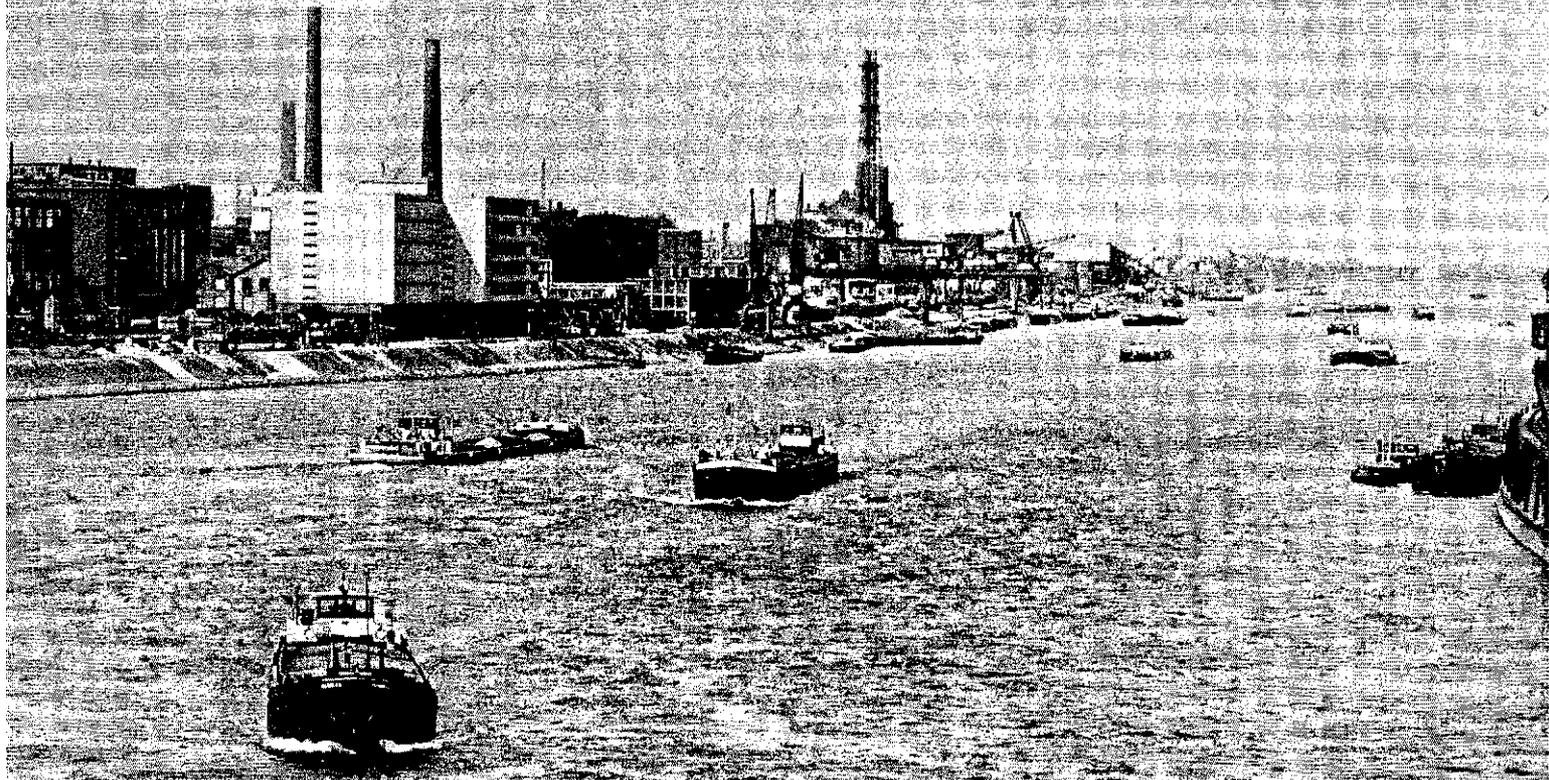


# „Da geht es blind durcheinander“

SPIEGEL-Report über die Industrie-Zersiedelung des Oberrheins



Industrielandschaft am Rhein\*: „Jeder, der kann, säbelt sich ein Stück heraus“

**Ohne Rücksicht auf Umweltbelastungen und Landschaftsschäden wird die Oberrheinische Tiefebene mit einem dichten Netz von Atommeilern und Chemiekombinaten**

**überzogen. Ehrgeizige Landesfürsten und inkompetente Planer strickten kräftig mit. Sachverständige fürchten, daß der Oberrhein kaum noch zu retten ist.**

Sie zählte zum Besten, was Deutschland zu bieten hatte, die Tiefebene zwischen Schwarzwald und Vogesen, Odenwald und Pfälzerwald. Sie wurde zu einer „reinen Verbrauchslandschaft“, die, so der Nachruf von Professor Wilhelm Schäfer, Leiter des Frankfurter Senckenberg-Instituts, an „vielen Orten das Gesicht barbarischer Zerstörung trägt. Jeder, der kann, säbelt sich ein Stück heraus“.

„Wie eine Pestepidemie im Mittelalter“, berichtete Wolfgang Fuchs, Direktor des Regionalverbandes Südlicher Oberrhein, suchte die Nachkriegsprosperität die Oberrheinische Tiefebene heim. Von Norden nach Süden wucherten „Städtebänder, die immer stärker zu einem phantasielosen und funktionsgestörten Siedlungsbrei auseinanderlaufen gleich einer Schimmelpilzkultur auf einem Stück Käse“, beobachtete Südhessen-Planer Werner Zimmer.

Schon sprechen Planer von einer einzigen „Bandstadt Frankfurt—Basel“ — so Kurt Becker-Marx vom Raumordnungsverband Rhein-Neckar: „Baden-Baden ist bald erreicht, und wir haben es gar nicht bemerkt.“

\* BASF in Ludwigshafen.

Zu übersehen sind sie kaum noch, die Duftmarken und Erkennungsbilder einer zersiedelten, mit Industrieanlagen, Betonburgen und Asphaltbändern eingedeckten Landschaft: Wie kaum eine andere Region der Bundesrepublik wurde der Oberrhein zum Spielfeld ehrgeiziger Industrialisierer; Chemiefabriken und Atomkraftwerke, Raffinerien und Metallkombinate werden Ende des Jahrzehnts die Rheinufer säumen.

Nicht allzuoft wissen die Baumeister verlässlich, was sie tun, nur selten haben sich die, die es angeht, miteinander abgesprochen, Nutzen und Schaden gegeneinander abgewogen. Gemeinden und Landkreise, Bundesländer und Landschaftsverbände planen und industrialisieren häufig aneinander vorbei. Und auch in der per Vertrag gelobten Zusammenarbeit zwischen den Anrainerstaaten geht kaum noch etwas.

Längst hängt über etlichen Regionen des Oberrheins eine dicke Smog-Glocke, längst breitete sich auch bei biederen Bürgern und überzeugten Konservativen Unbehagen über die Folgen der gescheiterten Raumordnungspolitik der Rhein-Länder aus.

„Verbesserung der Vitalsituation“ durch „soziale, wirtschaftliche und kulturelle Daseinsvorsorge“, dies war — offiziell proklamiert — Ziel oberrheinischer Regionalplanung: „Wertgleiche Lebensverhältnisse“ überall und — besser noch — „Verdoppelung des Wohlstands“.

Der Landesentwicklungsplan werde präzise „auf die Motivationen, Verhaltensweisen und Bedürfnisse der Gesellschaft abgestimmt“, so hatte beispielsweise Baden-Württembergs Ministerpräsident Hans Filbinger verheißen, als er vor Jahren sein Programm vorstellte. Auch an Europa hatte er gedacht: „Die großen Entwicklungslinien und Zusammenhänge müssen planerisch wirksam gemacht werden.“

Genau das blieben Behörden und Bürokraten, Planer und Provinzfürher schuldig. Die Planemacher merkten es schließlich selbst: Der Oberrhein sei voller „Fehlentwicklungen“, heißt es in einem „Dringlichen Antrag“ der Konferenz oberrheinischer Regionalplaner. Weil „nicht gemeinsam geplant und gesteuert wird“, klagen sie, sei diese „Problemlandschaft“ heute „voller Erschließungsmängel“, voller „schwerer

Siedlungsschäden“ und „Strukturdefekte“.

Was den Planern der Region als vertretbar und vernünftig erschien, kümmernte kaum einen Konzern, kaum eine Kommune. Badenwerk AG und Energie-Versorgung Schwaben scherten sich nicht um die Visionen der Planer, als sie mit dem Offenburger Landrat übereinkamen, bei Meißenheim im Ortenaukreis zwei riesige Atommeiler zu installieren.

Der Bellheimer Wald, den der Südpfalzplan für „besonders schutzwürdig“ erklärt, war dem Mineralölkonzern BP gerade recht für ein Tanklager. Straßenbauer zogen Trassen für Fernstraßen durch das Naturreservat, die Bundeswehr klotzte einen Schießplatz hinein.

Daß die Deutsche Shell AG mit der Stadt Worms vereinbart hatte, am Rhein eine Mineralölraffinerie und ein petrochemisches Werk zu bauen, die beide zu den größten Europas gehören sollten, erfuhren die Regionalplaner aus der Zeitung.

Die Verwüstung geschah unmerklich, schleichend, aus der Summe unzähliger privater oder kommunaler Einzelentscheidungen.

Was sich drüben im Elsaß tue, werde hüten „berücksichtigt“, die Planung sei, so steht es im baden-württembergischen Landesentwicklungsplan, sogar auf „eine gewisse Arbeitsteilung“ angelegt. Das Ergebnis läßt sich riechen.

Der Kurort Bellingen etwa, just mit dem Prädikat „Bad“ geadelt, sah sich unverhofft am anderen Ufer einer imposanten Industriemüllverbrennungsanlage konfrontiert. Direkt vor Bad Krozingen und Badenweiler, in der Hauptwindrichtung, liegt eine Zone der elsässischen Großindustrie.

Südlich des Kaiserstuhls husten die Chemiekombinate von Chalampé und Ottmarsheim schwefelgelben Auswurf in den Himmel, in Mittelbaden gehen den Leuten mitunter die Augen über: Zu Tränen reizen im Raum Rastatt die Ausdünstungen, die aus den Raffinerien von Drusenheim, 20 Kilometer nördlich Straßburgs, herüberwehen.

Im eigenen Land klappt die Zusammenarbeit kaum besser. „Da geht es ja blind durcheinander“, schimpft Kurt Becker-Marx. Und Rheinhessen-Planer Jakobi: „Die rauhe Wirklichkeit ist ziemlich chaotisch.“

Beispiel Südpfalz: Vor Jahren versprach Helmut Kohl, Regierungschef im Land der Reben und Retorten, „die Region zu einer echten, gleichgewichtigen Partnerschaft mit den rechtsrheinischen Gebieten zu führen“. Eine Mineralölraffinerie, meinte Kohl, käme ihr dabei zustatten, das Spottwort zu widerlegen, rechts des Rheins blüht die Wirtschaft, am linken Ufer stechen die Schnaken.

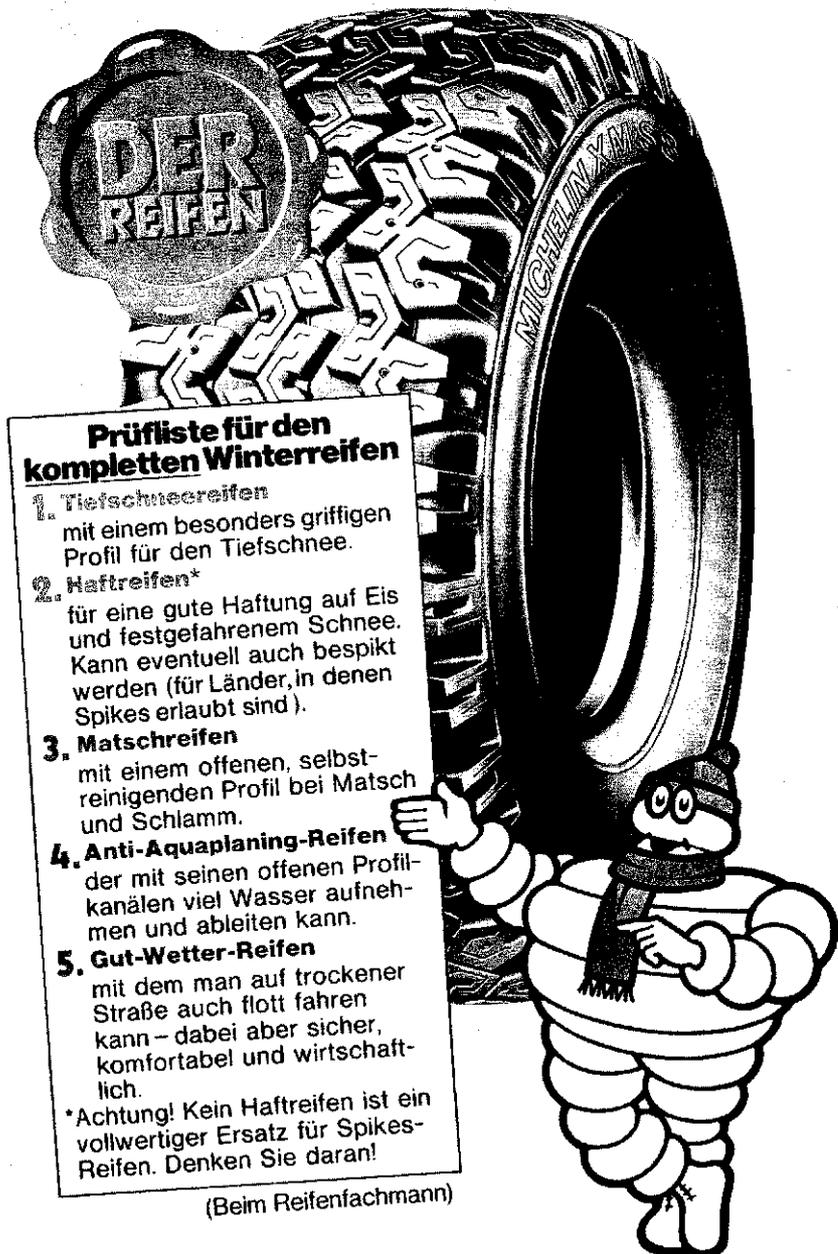
Im Badischen dampften bereits seit den sechziger Jahren drei Raffinerien:

75-1A 261

# Michelin

## der komplette XM+S8 Winterreifen

Ob Winterreifen oder nicht, das hängt vom Klima und von der Gegend ab, in der Sie fahren müssen oder wollen. Wenn Sie sich für Winterreifen entschieden haben, dann sollten es komplette Winterreifen sein. Achten Sie deshalb beim Kauf auf die 5-Punkte-Prüfliste!



### Prüfliste für den kompletten Winterreifen

1. **Tiefschneereifen**  
mit einem besonders griffigen Profil für den Tiefschnee.
2. **Haftreifen\***  
für eine gute Haftung auf Eis und festgefahretem Schnee. Kann eventuell auch bespikt werden (für Länder, in denen Spikes erlaubt sind).
3. **Matschreifen**  
mit einem offenen, selbstreinigenden Profil bei Matsch und Schlamm.
4. **Anti-Aquaplaning-Reifen**  
der mit seinen offenen Profilkämen viel Wasser aufnehmen und ableiten kann.
5. **Gut-Wetter-Reifen**  
mit dem man auf trockener Straße auch flott fahren kann – dabei aber sicher, komfortabel und wirtschaftlich.

\*Achtung! Kein Haftreifen ist ein vollwertiger Ersatz für Spikes-Reifen. Denken Sie daran!

(Beim Reifenfachmann)

# ZentRa SAFARI electronic



Mit dieser Uhr beherrschen Sie die Zeit. Sie geht immer. Immer richtig. Elektronenpräzise. Eine Uhr der internationalen Klasse. Day-date, Edeldahl, wasserdicht.

Modell-Nr.: 7.446 B 102.  
Preis (incl. Energiezelle):

**DM 278,-**

Modell-Nr.: 7.445 B 102  
mit Silberblatt, Datum  
**DM 265,-**

Exklusiv im  
ZentRa-Fachgeschäft.



ZentRa-Fachgeschäfte  
in Ihrer Nähe:  
Siehe letzte weiße Seite  
im amtlichen Telefonbuch.

wohl hatten sich auch am Pfälzer Ufer, in Wörth und Speyer, zwei Crackanlagen aufgetan, doch das war Kohl nicht genug. Für das „echte Gleichgewicht“ sollte, in Germersheim, die sechste Öldestille her.

Dabei störte es den Landesfürsten kaum, daß schon jetzt die Raffinerien der Region nach einer Untersuchung des Kernforschungszentrums Karlsruhe jährlich mehr als 21 000 Tonnen giftiges Schwefeldioxid in die Luft blasen — eine Menge, die 1400 Güterwaggons füllen würde. In Mannheim war damals die durchschnittliche SO<sub>2</sub>-Konzentration in der Atemluft dicker als in Gelsenkirchen, ergaben Messungen der Deutschen Forschungsgemeinschaft.

Chemie-Smog schluckte über Mannheim und Karlsruhe ein Zehntel der mittleren Sonneneinstrahlung, warnten die Experten, dort sind „gesundheits-

Raffinerie beim Anhörtermin, „darf den kalten Arsch nicht fürchten.“

Mit einem Rohöldurchsatz von gut 50 Millionen Jahrestonnen sollte dort, wo 1960 noch nicht ein einziger Tropfen Öl floß, ein Drittel der gesamten bundesdeutschen Raffineriekapazität auf einen Radius von 20 Kilometern konzentriert werden. Erst Ölkrise und Konjunkturfurche stoppten das Projekt.

## „Alle planen Arsch an Arsch.“

Laut Südpfalz-Plan sind — so der wolkige Imperativ — die „günstigen Standortvoraussetzungen im Rheintalgraben voll auszuschöpfen“; aber auch die Badener drüben hatten „mit Vorrang besonders die Rheinzone als Wirt-



Anti-Atommeiler-Demonstration: Die Basis ermunterte die Bürgermeister

schädigende Wirkungen nicht auszuschließen“.

Doch das Basler Wirtschaftsforschungsinstitut Prognos, von den Rheinpfälzern um ein Gutachten gebeten, definierte das rechte Maß zwischen Gesundheitsstandards und Industrialisierungsplänen zugunsten des Wachstums. „Eine Idealbedingung“ wäre erfüllt, schwärmten die Experten, wenn im „Raffineriezentrum Karlsruhe-Wörth“ auch noch „petrochemische Folgeindustrien zur Ansiedlung“ kämen, die ihrerseits auf die Raffinerien wachstumsfördernden Einfluß nähmen und auch die bestehende Chemie befruchten könnten.

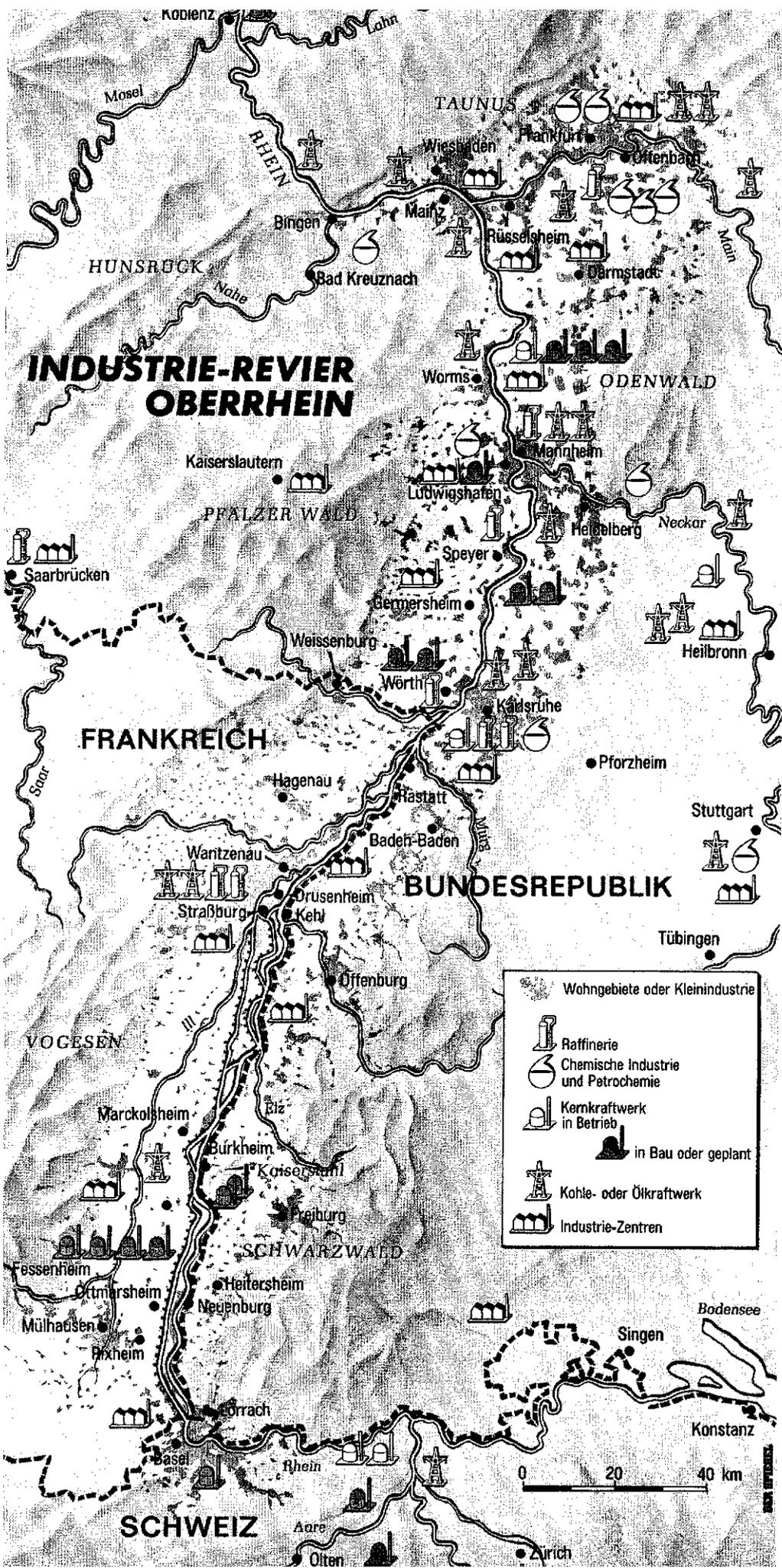
Blackout für Umweltschutz. „Wer einen blauen Himmel haben will“, dozierte der Sprecher einer Karlsruher

schaftslandschaft“ reklamiert — über das, was beiderseits des Rheins langfristig sinnvoll ist, war den Plänen nichts zu entnehmen.

Die bewährte Zunftregel lautet: „Jeder gegen jeden“, ergrimmt sich Südhessen-Planer Werner Zimmer, ein Prinzip, das Wolfgang Fuchs freundlicher so erklärt: „Jeder plant mit dem Gesicht zu seiner Metropole ausgerichtet.“ Kurt Becker-Marx sieht es aus anderer Perspektive: „Alle planen Arsch an Arsch.“

Weil dies auch die europäische Perspektive ist, vermochten die Planer beispielsweise den Anschluß Straßburgs an die Autobahn Frankfurt — Basel bis heute nicht zu finden.

Er scheitert, weil die Franzosen den Rheinübergang unbedingt südlich, die



Deutschen aber die Brücke partout nördlich von Straßburg haben wollen — beide unter Berufung auf Arbeit und Absichten der jeweiligen Planungsbehörden.

„Planer und Pläne werden nur dann konsultiert“, weiß die Kehler Stadtplanerin Sigrun Lang, „wenn es entweder darum geht, Ausreden zu finden, oder aber bestenfalls zur Rechtfertigung ausgewählter Vorhaben.“

Entschiedener — und gelegentlich erfolgreicher — Widerstand geht denn auch zumeist von einzelnen Gemeinden oder Kreisen aus, denen Industrialisierungsprojekte ans Mark gehen — und die auf Mehreinnahmen aus einer reichlicher fließenden Gewerbesteuer der neuen Betriebe zu verzichten bereit sind: Der Stadtrat von Neuenburg im Markgräflerland verwarf sich gegen die Ansiedlung einer Reaktorbrennelementefabrik im benachbarten Weinort Heitersheim. Der Kreistag von Lörrach votierte gegen das Kernkraftwerk Schwörstadt, acht Nachbargemeinden prozessieren gegen das Atom-Ei von Wyhl.

**Kein Konzept — nur widersprüchliche Einzelaktionen.**

Zur Hartleibigkeit ermuntert wurden etliche Stadtväter durch die Basis. Immer mehr Bauern und Bürgermeister, Studenten und Arbeitnehmer demonstrieren gegen riesige Rheinstaufstufen und monströse Verkehrsprojekte, gegen Kernkraftwerke und Raffinerien, Deponien und Schmutzindustrien: Opposition gegen ein Zementwerk im Schweizer Rekingen, eine Ammoniakfabrik im elsässischen Ottmarsheim, beide direkt vor badischen Erholungsgebieten, gegen den Ölhafen von Drusenheim und den Rhein-Rhône-Großschiffahrtskanal („Le Monde“: „Ungeheuerliche Verschwendung öffentlicher Gelder“).

Nicht minder umstritten: die Kette der Atomkraftwerke von Fessenheim im Elsaß und Kaiseraugst in der Schweiz bis zum Nuklearkern Biblis — „die gewaltigste Energieballung auf der Erde“ („Die Welt“).

Ein klares Konzept ist weder bekannt noch erkennbar. „Es gibt nur eine Vielzahl in sich widersprüchlicher Einzelaktionen“, rät Klaus Weyrosta, SPD-Fraktionsvize im Stuttgarter Landtag, „immer wenn gerade Rauch aufsteigt.“ Beispiel Marckolsheim.

Als dort, in dem elsässischen Industriestrand weit der Rebenhänge des Kaiserstuhls, wo ein vielgerühmter Wein gekeltert wird, Bürgerinitiativen den Bauplatz eines Bleichemiewerks

besetzten, war Ministerpräsident Filbinger einverstanden. Auch er befürchtete „große Schäden“ — Marckolsheim direkt gegenüber liegt, mitten in der eben noch von ihm in Schutz genommenen „empfindlichen Landschaft auf deutscher Seite“, der Flecken Wyhl. Und dort sähe Filbinger, Aufsichtsratsvorsitzender des Badenwerks, gern einen gigantischen Atomreaktor brüten.

### Deutsch-französisches Gerangel verschärfte die Probleme.

„Die Landschaft“, resigniert Weyrosta, „wird vermarktet unter wirtschaftlichen und technischen Zwängen.“ Nationaler Konkurrenzkampf kommt erschwerend hinzu: „Es gilt, die Schlacht an den Grenzen zu gewinnen“, lautet die Parole in Paris: Das Elsaß sei, so Premierminister Chirac, „eine strategische Region in der Wirtschaftsentwicklung Frankreichs“.

Prompt ängstigt sich Filbingers Wirtschaftsminister Rudolf Eberle, „in einen Entwicklungsschatten hineinzu kommen“, weil der Kampf der Regionen um einen gewissen Anteil am Sozialprodukt immer härter wird.

Die Franzosen hatten den Wettkampf gewonnen, mit Chemiekombinaten der amerikanischen The Polymer Corporation in La Wantzenau oder von Pechiney und Rhône-Poulenc in Ottmarsheim und Chalampé, mit der Getriebefabrik von General Motors in Straßburg oder dem Aluminiumwerk von Neuf-Brisach.

Die Deutschen überboten bald die linksrheinische Konkurrenz: Mehr als 12 000 Elsässer arbeiten inzwischen in Deutschland. Standard Elektrik Lorenz

etwa holte jeden Tag 300 Frauen über die Grenze, das Lastwagenwerk von Daimler-Benz in Wörth karrte täglich zweimal 450 Elsässer herbei.

Um „ein gewisses Gegengewicht“ herzustellen und die Pendlers in der Heimat zu halten, forcierten Frankreichs Planificateure die Industrialisierung. Rund ein Drittel der neuen Arbeitsplätze boten Auslands-töchter deutscher Unternehmen an, darunter Adressen wie Siemens, Osram und Mercedes-Benz France. Aber auch das war nun nicht recht.

Doch gerade der Zugang fremder Firmen bestätigte „in den Augen der Elsässer die Abhängigkeit ihrer Wirtschaft gegenüber dem Ausland und ihre Zerbrechlichkeit“, fand „Le Monde“. Der konservative „Figaro“ beschwor: „Es gilt auch und zuerst, französische Industrie an den Rhein zu ziehen.“

Vonnöten seien, hatten die französischen Planer errechnet, jährlich mindestens 3000 neue Arbeitsplätze. Sie wurden — weil die Frontaliers, 30 000 meist qualifizierte Fachkräfte, weiter über die Grenzen gehen — mit immer mehr Spaniern, Italienern und Nordafrikanern besetzt.

„Ich mußte Leute aus Toulouse und selbst von Martinique und Guadeloupe



Ungeklärte Industrie-Abwässer bei Mannheim „Ungeheure Verschwendung“

kommen lassen“, berichtete der Leiter des Arbeitsamtes in Mulhouse. Die Zubringer-Busse von Peugeot klapperten täglich 15 000 Kilometer ab, jeder vierte Autowerker ist Ausländer.

Derlei Widersinn verblaßt gegen den neuesten Trend am Oberrhein: „An keinem Ort der Welt gibt es eine derartige Konzentration von Atommeilern“, rechnet Hansjürg Weder, Rat im Basler Parlament, vor: Zwischen Gösigen und Wyhl ortet er Pläne für „vorläufig“ acht Nuklearparks mit 14 bis 17 Reaktoren. „Ab Marktplatz Basel“, hat er gemessen, liegen im Umkreis bis 60 Kilometer die Atommeiler von Kaiseraugst (12), Schwörstadt (20), Gösigen (39), Fessenheim (40), Graben (41), Leibstadt (45) und Wyhl (60).

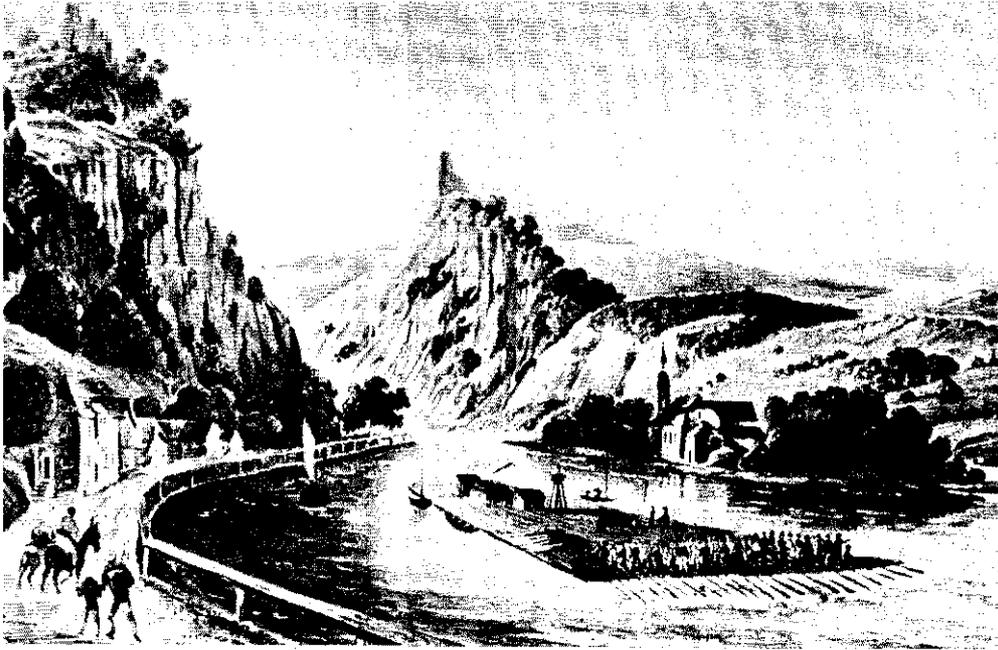
Von Planung oder Absprache konnte dabei nur selten die Rede sein. Die Regierung des Kantons Aargau genehmigte ihre Atomkraftwerke Leibstadt und Kaiseraugst, „ohne die deutschen Nachbarn auch nur zu begrüßen“, so Hansjürg Weder. Dann aber erhob sie Protest gegen das deutsche Projekt Schwörstadt. Das war unhöflich, denn Schwörstadt-Planer Badenwerk finanziert Leibstadt und Kaiseraugst mit.

Auch im elsässischen Fessenheim ist das Badenwerk mit von der Partie. „Wie in der Vergangenheit die Reben Reichtum brachte, wird die Zentrale Fessenheim zum Wohlstand des Elsaß beitragen“, preist Electricité de France seine Atomreaktoren.

Bereits 1971 hatte sich die Industrie- und Handelskammer Freiburg für ein



Fischsterben im Rhein: „Immer wenn der Rauch aufsteigt“



Idyllischer Rhein: „An keinem Ort der Welt ...“

Kernkraftwerk von 5000 Megawatt bei Breisach entschieden. „Die zunehmende Industrialisierung und die rasch wachsende Bevölkerung im südlichen Oberrheingebiet verlangen nach mehr Elektrizität.“

Was die Freiburger nicht kümmerte: Der Standort Breisach lag in Hauptwindrichtung vor den hochwertigsten Weinbauzonen, vor Burkheim, Oberrotweil und dem Blankenhornberg. Das Stammland badischen Weinbaus, nach dem Krieg mit Milliardenaufwand aufgepöppelt, wäre im Kühlnebel des Atommeilers untergegangen.

Die Luft im Rheintal, infolge besonders geringer Luftbewegung „unter einem klimatischen Deckel“ (so der Straßburger Klimatologe Heil), und Wasser reagieren auf Umweltünden hier sehr viel schneller und empfindlicher als anderswo. Und Energiepolitik hat am Oberrhein schon einmal zu einer fatalen Fehlentwicklung geführt. Die Folgen kosten noch heute Milliarden.

Denn der Grand Canal d'Alsace zwischen Basel und Karlsruhe, als Kriegsbeute in Artikel 358 des Versailler Vertrages verewigt, sollte mit Staustufen samt Kraftwerken vornehmlich der Stromerzeugung dienen. Der sogenannte Kraftausbau, 1932 nach sechs Kilometern bei Kembs unterbrochen, wurde nach 1945 mit Marshallplangeldern fortgeführt — mit Turbinen und Schiffsschleusen, so tief wie der Suezkanal und anderthalbmal so breit, zunächst 53 Kilometer bis Breisach.

Im alten Rheinbett verblieb ein Rinnsal, vor Breisach fiel der Grundwasserspiegel um bis zu zehn Meter, „Devastierungen übelsten Ausmaßes“ (Professor Wilhelm Schäfer) waren die

Folge. Im Hartheimer Wald bei Breisach zum Beispiel mußten die Forstwirte 3500 Hektar endgültig aufgeben. Vergeblich versuchten sie, durch Umforstung auf Trockenbodenbäume weitere 1000 Hektar Wald zu retten; selbst anspruchslose Fichten verdorrten — der Wald versteppte, „Schutthaldenvegetation“ (Schäfer) machte sich breit.

Um totale Verstepfung auch auf den weiteren 65 Kilometern bis Straßburg zu verhüten, zahlte die Bundesrepublik einen hohen Preis: die Beteiligung an der von Frankreich geforderten, milliardenschweren Moselkanalisierung.

Frankreichs Gegenleistung: Statt des durchgehenden „Grand Canal“ wurde nun das Rheinwasser durch Stauwehre in sogenannte Schlingen, kurze Seiten-

kanäle mit E-Werken, abgeleitet und dem Fluß wieder zugeführt.

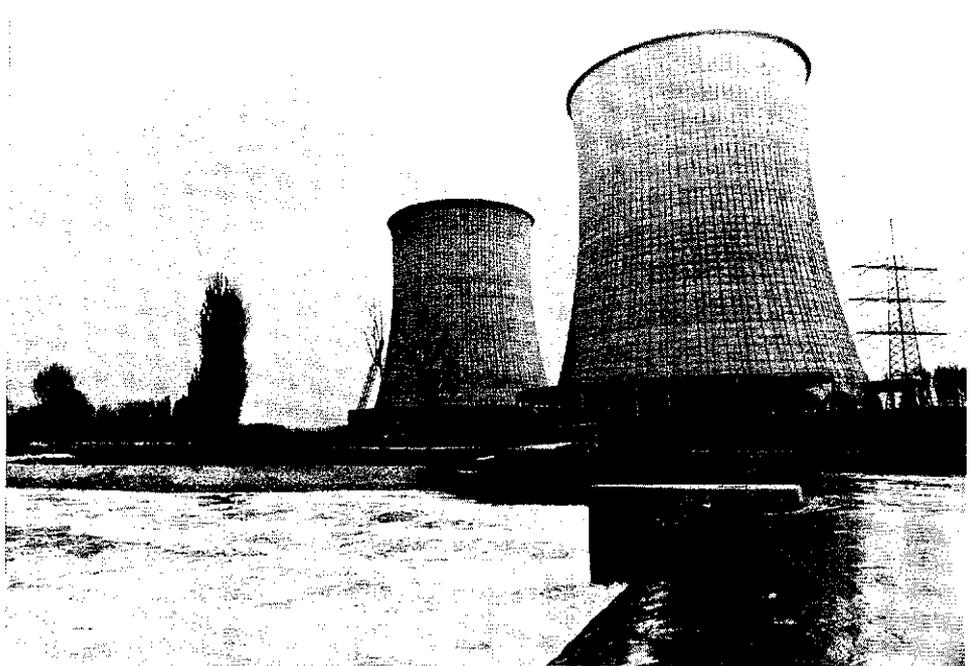
Seitdem — 1970 war Straßburg erreicht — werden ständig neue Staustufen nötig. Denn der Rhein, wegen der Schlingen bis zu jeweils zwölf Meter aufgestaut, wühlt sich hinter dem Wehr schnell immer tiefer in den Boden und gefährdet dabei die Schifffahrt.

### Aus Auen werden riesige Deponien.

Ende 1974 wurde die Stufe Gamsheim fertig, und wenn 1977 die Stufe Iffezheim eingeweiht wird, beginnt der Bau an der Stufe Neuburgweier, 1981 ist in diesem Takt die Stufe Germersheim fällig — zum Stückpreis von rund einer Milliarde Mark.

Die Häfen müssen dem neuen Wasserstand angepaßt werden, aber auch die Wasserversorgungs- und Abwasseranlagen der Gemeinden bis hinein in die Keller. „Eine Nutzen-Kosten-Analyse“, bestätigt die Bundesregierung, „liegt nicht vor.“

In jedem Stau sinken die Schwebstoffe des Flußwassers zu Boden und dichten ihn wie eine Isolierschicht gegen das Grundwasser ab. „Die ausgetrockneten Auen werden Stück um Stück der Verbauung durch Industrien, Öltanklager, Überlandleitungen, der Anlage von Straßen und Siedlungen, Sportplätzen und der Lagerhaltung freigegeben oder als Industriemülldeponie riesigen Ausmaßes genutzt“, klagt Professor Schäfer: „Das macht die ganze Ahnungslosigkeit und das ganze Unverständnis für das so zerstörte funktionale Gefüge deutlich. Daran stirbt der Oberrhein.“



... eine derartige Konzentration von Atommeilern: „Industrialisierter Rhein“

\* Kernkraftwerk Biblis.