht nahm.

Schiffbarmachung des Hochrheins

Es war ein illusterer Kreis angesehener Herren aus Wirtschaft und Verwaltung, der sich am 6. Juli 1907 im Konstanzer Museum zwecks Gründung einer Vereinigung zur Schiffbarmachung des Rheins bis zum Bodensee traf.[3] Die Initiative ging von Kommerzienrat Ludwig Stromeyer, dem Präsidenten der Handelskammer Konstanz (1890–1920), aus, der eingeladen hatte und pragmatisch das organisatorische weitere Verfahren vorschlug, um die Sache voranzubringen. Nach heftiger Debatte wurde die von Stromeyer vorgeschlagene Resolution verabschiedet:

»Die Schiffbarmachung des Rheines bis zum Bodensee wird im Interesse der oberbadischen Volkswirtschaft für nötig erachtet. Mit Rücksicht auf die wirtschaftlichen Schädigungen, welche aus der Regulierung des Rheines lediglich bis Basel für das Interessengebiet oberhalb der Stadt entstehen müssten, wird als notwendig erachtet, die Regulierung gleichzeitig bis zum Bodensee zu führen. Bei der Anlage von Brücken und Stauwerken zwecks Gewinnung von Wasserkräften im Rhein ist unter Festsetzung allgemein giltiger Normen Vorsorge zu treffen, dass sie in einer der Schiffbarmachung fördernder Weise gebaut werden.«

Der Arbeitsausschuss, der das Geschäft der Vereinigung in Gang bringen sollte, wurde mit Vertretern der Handelskammern und verschiedener Städte bestückt. Den Vorsitz der Vereinigung übernahm der Konstanzer Oberbürgermeister Dr. Weber. Dem Vorstand gehörte auch der Initiator der Versammlung, Kommerzienrat Stromeyer, an. Der Arbeitsausschuss tagte im September 1907 und legte die organisatorische Grundlage, wie Organe, Mitgliedsbeiträge und Sitz der Vereinigung fest. Sitz wurde natürlich Konstanz, und zwar im Gebäude der Handelskammer in der Schützenstraße 8a, wo die Vereinigung auch während ihres ganzen irdischen Daseins residierte. Diese Vereinigung zur Förderung der Schiffbarmachung des Rheins war eine der vielen Initiativen, die im 19. Jahrhundert meist zuerst aus Kreisen der Wirtschaft

3 Kreisarchiv Konstanz (KAKN) AA1 Az. 787.480, Heft 1

Internationale Vereinigung zur Förderung der Schiffbarmachung des Rheines bis zum Bodensee
Rheinschiffahrts-Verband Konstanz.

Kreis Konstanz
Eingang: 18. SEP. 1908
No. 4940.

Einladung

zu der am **Sonntag den 27. September 1908** in **Konstanz** a. B. stattfindenden

I. Hauptversammlung

der

Internationalen Vereinigung zur Förderung der Schiffbarmachung des Rheines bis zum Bodensee.

(Rheinschiffahrts-Verband Konstanz.)

Einladung des Rheinschiffahrtsverbands zur ersten Hauptversammlung in Konstanz 1908 (Kreisarchiv Konstanz)

angeregt wurden, denen sich schnell die kommunale Politik anschloss, um beispielsweise Eisenbahnstrecken bis in den hintersten Winkel des Landes zu bauen.

Im Dezember 1907 meldete die »Konstanzer Zeitung«,[4] dass die Vereinigung »schon viele Mitglieder gefunden«, auch im Ausland, und sich ein reges Interesse an dem Projekt gezeigt habe, das »früher als Utopie« bezeichnet worden sei, das aber bei einem »energischen Vorgehen aller Interessenten in nicht allzu ferner Zeit erreicht werden muß«. Der Nutzen für das ganze Oberrheingebiet wurde als sehr groß angesehen, und das badische Innenministerium in Karlsruhe hatte eine wohlwollende »Verfolgung der Sache« zugesagt. Der Kreisausschuss Konstanz, das war die Selbstverwaltungskörperschaft der Region, bestehend aus mehreren Amtsbezirken,[5] trat mit dem fünffachen Normalbeitrag, nämlich 100 M, der Vereinigung freudig bei.

Fleißig wurden Detailpläne erstellt, Kostenvoranschläge und Rentabilitätsrechnungen aufgestellt, Sachverständige gesucht und gewonnen. Der wohl größte Brocken war die Umgehung des Rheinfalls. Auf 10 Millionen Fr bezifferte der Ingenieur Rudolf Gelpke[6] in einer Schrift des Rheinschiffahrtsverbands von 1910 die Kosten für die technische Überwindung des Rheinfalls. Dieser sollte mittels eines Kanals mit zwei

4 Konstanzer Zeitung vom 17.12.1907

5 Der Kreis Konstanz umfasste damals die Amtsbezirke Konstanz, Engen, Meßkirch, Pfullendorf, Stockach und Überlingen.

6 Rudolf Gelpke (1873–1940), Professor für Wasserbau, war einer der stärksten Verfechter des Rheinausbaus und gilt als der »Begründer der modernen Basler Rheinschiffahrt«.

Staustufen von je 13 m Höhe überwunden werden, um die Fallhöhe des Wassers von 25 m zu erreichen.[7] Hinzu kamen Kosten für Brückenbauten in Konstanz, Stein am Rhein und Diessenhofen in Höhe von zusammen 3 Millionen Fr. Die Gesamtkosten des Ausbaus von Basel bis Konstanz wurde auf 30 Millionen Fr oder 136 000 Fr pro Ausbaukilometer berechnet, womit der Rheinausbau billiger zu machen gewesen wäre als der Bau der meisten Wasserstraßen in jener Zeit.

Die Befürworter des Ausbaus schwelgten in Gedanken an die vielen Schiffe in den verschiedensten Ausführungen, die den Rhein bis zum Bodensee befahren würden: vom »einfachen Schraubendampfer« über den »Doppelschraubendampfer«, den »Trommelschraubendampfer« bis zum »Seitenraddampfer« und Kähnen bis zu einer Länge von 85 m und einer Tragkraft von 1200 t. Die Leistungsfähigkeit der Wasserstraße wurde gerühmt: An 200 Tagen sollten zusammen 4 Millionen Tonnen transportiert werden. Der Transport der Güter von Rotterdam an den Bodensee hätte sich verbilligt. Eine Tonne Getreide mit dem Schiff von Rotterdam nach Konstanz hätte mit 11,30 M wesentlich weniger gekostet als zunächst per Schiff nach Mannheim oder Kehl, wo das Getreide dann auf die Eisenbahn hätte umgeladen werden müssen, um dann für 15,90 bzw. 14,70 M an den Bodensee transportiert zu werden.

Die Euphorie über das Projekt war vor dem Ersten Weltkrieg so groß, dass schon bald viele Städte erhebliche Beiträge leisteten, um es voran zu bringen: die Stadt Konstanz mit 2000 M auf zwei Jahre, der Kreis Konstanz ebenfalls mit 2000 M, Radolfzell, das sich Hoffnung auf einen Hafen machte, war mit gar 6000 M dabei, Singen zahlte 500 M auf zwei Jahre verteilt. Doch nicht nur Kommunen stellten Finanzmittel zur Verfügung. Auch Unternehmen wie Fahr in Gottmadingen mit 300 M oder die Maggi und Georg Fischer in Singen mit je 200 M förderten den Rheinausbau und selbst die Metzgerinnung Konstanz beteiligte sich mit 20 M.

Wasser in den Wein der Singener Rheinausbauförderer goss in jener Zeit Freiherr von La Roche, der als Mitglied der Ersten badischen Kammer in der Diskussion über den Rheinausbau der Meinung war, dass die Singener Industriebetriebe nach dem Ausbau an den Rhein verlegt und deshalb der »Stern von Singen erbleichen« würde. In einer Stellungnahme verwahrte sich der Gemeinderat gegen diese »Auslassung«, die nicht geeignet wäre, in Singen Sympathien für dieses Wasserbauprojekt zu wecken. Auch wollte Singen, bevor sich die junge Stadt an der finanziellen Unterstützung weiter beteiligte, eine Stellungnahme der Zweiten Kammer und der Regierung abwarten.

Die Singener Stadtväter wurden unterdessen vom Rheinschiffahrtsverband in Konstanz beruhigt,[8] der der jungen Stadt versicherte, sie werde keine Einbußen erleiden, im Gegenteil: Singen werde durch den Rheinausbau so erstarken, dass es sich einen Anschluss an den ausgebauten Rhein durch einen Kanal suchen werde. Und gleich wurde ein Vorschlag zur technischen Ausführung mitgeliefert. Der Wasserweg sollte vom Untersee her 1,5 km über die Aach laufen und dann über einen Kanal bis Singen. Dieser Stichkanal würde der Stadt billige Rohstoffe zuführen und den Abtransport der

7 Stadtarchiv Singen (StAS) XIX.38 und im Folgenden

8 Ebenda, Schreiben vom 7.6.1912

Briefkopf des Rheinschiffahrtsverbands 1911 (Kreisarchiv Konstanz)

Fertigprodukte erheblich erleichtern und preiswerter machen. Zum ersten Mal wurde ein direkter Anschluss der Stadt Singen an das Wasserstraßennetz angesprochen.

Der Ausbruch des Kriegs 1914 brachte fast alle Aktivitäten des Rheinschiffahrtsverbands zum Erliegen. Der nun plötzlich hochgezogene und deutlich spürbare Grenzzaun zur Schweiz behinderte den Austausch mit dem Nordostschweizerischen Schiffahrtsverband, der als Hauptstreiter für einen Rheinausbau in der Schweiz galt.

Doch schon im Krieg kam es zu einem Sinneswandel: »Der Krieg hat gezeigt, dass unser Transportwesen trotz seiner Leistungsfähigkeit in Friedenszeiten im Krieg ungenügend war«, schrieb der Singener Bürgermeister Thorbecke am 3. März 1917 an den Kreisauschuss Konstanz und setzte sich für die Einstellung von 5000 M zu Gunsten des Rheinschiffahrtsverbands in den Haushalt des Kreises ein, was der Ausschuss jedoch ablehnte. Singen wurde nun aktiv und verlangte eine stärkere Vertretung im Rheinschiffahrtsverband und schlug deshalb neben Bürgermeister Thorbecke den Maggi-Direktor Dr. Brüggemann und den Generaldirektor der Georg Fischer AG für einen Sitz im Arbeitsausschuss des Verbands vor. Die Herren wurden 1918 in das Gremium aufgenommen und verstärkten somit den Hegau im ganzen Verband. Das hatte diese Landschaft auch nötig, denn die Hegauer hatten große Wasserstraßenpläne in ihrem Landstrich vor.

Wasserstraßen durch den Hegau

Eine Förderung durch den Reichstag erfuhr der Rheinausbau durch den Antrag der Abgeordneten Liesching, Gröber, Hirsch, von Payer und Scheidemann, der die Ausarbeitung von Großschiffahrtswegen forderte. Die Abgeordneten beantragten die Förderung von Ausbaustudien. Unter den genannten Projekten war auch der Ausbau »des Oberrheins und seine Verbindung über den Bodensee zur Donau«, der 100 000 M bekommen sollte. Es gab noch einiges Hin und Her, weil das Geld dem neu gegrün-

deten Südwestdeutschen Kanalverein für Rhein, Donau und Neckar zukommen sollte, worüber der Konstanzer Rheinschiffahrtsverband nicht erfreut war, weil er den Hochrhein-Ausbau als seine Aufgabe ansah. In einem Änderungsantrag wurde eine Aufteilung zwischen den beiden Interessenverbänden vorgeschlagen. Nun war im Reichstag die Rede auf eine Verbindung zwischen Rhein und Donau gekommen, und zwar über den Bodensee.

Eine solche Verbindung musste die Kommunalpolitiker im Hegau elektrisieren, und in der Tat, dort war man am Diskutieren und Planen für Kanäle durch den Hegau und die angrenzenden Landschaften – auch in Singen, wo am 3. November 1916 der Singener Gemeinderat ein Kanalprojekt auf der Tagesordnung hatte, das eine Wasserstraße von Ulm über die Donau bis Möhringen bei Tuttlingen und über Singen nach Radolfzell vorsah.[9] Dieses fantastische Vorhaben stellte der Schweizer Ingenieur Gelpke aus Basel in der »neuesten Nummer« der Zeitschrift »Rheinquellen« von 1916 vor.[10]

Auch der Rheinschiffahrtsverband zeigte sich interessiert, wollte sich aber erst später entscheiden, weil damals – mitten im Ersten Weltkrieg – noch andere Projekte diskutiert wurden, vor allem eine Kanalverbindung zwischen Friedrichshafen und Ulm. Wichtig wäre vor allem, eine Schiffahrtsverbindung zwischen Straßburg und dem Bodensee herzustellen. Ein weiteres Projekt sah eine Wasserstraße zwischen Rhein und Neckar vor, die über Singen, Tuttlingen und Rottweil geführt werden sollte.[11] Diese Strecke sollte nach Fertigstellung des Rheinausbaus in Angriff genommen werden, »um den industriell hoch entwickelten [württembergischen] Schwarzwald« an das Wasserstraßennetz anzuschließen.

Den Planern schwebte ein Anschluss an den ausgebauten Rhein entweder bei Hemishofen oder über die Aach und Singen vor. Man wollte vor allem damit die Kohlen- und Rohstoffzufuhr zu den kriegswichtigen Betrieben in Oberndorf und Rottweil verbilligen, wo für Kaiser und Reich Waffen und Schießpulver produziert wurden. Das wäre wichtig, weil schon jetzt ein großer Anteil der Produktion nach Bayern, Österreich und auf den Balkan gehen würde, so die Begründung für den Rheinanschluss. Es waren somit in dieser Zeit vor allem militärische Gründe, die für einen Anschluss der Bodenseeregion an die großen Wasserstraßen ins Rheinland und nach Holland sowie nach Osten in Richtung Wien und Balkan als Argumente angeführt wurden.

Die Befürworter schätzten die Höhe des Gesamtgüterverkehrs von Singen auf 150 000 t pro Jahr, womit der Stichkanal mit einer Transportkapazität von 700 000 bis einer Million t befahren worden wäre. Einer der stärksten Befürworter des Wasserstraßenausbaus, der Singener Bürgermeister Thorbecke, verbesserte gleich: Singen hätte allein im Jahr 1916 sogar 589 720 t aufgebracht, mit den umliegenden Gemeinden

9 StAS XIX.39 und im Folgenden

10 Die Rheinquellen. Zeitschrift für schweizerische und süddeutsche Wasserwirtschaft, erschien im Verlag Verein für die Schiffahrt auf dem Oberrhein, Basel, und war später Verbandszeitschrift des Rheinschiffahrtsverbands.

11 StAS XIX.40

seien es zusammen 1,5 Millionen t. Ganz geschickt versuchte Thorbecke, die Vertreter der beiden rivalisierenden Kanalprojekte miteinander zu verbinden, um Singens Chancen auf keinen Fall zu gefährden, denn das Projekt Friedrichshafen – Ulm über die Schussen wurde als großer Konkurrent eingeschätzt. Flugs wurde Kontakt mit dem Tuttlinger Oberbürgermeister Scherer aufgenommen und der Erfinder des Projekts zu einer Präsentation seiner Vorstellungen einer Wasserstraße von Radolfzell über Singen, Möhringen, Tuttlingen nach Ulm eingeladen.

Parallel hierzu schlossen sich die Bürgermeister von Singen und Radolfzell zusammen, denn zu der Zeit war Regierungs-Oberbaurat Professor Rehbock von der Technischen Hochschule Karlsruhe mit der Ausarbeitung eines »Hafenentwurfs« für Radolfzell beauftragt worden (siehe unten).[12] Gleichzeitig plante die Großherzoglich Badische Eisenbahn die Anlage eines großen Güter- und Verschiebebahnhofs in Singen, der einen Anschluss zum neuen Hafen in Radolfzell bekommen sollte.

Während sich für das Projekt des Ingenieurs Gelpke – der auch Schweizer Nationalrat war – immer mehr Städte begeistern konnten und wie Donaueschingen ihr großes Interesse bekundeten, verhielt sich der Rheinschiffahrtsverband neutral. Im September 1917 fand eine Geländebegehung statt. Sie kam zu dem Ergebnis, dass »kein Gelände am ganzen Oberrhein so günstig« für die Ansiedelung von Industriebetrieben wäre wie das zwischen Singen und Radolfzell. Die Wasserstraße sollte demnach von Singen über Rielasingen, Arlen, Worblingen, Bohlingen und Überlingen am Ried zum See bei Radolfzell verlaufen. Gelpke sah im Gegensatz zu anderen Projekten vor, die Aach und den Oberlauf der Donau als Schiffahrtsweg zu nutzen.

Doch die Überlegungen gingen bereits weiter. Schon wurde an die Gründung einer »Lagerhausgesellschaft in Singen-Hohentwiel« gedacht, und folgerichtig schlug der Karlsruher Professor Rehbock einen »Industriehafen« in Singen vor und gleich einen Vertrag, der ihn mit der Ausarbeitung des Projekts samt den notwendigen Gleisanlagen beauftragte. Die fortschrittsgläubigen Singener Gemeinderäte stimmten dem Vertrag zu, der die Leistungen des Professors mit 7000 M honorierte. Wie hoch die Zustimmung unter den Singenern zu diesem Projekt war, zeigt das Ergebnis der Abstimmung in der zweiten kommunalen Kammer der Stadt, dem Bürgerausschuss, der am 19. Oktober 1917 den Vertrag mit Rehbock mit 54 Stimmen einstimmig absegnete. Dass das deutsche Kaiserreich und das Großherzogtum Baden in einem nach dem Kriegseintritt Amerikas fast aussichtslosen Krieg standen, kümmerte damals anscheinend die kommunalen Entscheidungsträger wenig.

Der Professor aus Karlsruhe machte sich ans Werk, errechnete genau die für ein Kanalprojekt wichtigen Höhepunkte über NN bis zur dritten Stelle hinter dem Komma und stellte alsbald – am 7. März 1918 – eine Differenz der badischen zu den Schweizer Höhenpunkten von 3,73 m wegen unterschiedlicher Ausgangswerte fest.

12 Ebenda, Schreiben an Bürgermeister Thorbecke vom 10.7.1917. Theodor Rehbock (1864–1950) war Wasserbauingenieur und Professor an der TH Karlsruhe und galt als anerkannter Fachmann für Flussbau- und andere Wasserbauprojekte. Er war an den meisten großen Flussbauprojekten seiner Zeit in Deutschland beteiligt.

Mit dieser Differenz musste sich Geometer Breitling aus Schramberg herumschlagen, der mit der Vermessung beauftragt war.

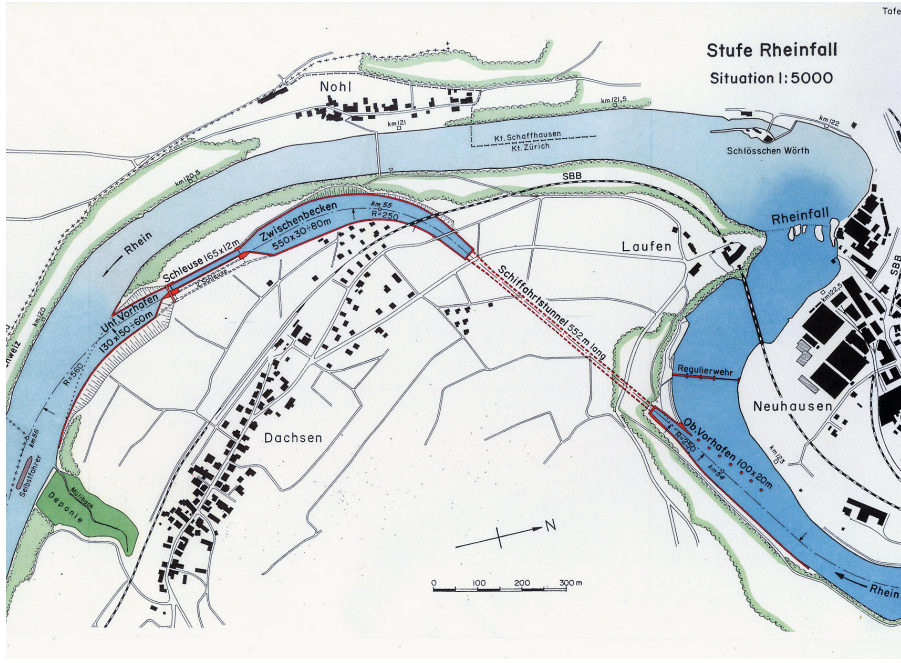
Der Krieg war zu Ende und verloren, doch Singen bastelte unbeirrt weiter an dem Plan, eine Hafenstadt zu werden. Am Tag des Waffenstillstands, dem 9. November 1918, schrieb Bürgermeister Thorbecke an die AG für Eisen- und Stahlwerke, die Georg-Fischer-AG, dass das Wasser der »Seewadel« im Gewann Ungeheuer für die Speisung des Kanals gebraucht werden würde. Die »GF« sollte jede Veränderung der beiden »Seewadel« vermeiden, insbesondere die Zuführung von Abfällen und Aufschüttungen. Hierfür wurde der alte Eisweiher an der Hohenkrähenstraße vorgeschlagen, was die »GF« mit Hinweis auf den weiten Weg ablehnte. Die Arbeiten am Projekt liefen weiter, nur musste sich der Bürgermeister entschuldigen, dass er »wegen der politischen Verhältnisse vom Tagesgeschäft« überhäuft sei und sich nicht so mit dem Großprojekt befassen könnte, wie er wollte. Der Großherzog musste gehen, aber der Kanal durch den Hegau nach Singen sollte kommen ...

Etwas seltsam mutet der Einsatz von Wünschelrutengängern an, mit denen der Professor aus Karlsruhe die unterirdischen Wasserläufe auskundschaften wollte, »da zweifellos sehr sensitive Menschen in ihren Handnerven gewisse Wirkung eines nahen Grundwasserstroms verspüren«, wie er an die Stadtverwaltung Singen schrieb. Man bekommt den Eindruck, dass das ganze Kanalprojekt langsam eine esoterische Dimension erhielt. Ein umfangreicher Schriftwechsel über die Suche nach geeigneten Wünschelrutengängern zeugt davon.

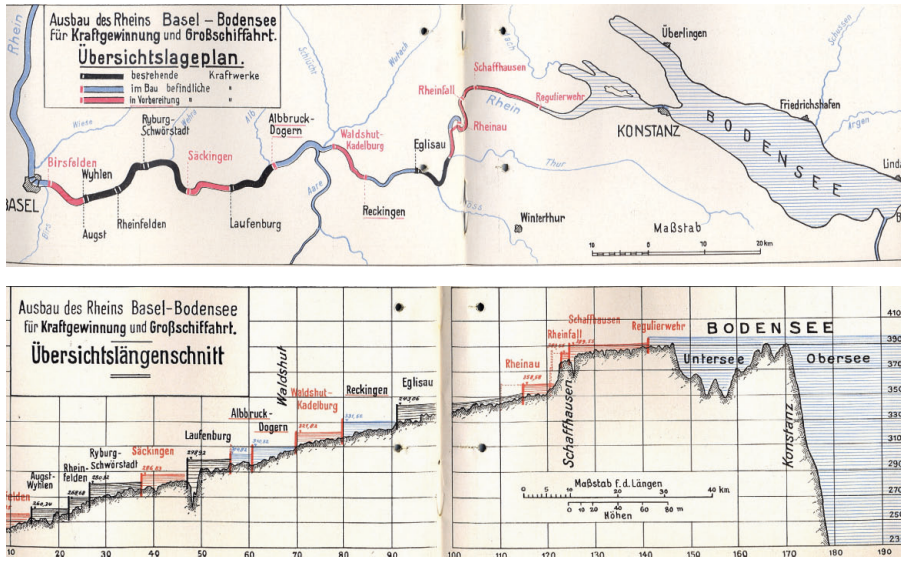
Auch ein Professor, der an der Karlsruher Hochschule Vorlesungen über psychologische Fragen hielt, wollte an den Wünschelrutengängen teilnehmen, weil er darüber schon publiziert hatte. Dahinter kann nur der TH-Prof. Rehbock selbst vermutet werden, der an Thorbecke schrieb, dass sich »die Umgegend von Singen [...] ganz besonders für die Klarlegung des Wünschelrutenproblems eignen würde«. Ob das Projekt letztendlich an solchen Eigentümlichkeiten scheiterte, lässt sich nicht mehr nachvollziehen, jedenfalls bricht am 3. November 1919 die entsprechende Akte ab und der Vorgang kam »zu den Akten«.

In den 1930er Jahren wurde der Plan eines Kanals durch den Hegau wieder diskutiert. Mit Dr. sc. tech. Ing. Adolf Eggenschwyler (1885–1956) aus Schaffhausen war der Ideenlieferant wieder ein Schweizer,[13] der einen Kanal von Rüdlingen am Hochrhein, der Schaffhauser Exklave unterhalb von Rheinau, bis Ulm vorschlug. Er sollte über Trüllikon im Zürcher Weinland führen, bei Kanalkilometer 23 den Hochrhein auf der Höhe von Hemishofen queren und über Ramsen, Arlen, Rielasingen, westlich von Singen, Beuren an der Aach, östlich von Volkertshausen, westlich von Orsingen, östlich von Mahlspüren im Hegau, Windegg, Hoppetenzell schließlich nach Schwackenreute führen, wo er mit 620 m über NN seinen höchsten Punkt an der Wasserscheide Rhein-Donau erreichen würde. Bei Mengen sollte der Kanal in die Donau münden, um bei Schussenried auf 546 m über NN den Anschluss zum Kanal von Friedrichshafen zu bekommen. Singen würde, so hatte es der Ingenieur vorgesehen, bei Kanalkilometer 33 liegen.

13 StAS XIX.39–1



Die Umgehung des Rheinfalls nach dem Vorschlag des Regierungspräsidiums Südbaden im Projekt 1961 – Die Schiffbarmachung des Hochrheins (Kreisarchiv Konstanz)



Die geplanten Kraftwerke und Schleusen auf der Hochrheinstrecke Basel-Bodensee in einem Prospekt des Rheinschiffahrtsverbands um 1930 (Stadtarchiv Singen)

Dies war ein fantastisches Projekt, das an die Eisenbahnplanungen vom Ende des 19. Jahrhunderts erinnert, in der das kleine Madach-Dorf Schwackenreute zu einem Eisenbahnknotenpunkt von überregionaler Bedeutung ausgebaut werden sollte, das nun von Ingenieur Eggenschwyler auch noch einen Anschluss an das Wasserstraßennetz bekommen sollte. Die Begründung für den Plan eines Kanals quer durch den Hegau, in dem natürlich nie ein Hinweis auf eine Beeinträchtigung von Landschaft oder Natur zu finden ist, klingt ein wenig seltsam: In einem Schreiben an den Singener Bürgermeister hält er die Umfahrung des Bodensees mit diesem Kanal durch den Hegau mit der Begründung für notwendig, weil »nicht alle See- und Flusskähne die Fahrbewilligung für den Bodensee erhalten könnten, da sie in der Regel nicht fahrtüchtig sind«.[14]

Ingenieur Eggenschwyler schlug vor, dass die betroffenen Gemeinden im Hegau und vor allem Singen den Antrag für diesen Kanal durch den Hegau stellen sollten. Der Bodensee würde natürlich durch ein Hebewerk bei Hemishofen oder einen Stichkanal von Arlen oder Singen angeschlossen werden. Eggenschwyler sah in Konstanz den Verlierer bei der Verwirklichung dieses Kanalprojekts, denn Konstanz hätte vom Durchgangsverkehr Oberrhein–Friedrichshafen–Ulm nichts und könnte auch sonst kein wichtiger Umschlagplatz werden, wie er prognostizierte. Seinem Vorschlag hatte der mutige Ingenieur zahlreiche Pläne beigelegt, darunter einen schön gezeichneten von einem Schiffshebewerk. Es erscheint schon etwas befremdlich, dass nach diesem Plan Schwackenreute und auch Meßkirch an einem Schiffahrtskanal liegen würden.

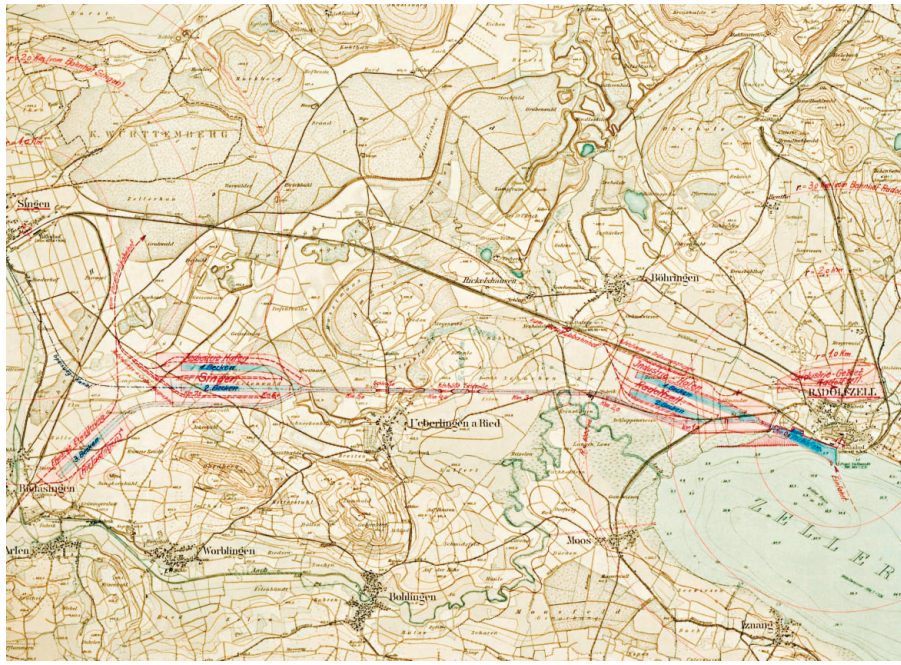
Das Hafenprojekt von Radolfzell

Der geplante Rheinausbau beflügelte die Fantasie der Ingenieure und Kommunalpolitiker entlang des Rheins, am See und in dessen Hinterland. Auch die Radolfzeller Stadtväter wollten gerüstet sein, wenn die Lastkähne von Rotterdam oder aus dem Ruhrgebiet den Rhein hinauf bis in den Untersee geschippert kämen. Deshalb wurde Prof. Rehbock – wie oben erwähnt – 1917 beauftragt, einen Hafen für Radolfzell zu planen.[15] Einen solchen hatte Radolfzell natürlich schon seit vielen Jahrhunderten, doch der neue Hafen sollte nicht vornehmlich der Lustschiffahrt, sondern für Lastschiffe dienen. Die Radolfzeller Gemeinderäte waren der Meinung, dass ihre Stadt zu einem »Hauptumschlagplatz für die auf dem Rhein zum Bodensee gelangenden Güter zwischen Schiff und Eisenbahn« werden sollte. Schon deshalb, weil der geplante Radolfzeller Hafen vier Kilometer näher am geplanten Kanal läge als der der alten Rivalin Konstanz. Von Radolfzell würden zudem verschiedene Bahnlinien »ausstrahlen«, von denen die Linie nach Nordosten zur Donau hin eine besondere Bedeutung für den Hafen bieten würde.

Der Karlsruher Professor plante einen großen Hafen westlich der Stadt zwischen der Bahntrasse nach Singen und der Straße nach Moos und somit nördlich der Aach. Der Hafen selbst sollte aus einem Vorhafen bestehen, in den man unmittelbar west-

14 Ebenda, Schreiben vom 6.11.1935

15 Aus dem Gutachten von Prof. Rehbock vom 17.12.1920 für die Stadt Radolfzell in: Stadtarchiv Radolfzell (StAR) XIX.34



Das Radolfzeller Hafenprojekt von Prof. Rehbock, Karlsruhe, 1917–1920 (Stadtarchiv Radolfzell)

lich der heutigen Mole eingefahren wäre, sowie aus zwei Hafenbecken. Der Hafen war mit dem nördlich der Stadt geplanten Industriegebiet mit einer Bahnlinie verbunden. Westlich des Hafens sah der Planer drei Schleusen vor, um den 5 km entfernten Industriehafen von Singen zu erreichen, den er in den Gewannen Langenrain und Erlenwald geplant hatte. Auch dieser Hafen sollte über zwei Becken verfügen, ein drittes Hafenbecken plante Prof. Rehbock nordöstlich des Bahnhofs Arlen-Rielasingen auf Rielasinger Gemarkung.

Ein Teil des Radolfzeller Hafens hätte auf Böhringer Gemarkung gelegen, wo auch ein Verschiebebahnhof projektiert war. Rehbock prüfte auch die Möglichkeit, im Gnadensee im Markelfinger Winkel den Hafen anzulegen, doch der Plan wurde wegen der zu hohen Kosten fallen gelassen, die die Ausbaggerung der im »Durchgang zwischen dem Gnadensee und dem Zellersee liegenden Untiefe« verursacht hätte.

Das Gebiet westlich der Stadt war wegen des schlechten Untergrunds auch nicht ganz einfach zu bebauen. Wegen der geringen Tragfähigkeit des Untergrunds hätte eine Gründung auf Pfählen vorgenommen werden müssen, was hohe Kosten verursacht hätte. Der Karlsruher Professor hatte erheblich mit den Schwankungen des Seewasserspiegels zu kämpfen, denen gerade aufgrund ihrer Langsamkeit und der langen Dauer des Niedrigwassers im Winter nur schwer mit Schleusen beizukommen gewesen wäre. So schlug er einen »offenen Hafen« vor, der ungehindert vom See her zu befahren gewesen wäre, der aber über aufwändige Kai- und Hafenanlagen hätte

verfügen müssen, um allen Wasserständen gerecht zu werden. Das war nicht einfach, weil die Schwankungen des Seewasserspiegels bis 3,45 m betragen können.

Natürlich war vorgesehen, das Hafengebiet durch Eisenbahngleise und Straßen gut zu erschließen. Die Landzunge zwischen den beiden Hafenbecken hatte der Planer für den Umschlag von Massengüter wie Kohle oder Steine vorgesehen. Überhaupt war alles auf die weitere Zukunft ausgerichtet, so waren auch Erweiterungsflächen eingeplant, die sich südlich an die beiden Hafenbecken anschließen sollten. Natürlich war das ganze Hafengebiet von Industrieflächen umgeben.

Und doch schimmert gerade angesichts der prekären politischen Lage mitten im Ersten Weltkrieg selbst bei diesem optimistischen Planer aus Karlsruhe eine gewisse Unsicherheit hinsichtlich der Zukunft des Hafens durch: »Über die Verwendung der einzelnen Teile desselben für bestimmte Zwecke sind heute nur sehr unsichere Vermutungen möglich, da die Gestaltung des Hafens auf das Engste von den wirtschaftlichen Verhältnissen Deutschlands abhängt, die wiederum durch die politischen Verhältnisse bedingt sind.« So sah Prof. Rehbock in seinem Entwurf für den Radolfzeller Industriehafen am Schluss recht bescheiden nur einen »Fingerzeig« für die Gestaltung der Bodenpolitik der Stadt.[16]

Die politischen Verhältnisse und der nicht in Angriff genommene Ausbau des Hochrheins ließen aus diesen großen Plänen für Radolfzell nichts werden. Erst in einer Zeit, in der große Pläne zum Größenwahn führten, griffen die Radolfzeller das Vorhaben eines Hafens bei ihrer Stadt wieder auf. »Stadt ohne Raum« ist die Legende einer Karte überschrieben,[17] die neben einer Eingemeindung von Böhringen, Güttingen, Markelfingen und Möggingen unter Punkt 1 die SS-Kaserne samt Exerzierplatz aufführt und unter Punkt 4 Industriegelände und einen Hafen an der Stelle, an der auch Prof. Rehbock einen solchen geplant hatte. Es handelt sich hier um eine Karte zum »Generalbauplan der Stadt Radolfzell« vom Mai 1938.

Wer die »Denkschrift zum Generalbauplan« der Stadt Radolfzell aus dem Jahr 1940 liest,[18] der muss zum Schluss kommen, dass der Ausbau des Hochrheins damals unmittelbar bevorstehen würde, dort heißt es nämlich, dass dessen praktische Ausführung »in greifbare Nähe« gerückt sei. Der geplante Hafen von Radolfzell sollte nach dieser Denkschrift eine »Einflusszone« von 2000 km² haben, die von Donaueschingen über Spaichingen, Sigmaringen, Pfullendorf, Mengen, Pfullendorf bis Stockach reichte. Diese »Einflusszone« würde sich durch einen »Bevölkerungsüberschuss« und durch ein »neuerliches Aufblühen als Industriegebiet« auszeichnen. Um Platz zu sparen, wurden die Rehbock'schen Hafenpläne abgeändert und die Hafeneinfahrt gegen Westen verschoben, was Platz für Industrieansiedlung und eine Verbilligung bringen würde. Überhaupt überstiegen die Hafenpläne die Finanzkraft der Stadt Radolfzell. Die wür-

16 Im Stadtarchiv Radolfzell liegen auch undatierte und signierte Pläne vermutlich von Prof. Rehbock, die sehr detailliert sind und neben diversen Hafenbecken Lagerschuppen für Steine und Kohle auch ein »Wendebecken« aufweisen.

17 StAR Kartensammlung

18 StAR XIX.38

de nur »höchstens zur Erstellung des Vorhafens ausreichen«, heißt es skeptisch in der Denkschrift zum Generalbauplan für die »Stadt ohne Raum«.

Zu Beginn des Jahres 1944, als viele im damaligen Deutschland ganz andere Sorgen hatten, griff der Radolfzeller Stadtbaumeister die Hafenpläne wieder auf. In einem Schreiben an den Bürgermeister betonte er das große Interesse der Stadt an der Schaffung von »Hafen und Umschlagplätzen«.[19] Deshalb hätte Reg.-Baumeister Lohrmann in Karlsruhe ein Hafenprojekt für Radolfzell ausgearbeitet, das dem Ministerium des Innern zur Begutachtung vorläge. Ob es dort immer noch liegt? Auf alle Fälle endeten damit die großen Hoffnungen der Radolfzeller auf einen Industriehafen und darauf, zu einem bedeutenden Hafenplatz aufzusteigen.

Die Ernüchterung in der Zeit nach dem Ersten Weltkrieg

Fassungslos stand der Rheinschiffahrtsverband 1918 den »ungeheuren Umwälzungen, welche das Ende des unglücklichen Krieges mit sich gebracht hatten«, gegenüber, die »nicht ohne Einfluss auf die Rheinschiffahrt und auf die Projekte hinsichtlich des oberen Teiles dieses herrlichen Stromes geblieben« seien.[20] In der Tat, denn Frankreich, das nun wieder die Rheingrenze und an mehreren Stellen sogar Brückenköpfe auf dem rechten Rheinufer gebildet hatte, verlangte schon im Frühjahr 1919 die »Ausnützung der auf dieser Strecke [von Straßburg bis Basel] zu gewinnenden Wasserkräfte und ihre restlose Abgabe an die linksrheinischen Gebietsteile«. Der Rheinschiffahrtsverband wies dieses Ansinnen hinsichtlich der Rheinschiffahrt zurück und forderte eine freie Schiffahrt auf dem Rhein.

Die zunehmende Geldentwertung und die damit geringer werdenden Mitgliedsbeiträge hinderten den Verein in seiner Tätigkeit. Das Papier der Rundschreiben wurde schlechter und auch die Mitgliederversammlungen wurden bescheidener aufgezogen. 1920 musste dafür die Turnhalle der Volksschule von Petershausen genügen. Doch schon 1924 ging es mit frischem Mut weiter. Das Verbandsvermögen war zwar zusammengeschmolzen, aber bald hatte der Verband, dank seiner honorigen und einflussreichen Mitglieder, die alte Stellung wieder erreicht.

Doch da tat sich 1924 auf einmal Konkurrenz auf. Es hatte sich ein »Gemeindeverband Oberrhein – Zweckverband badischer Oberrhein-Anliegergemeinden« gebildet, der ähnliche, aber nicht identische Zwecke in seiner Satzung aufführte:[21] »Der Zweckverband will die den badischen Oberrhein-Anliegergemeinden gemeinsamen Aufgaben übernehmen und Einrichtungen schaffen, namentlich soweit sie sich aus dem Ausbau des Oberrheins von Konstanz bis Basel zu einer Schiffahrtsstraße und Kraftquelle ergeben.« Viele Gemeinden und Städte waren in beiden Verbänden vertreten, wie Singen oder Konstanz, aber der Zweckverband war ein rein kommunaler Verband, dem nur Kommunen angehörten. Er war somit gegen die Übermacht der Wirtschaft ausgerichtet, denn in seiner Sitzung am 12. September 1925 lud er mit

19 Ebenda, Schreiben vom 11.1.1944

20 Siehe Anm. 2: Rundschreiben an die Mitglieder vom 28.3.1919

21 Gemeindearchiv Gottmadingen, Abt. Werksarchiv Fahr AG A 662 und StAS XIX.39a und 40

Modern aufgemachte Broschüre des Rheinschifffahrtsverbands 1930 (Kreisarchiv Konstanz)

dem Hinweis ein, dass Gefahr bestünde, die Oberrheingemeinden könnten nur die Lasten einer mit dem Rheinausbau einher gehenden Industrialisierung, aber keine Vorteile davon haben.

Er sah somit seine Aufgabe darin, die Interessen der Kommunen am Oberrhein zu vertreten und ein Gegengewicht hauptsächlich gegen die Kraftwerke am Rhein zu bilden. So zog er in einer Steuerfrage gegen das Kraftwerk Laufenburg vor Gericht. Zu seinen »Aufgaben« zählte er die »Bearbeitung von Siedelungsaufgaben«, den »Betrieb von Güter- und Personenschiffahrt auf dem Oberrhein« oder die »Bildung von Großabnehmergruppen für elektrische Kraft« und sogar als letzter Punkt »Schutz der Belange der Uferanwohner und des Landschaftsbildes«. Der Verband war offiziell in Konstanz angesiedelt, hatte aber seine Geschäftsstelle in Waldshut. So hatte auf eine entsprechende Anfrage des Landeskommissärs der Kreisrat Konstanz gegen den Verband und seine Satzung nichts einzuwenden.

Mit der Erholung der Wirtschaft im Deutschen Reich kehrte der Rheinschiffahrtsverband wieder zu seinem in der Vorkriegszeit gewohnten Niveau der Hauptversammlungen zurück. So tagte man im Juni 1927 in Bregenz im Hotel »Krone«, das erste Haus am Platze – damit waren die Zeiten der Petershauser Turnhalle vorbei.[22] Um 10 Uhr war die Hauptversammlung, danach der Vortrag über die »Die Regulierung des Rheines zwischen Illmündung und Bodensee« und nach dem Mittagessen um 1 Uhr entschwebte man um 3 Uhr mit der Schwebebahn auf den Pfänder. Ein Jahr später verbrachte man sogar zweieinhalb Tage miteinander, weil die Veranstaltung als »Südwestdeutsche-Schweizerische Binnenschiffahrtstagung« firmierte. Die eigentliche gemeinsame Tagung dauerte mit Vortrag zweieinhalb Stunden, dann zog man zu Essen und Besichtigungen bis zum Abend des nächsten Tages los.

Die Gremien des Vereins waren von honorigen Mitgliedern aller gehobenen und höheren Stände weit über Baden hinaus besetzt: Kommerzienräte, Direktoren, Syndikusse, Adelige und Bürgermeister. Der Verband hatte 1928 einen Mitgliederstand von 916, wobei die Zahl der Austritte schon doppelt so hoch war wie die der Eintritte – im Februar 1918 hatte er noch rund 1200 Mitglieder gehabt. Hatte der Verband schon seinen Zenit überschritten? Auf den Kommerzienrat Ludwig Stromeyer war im Amt des Vorsitzenden 1922/23 der Kommerzienrat Dr. h. c. Wilhelm Stiegeler, beide natürlich Konstanzer, gefolgt.

Als schlagkräftiges Gremium war einst der Arbeitsausschuss installiert worden, um den Verbandszweck voran zu bringen. 1927 war der Arbeitsausschuss aus lauter Rücksicht auf die Interessen von Verbänden der unterschiedlichsten Art auf über

22 KAKN AA 1 Az. 787.480 Heft II

hundert Mitglieder angewachsen. Im Jahresbericht wird darüber geklagt, dass seine Leistungsfähigkeit dadurch erheblich eingeschränkt sei. Zur Behandlung von Einzelfragen, was eigentlich seine Aufgabe gewesen wäre, könnte er nicht mehr einberufen werden. Unterausschüsse für Industrie und für Verkehr, ein »Parlamentarischer Ausschuss« für die Abgeordneten im Verband und ein »Internationaler Wirtschaftsauschuss« ersetzten ihn. Das 25-jährige Bestehen feierte der Rheinschiffahrtsverband 1932 im Konstanzer Konzil.

Der Kreis Konstanz hatte sein Engagement für den Rheinausbau und die damit notwendige Bodenseeregulierung erheblich reduziert. Mit mageren 50 RM war der Kreisrat 1933 noch beim Rheinausbau dabei, doch die noblen Herren vom Rheinschifffahrtsverband bedankten sich artig für diesen bescheidenen Obolus. Es war die Zeit, in der alle Verbände auf die »Durchführung des Führergedankens abgestellt waren«.[23] Die Verbandssatzung musste darauf umgestellt werden und wurde »von den anwesenden in- und ausländischen Mitgliedern einstimmig angenommen«.

Neben dem Vorsitzenden gab es als Organe einen »Führerbeirat«, einen Ausschuss und die Mitgliederversammlung. Die vier Mitglieder des »Führerrats« und die Ausschussmitglieder wurden bestellt und konnten abberufen werden. Ab 1935 grüßte Kommerzienrat Stiegeler am Schluss seiner Briefe auch mit »Heil Hitler!«. Mittlerweile versuchte der Verband, mit Hilfe der neuen Medien auf sein Vorhaben aufmerksam zu machen und warb im September 1927 für den Besuch des »Werbe- und Lehrfilms« mit dem Titel »Der Rhein von Basel bis zum Bodensee als Großschifffahrtsstraße und Kraftquelle«, der in den Konstanzer Gloria-Lichtspielen zur Aufführung kam.

Die Zeitumstände beeinträchtigten auch die ansonsten so zwanglosen Verbandstagungen. Nun gab es bei Reisen entlang des Hochrheins Erschwernisse wegen der Devisenbeschränkungen, und das Mitführen des Reisepasses war notwendig. Auf dem ehedem Badischen Bahnhof in Basel, der nun »Reichsbahnhof« hieß, mussten die an Devisen armen Deutschen ihre Fahrkarten für die Heimfahrt an besonderen Schaltern kaufen. Im Zweiten Weltkrieg kamen die Geschäfte des Verbands fast gänzlich zum Erliegen. Nachdem Wilhelm Stiegeler im Juni 1939 gestorben war, brauchte es fast vier Jahre, bis der Verband mit dem Konstanzer Oberbürgermeister Albert Herrmann wieder einen neuen Vorsitzenden bekam.[24]

Der Rheinschiffahrtsverband in der Ära Paulssen

Im November 1947 stellte das »Gouvernement Militaire en Allemagne Constance« fest, dass eine Unterstützung des Rheinschiffahrtsverbands und der »Badischen Heimat« noch nicht erfolgen könnte, da sie »die Tätigkeitsgenehmigung« noch nicht erhalten hätten, »es kann deshalb keine Rede sein, ihnen die vorgesehenen Summen zuzuwenden, solange ihre Lage nicht in Ordnung gebracht ist«. Ein Jahr später war es dann soweit. Dr. Emil Stromeyer war nun Vorsitzender des Verbands. Von den

23 KAKN AA 1 Az. 787.480 Heft III
24 Ebenda

geplanten zwölf Kraftwerken am Hochrhein zwischen Basel und Schaffhausen waren ab 1943 sieben in Betrieb. Birsfelden, Säckingen, Koblenz-Kadelburg, Rheinau und Schaffhausen sollten folgen. Die Industrie des einsetzenden Wirtschaftswunders lechzte nach elektrischem Strom.

1948 gab es eine neue Satzung. Der Verbandszweck war eindeutig der gleiche geblieben: Ausbau des Hochrheins zwischen Basel und dem Bodensee als »Großschifffahrtsstraße und Kraftquelle« und »Ausdehnung der Großschiffahrt bis in den Bodensee«. 1951 warb der Verband auch mit dem Ausbau als »restlos produktive Arbeitsmöglichkeit«. Da mussten Erinnerungen an den Arbeitsdienst der 1930er Jahre aufkommen. Die Mitgliederversammlung von 1951 wählte mit dem IHK-Präsidenten Dr. h. c. Hans-Constantin Paulssen (1892 – 1984)[25] noch einmal einen wichtigen Mann der Wirtschaft zu seinem Vorsitzenden, der das Thema wieder in die Diskussion brachte. Paulssen war die dominierende Persönlichkeit im Wirtschaftsleben der Region mit bundesweiter Ausstrahlung. Schon wegen seines hohen Ansehens konnte bei vielen damals kein Zweifel an der Durchführbarkeit und vor allem Notwendigkeit des Hochrheinausbaus aufkommen.

Vom Konstanzer Kreisrat bis zu den Gewerkschaften und der Regierung von (Süd-)Baden forderten alle den Ausbau. In der Südweststaatdebatte war der Rheinausbau ein Thema, schon um nicht wegen des Neckarausbaus bis Plochingen gegenüber den Württembergern ins Hintertreffen zu geraten. Dieser Neckarausbau würde die württembergische Wirtschaft begünstigen, die Wirtschaft in Südbaden wäre zu schwach, um hier dagegen zu halten.

Die Zürcher Handelskammer sprach dem Projekt Anfang der 1950er Jahre »eine Ausbaureife aus wirtschaftlichen Gründen« ab, obwohl es hätte technisch eigentlich gleich losgehen können.[26] Dagegen hoffte der Rheinschiffahrtsverband auf die Aussage des Bundesverkehrsministers Seebohm, der auf der Mitgliederversammlung des Verbands 1952 in Rheinfelden, so Paulssen in seinem Mitgliederrundschreiben von 1954, erklärt habe, dass nach dem Neckarausbau der des Hochrheins an der Reihe sei. Ähnlich auch der Innenminister des neuen Bundeslandes Baden-Württemberg Fritz Ulrich in einem Beitrag zur Einweihung der Neckar-Staustufe Heilbronn.[27] Der Hochrheinausbau – nun sprach alle Welt nicht mehr vom Oberrhein- sondern vom Hochrheinausbau – geriet in den badisch-württembergischen Konflikt im neuen Bundesland, in dem die von Minderwertigkeitsgefühlen geplagten Badener auch die Schiffbarmachung des Hochrheins für ihre Zwecke instrumentalisierten.

Als vehementer Gegner des Hochrheinausbaus erschien die Deutsche Bundesbahn, deren nachgeordnete Bundesbahndirektion Stuttgart sich in die Diskussion um den Neckarausbau bis Plochingen und den Hochrheinausbau einschaltete und

25 Paulssen war 1949–1970 Präsident der IHK Konstanz und 1954–1964 Präsident der Bundesvereinigung der deutschen Arbeitgeberverbände und somit in einer absoluten Spitzenfunktion in der deutschen Wirtschaft.

26 Neue Zürcher Zeitung Nr. 163 (Fernausgabe) vom 16.6.1954

27 Staatsanzeiger für Baden-Württemberg Nr. 36 vom 19.9.1952

Deckblatt des Prospekts der Verbände zur Förderung der Hochrhein-Bodensee-Wasserstraße, darunter der Rheinschiffahrtsverband 1954 (Kreisarchiv Konstanz)

der »in erster Linie volkswirtschaftliche Besorgnisse die Feder« führte. Sie behauptete zu wissen, dass »sie in dieser Beziehung sehr viele Bürger des Landes hinter sich« habe, wie der Stuttgarter Pressedienst des Staatsunternehmens schrieb.[28]

Derweil traf sich der Rheinschiffahrtsverband im Konstanzer Inselhotel zur üblichen Jahresversammlung mit dem gewohnten Programm: die Regularien, dann ein Vortrag über die Bedeutung der Binnenschiffahrt von einem Referenten und dann die Schiffahrt auf dem See. Der Verband machte in der Einladung unter »Allgemeine Hinweise« kund: »Die Teilnahme von Damen am Mittagessen und an der Seerundfahrt ist sehr erwünscht.«

In der ganzen Rheinausbaudebatte standen die Frachtraten im Mittelpunkt. In ihrer Absenkung, die man durch den Umstieg von der Bahn und auch von der Straße auf den Wasserweg zu erreichen erhoffte, sah man das schlagkräftigste Argument für den Ausbau. Von der Höhe dieser Frachtraten schien das Wohl und Wehe der Wirtschaft von Basel bis Konstanz allein abzuhängen. Eine Resolution für den Ausbau folgte der anderen, eine Ermahnung nach der anderen an die Landesregierung wurde erhoben, zu ihrem Wort für die Schiffbarmachung des Hochrheins zu stehen. Publikationen, wie jene mit dem hochtrabenden Titel »Vom Meer zum Bodensee«, wurden an Schulbibliotheken im Kreis Konstanz verteilt und zahllose Presseartikel für den Ausbau erschienen in den Zeitungen beiderseits des noch unausgebauten Hochrheins.

Vielleicht nicht der erste, aber ein lauter Einspruch gegen die Hochrheinschiffahrt kam 1957 ausgerechnet von der Arbeiterbewegung und dem der SPD nahe stehenden Touristenverein »Die Naturfreunde«, deren Bundesleitung sich vehement gegen den Plan des Bundesverkehrsministers aussprach, den Hochrhein auszubauen und den Rheinfall durch einen Kanal zu umgehen.[29] Dieser Einspruch wurde im »Nachrichtendienst« der »Kreisstelle für Naturschutz und Landschaftspflege beim Landratsamt Konstanz« abgedruckt, deren Sitzungen immerhin von Landrat Dr. Ludwig Seiterich geleitet wurden, der sich bisher immer für einen Ausbau eingesetzt hatte. Kurz darauf erhob auch der Schwäbische Heimatbund Einspruch gegen das Vorhaben.

Rheinschiffahrtsverbands-Präsident Paulssen wiegelte ab. Der Verkehr auf dem ausgebauten Hochrhein würde nicht so groß werden und von der Gefahr einer Industrialisierung des Bodenseeufers könne auch keine Rede sein, im Gegenteil: Durch den Ausbau würden die Industriezentren um Singen, Ravensburg und Wangen so gestärkt werden, dass »eine unangemessene Industrialisierung speziell des Seeufers von selbst ausbleiben« werde. Auch die Sorge wegen des Ölaustrittes durch die Binnenschiffahrt im zum Trinkwasserspeicher aufgestiegenen Bodensee sei durch den Einsatz von »geeigneten Entölern« in den Schiffen unberechtigt.

In einer Zeit, in der alle Welt – und vor allem die schwäbische Welt – im Bodensee ein Wasserreservoir sah, um den immensen Wasserdurst des mittleren Neckarraums zu stillen, rückte der Naturschutzgedanke – oder war es »nur« ein Wasserrein-

28 KAKN AA 1 Az. 787.480, Heft IV, Schreiben des Pressedienstes der DB-Direktion Stuttgart vom September 1955

29 KAKN Naturschutz-Nachrichtendienst Nr. 1–22, 1955–1958

haltungsgedanke? – stärker in den Vordergrund. Auch Landrat Seiterich wurde nun nachdenklicher. »Was bis jetzt auf Seiten der Befürworter erklärt wurde, müsse vorsichtiger betrachtet werden. Es sei zu befürchten, daß man gerne die Gefahren, die da drohen, verniedliche«, heißt es am Schluss der Niederschrift über die Arbeitstagung der Kreisstelle für Naturschutz und Landschaftsschutz des Landkreises Konstanz am 26. März 1958. Auch wenn sich der Rheinschiffahrtsverband »gegen Übertreibungen des Naturschutzes« wandte,[30] formierten sich nun die Ausbaugegner.

Ausgerechnet im Herzen Stuttgarts, im Hotel »Schwabenbräu«, fand die Gründungsversammlung der »Arbeitsgemeinschaft zum Schutze von Hochrhein und Bodensee« statt,[31] in der sich Vereine und Verbände aus dem Naturschutzbereich, aber auch Einzelpersönlichkeiten zusammenfanden. Die Vereinigung hatte ihren Sitz in Stuttgart und als Vereinszweck den Kampf gegen eine Kanalisierung und Schiffbarmachung des Hochrheins und gegen die Verschmutzung des Bodensees. Sie wollte sich für eine »unverfälschte Erhaltung der landschaftlichen Schönheit am Hochrhein und die Reinhaltung des Wassers des Bodensees und die Verhinderung einer weiteren Industrialisierung der Bodenseeufer« einsetzen. Zum Schluss der Gründungsveranstaltung zeigte Nikolaus Freiherr von Bodman den Anwesenden Lichtbilder vom schönen Bodensee und vom idyllischen Hochrhein.

Doch der Hochrheinausbau war noch längst nicht gestorben. Die Befürworter und Interessenvertreter rüsteten noch einmal auf. Das Regierungspräsidium Freiburg gab die für die damaligen amtlichen Verhältnisse geradezu üppig aufgemachte Publikation »Die Schiffbarmachung des Hochrheins – Projekt 1961« heraus, die wunderbare Pläne von den Schleusen enthält.[32] Selbstverständlich wurden auch die anfallenden Kosten errechnet. Der einschleusige Ausbau von Basel bis zum Bodensee, einschließlich der notwendigen Einrichtungen für die Bodenseeregulierung, hätte nach den Berechnungen vom 1. Januar 1960 die stolze Summe von 329 840 000 DM gekostet, mit je zwei Schleusen wäre man gar auf 456 Millionen DM gekommen.

Die Bedenken gegen das Großprojekt wurden immer stärker. Am 21. Mai 1963 verabschiedete der Kreistag des Landkreises Konstanz auf einer Sondersitzung in Überlingen am Ried eine »Resolution«, die sich ganz eindeutig gegen den Ausbau des Hochrheins bis zum Bodensee aussprach.[33] Der Kreistag sah als »obersten Wert« die Erhaltung des Sees als »unschätzbar wertvoller und unersetzlicher Trink- und Brauchwasserspeicher«. Ein Großschiffahrtsweg würde durch die Schiffe selbst und durch den angestrebten Ausbau der Industrie eine zusätzliche Verschmutzung des Sees mit sich bringen. Der Charakter der Uferzone als einer »traditionellen Kultur- und Erholungslandschaft ist durch geeignete landesplanerische Maßnahmen zu sichern und zu erhalten«. Der Kreistag forderte die Elektrifizierung der Schwarzwald-

30 Südkurier vom 11.8.1960

31 KNKA AA 8 Nr. 2867

32 KAKN AA 8 Nr. 2871 Es war die Kurzfassung eines 16-bändigen Werkes, das von einer deutsch-schweizerischen technischen Kommission für die Schiffbarmachung des Hochrheins erstellt worden war.

33 KAKN AA1 Az. 787.480, Heft VII

bahn und der Gäubahn und für letztere das von der französischen Besatzungsmacht abgebaute zweite Gleis zurück – das bis heute noch nicht wieder zurückgekehrt ist – und sah in der Verwirklichung dieser Forderungen Chancen für die bessere Erschließung der Landschaft am Bodensee.

Am 24. Oktober 1963 beschloss der Landtag Baden-Württemberg die Schiffbarmachung bis Waldshut und verzichtete auf den weiteren Ausbau des Hochrheins bis zum See auf unbestimmte Zeit. Das war ein Kompromiss,[34] der dem Großprojekt den Todesstoß versetzte, auch wenn es nicht sofort tot umfiel. Die Agonie dauerte noch Jahre. Unterdessen wurde in Zürich der vom nordostschweizerischen Komitee gegen die Hochrheinschiffahrt in Auftrag gegebene Farbfilm gegen den Hochrheinausbau mit dem Titel »Welche Zukunft hat schon begonnen?« gezeigt. Auch Paulssen wandte sich mit sorgenvollem Gesicht an die Öffentlichkeit und wünschte als »Befürworter der Schiffahrt« ebenfalls »einen wirkungsvollen Gewässerschutz«.

Am 22. Juni 1965 räumte der deutsche Bundesverkehrsminister Seebohm dem Ausbau des Hochrheins, obwohl auch der Schweizer Bundesrat sich dagegen ausgesprochen hatte, die gleichen Chancen ein wie bisher. Dieses lauwarme Bekenntnis zum Ausbau half nur noch wenig. Viele machten es der Gottmadinger Landmaschinenfabrik Fahr nach und verabschiedeten sich vom »Traum« eines schiffbaren Hochrheins, auf dem Lastkähne von der Nordsee bis in den Konstanzer Hafen fahren könnten. Sie traten aus dem Rheinschiffahrtsverband aus. Die Schar der Unterstützer bröckelte schnell ab. Wenige Tage nach Seebohms Aussage trat die Stadt Lindau aus dem Rheinschiffahrtsverband aus. Die Lindauer sahen das Projekt als zum größten Teil überholt an und räumten dem Schutz des Bodenseewassers eine höhere Priorität ein. »Die Menschen müssen, ob sie es wollen oder nicht, klar erkennen, daß es falsch wäre, wenn sie sich nur von wirtschaftlichen Vorteilen und vom Gewinnstreben leiten ließen, denn dieser Weg müßte am Ende ins Verderben führen«, begründeten die Lindauer Stadtväter ihren Austritt.

Am 14. September 1965 beantragte der Rielasinger Bürgermeister und Kreisrat Haas den Austritt des Landkreises Konstanz aus dem Rheinschiffahrtsverband. Doch auf der nächsten Sitzung des Kreistags am 5. Oktober 1965 in Radolfzell zuckten die Herren Kreisräte vor ihrem eigenen Mut zurück.[35] Nachdem Kreisrat Diesbach aus Konstanz meinte, dass diese Frage »ein Politikum ersten Grades darstelle und mit äußerster Vorsicht behandelt werden müsse«, verzichtete der Rielasinger Schultes auf seinen Antrag und erklärte sich einverstanden, dass die Angelegenheit bis auf Weiteres vertagt wurde. Ein einst heiß geliebtes und mit viel Hoffnungen verbundenes Großprojekt wurde somit zumindest im Konstanzer Kreistag und somit für den Hegau klassisch beerdigt.

Die Hegau-Landschaft blieb von einem größenwahnsinnigen Projekt verschont, doch Verstädterung und viele öde Gewerbegebiete, die euphemistisch als »Gewerbeparks« bezeichnet werden, haben dieser Natur- und Kulturlandschaft trotzdem arg zugesetzt.

34 Steiner, a. a. O. 2006, S. 310

35 KAKN AB 1, Kreistagsprotokolle Band 12, 1965, S. 481