



Mercedes: »Was geht überhaupt noch?«

Deutschlands größter Konzern stößt mit seinen Plänen in jüngster Zeit häufig auf Widerstand. Erst wurde die Teststrecke, die Daimler-Benz in Boxberg anlegen wollte, durch Gerichtsentscheid verhindert. Nun ist der beabsichtigte Neubau eines Automobil-Werkes in Rastatt gefährdet: Umweltschützer drohen mit Klagen. *

26.04.1987, 13.00 Uhr • aus [DER SPIEGEL 18/1987](#)



Wolfgang Huber bleibt kurz stehen und lauscht. Viel zu sehen ist um fünf Uhr morgens noch nicht. Zu hören um so mehr.

»Das mit der hellen Oberstimme«, sagt Huber, »ist ein Sommergoldhähnchen.« Eine Mönchsgrasmücke macht er noch aus, Kleiber, Star, Meise, Zaunkönig, Buntspecht und Singdrossel, die sich alle bei Tagesanbruch melden.

Auf seinem Waldspaziergang kommt Huber, Lehrer in Rastatt und Sprecher beim Deutschen Bund für Vogelschutz in Baden-Württemberg, noch an einem Bach vorbei. Mit der Taschenlampe leuchtet er ein Holzschild an: »Schilfröhricht, Paradies für Wasservögel, niemals abbrennen«.

Die Stadtverwaltung von Rastatt hat die Tafel einst aufgestellt, was ihr inzwischen peinlich sein dürfte. Für das Paradies nämlich hat sie neue Pläne: Bald schon sollen darauf Fabrikhallen und Verwaltungsgebäude stehen - das neue ‚Automobil-Werk von Daimler-Benz.

Derzeit entdeckt Huber dort noch den Weidenlaubsänger. Die Vogelschützer und andere Umweltverbände wollen verhindern, daß da einmal bis zu tausend Autos pro Tag produziert werden.

Auch in Boxberg seien ja schließlich die Anwohner mit Klagen vor dem Bundesverfassungsgericht erfolgreich gewesen und hatten verhindert, daß Mercedes dort eine Teststrecke baut. »Rastatt«, sagt Huber, »könnte ein zweites Boxberg werden.«

Für Daimler-Benz wird das Thema allmählich ärgerlich. Was immer der Konzern plant, es regt sich Widerstand. Benimmt sich Daimler denn wie eine Planierraupe im Naturschutzgebiet? Oder sind große Industrieansiedlungen heutzutage überhaupt nicht mehr möglich, weil dafür, wo auch immer, ein Flecken Natur zubetoniert wird?

Ministerpräsident Lothar Späth (CDU) jedenfalls zeigt bereits Zeichen von Verbitterung. Wenn Daimler auch in Rastatt nicht zum Zuge komme, so fragt Späth, »was geht dann überhaupt noch?«

Es sind keineswegs Grüne mit Rauschebart und lila Latzhose, die dem Landesvater zu schaffen machen. Wolfgang Huber etwa, grauer Anzug, gerader Scheitel, ist aktiver CDU-Mann. Er hat nichts gegen Daimler, nichts gegen Autos und auch nichts dagegen, daß sie in Rastatt gebaut werden- nur auf dem vorgesehenen Areal soll das eben nicht geschehen.

Will er sich für diese These auf Parteiversammlungen Gehör verschaffen, muß Huber schon mal mit dem Bierglas auf den Tisch klopfen, bis die verstummen, die

ihn niederbrüllen wollen. Dabei ist Huber sicher, daß »die CDU Leute wie mich braucht, die sagen, was im Umweltschutz nötig ist«.

Franz Rothenbiller, Christdemokrat und Oberbürgermeister von 40000 Rastätten, meint allerdings, das wüßte er nun selbst am besten. Vor Jahren schon, »als das noch ein bißchen revolutionär erschien«, hat er ein Naturschutzgebiet ausweisen lassen.

Während Kommunen sonst oft nur ihre Gewerbe flächen im Auge haben, sei das »wohl das erste freiwillig erarbeitete große Schutzgebiet« gewesen. Auch er, so die Botschaft, sei also ein Umweltschützer.

Gleichzeitig ist Rothenbiller oft nach Untertürkheim gepilgert, um den Daimler-Managern stets das gleiche vorzubeten: »Leute, ihr habt bei uns ein großes Gelände, nun laßt doch mal was sehen, bringt doch mal was.«

In Rastatt arbeiten bereits 1300 Leute »beim Benz«, wie die Leute im Badischen sagen. Das Getriebewerk liegt im Westen der Stadt, wo das Unternehmen rund 80 Hektar Land besitzt oder eine Option darauf hat. Die angrenzenden 90 Hektar, die für ein Pkw-Werk zusätzlich benötigt werden, gehören bis auf ein kleines Karree (13 Hektar) dem Land und der Stadt. Hier drohen also, so glaubte Daimler-Manager Werner Niefer noch Ende vergangenen Jahres, »kaum Prozesse mit

verkaufsunwilligen Privatbesitzern wie beim Boxberg-Projekt«.

Auch die Betriebsräte in nahe gelegenen Daimler-Werken sind für den Neubau in Rastatt. Die drei Lkw-Werke Mannheim, Wörth und Gaggenau haben Probleme. Werden nicht mehr Lastwagen und Busse verkauft, könnten mehrere tausend Beschäftigte ihren Arbeitsplatz verlieren. Was also liegt näher, als in Rastatt für diese Leute neue Arbeitsplätze zu schaffen?

Als der Vorstand entschieden hatte, was aus Unternehmenssicht wohl nicht anders zu entscheiden war, ließen die Politiker sich für ihre Leistung feiern. Lothar Späth verkündete eilig, mit wieviel Millionen das Land Baden-Württemberg die Ansiedlung fördere. Oberbürgermeister Rothenbiller ließ sich in den Straßen seiner Stadt zum großen Wurf gratulieren; immerhin sollen bis Mitte der neunziger Jahre rund 7000 Arbeitsplätze entstehen.

Rothenbiller ist, fast ein Jahr danach, noch immer stolz auf sich. Hat er aber vermeindliche Gegner der Ansiedlung vor sich, begründet er seine Tat wie ein Beschuldigter vor Gericht: Er spricht dann von persönlichen Erlebnissen, die ihn nun mal so geformt hätten, daß er gar nicht anders habe handeln können.

Eines der prägenden Erlebnisse: Rothenbiller war kaum im Amt, als Ende der siebziger Jahre die SEL ein Werk in Rastatt schloß. Die Entlassenen protestierten nicht vor der Konzernverwaltung, sondern vorm Rathaus, was der Bürgermeister »als Auftrag verstand«.

So versuchte er, den Reifenhersteller Michelin nach Rastatt zu ziehen. Doch Landau in der Pfalz überbot die geplante Investitionszulage von acht Prozent und bekam den Zuschlag. Drum habe Rothenbiller den Ministerpräsidenten nun auch »eindringlich an die Michelin-Sache erinnert«. Daimler soll zwar keine direkten Zuschüsse erhalten, aber baureifes Gelände. Straßen werden gebaut, Wasser- und Elektrizitätsanschlüsse gelegt, ein Kanal muß umgeleitet, der morastige Baugrund aufgefüllt werden. Das kostet die öffentliche Hand fast 160 Millionen Mark. Rastatt soll 22 Millionen aufbringen, 138 Millionen das Land. Rothenbiller hat dem Landesvater Späth auch gleich einen Strauß »Rosen aus Rastatt« überreicht, als Dank für die »großzügige Unterstützung«.

Die EG-Kommissare in Brüssel ermitteln noch, ob die überhaupt zulässig ist. Sie werden sich mit Späth wohl auf einen Kompromiß einigen: Daimler-Benz soll einen Teil der Erschließungskosten, vielleicht 80 Millionen Mark, aus den eigenen, gut gefüllten Kassen bezahlen. Bei _ (Bei der Besichtigung des geplanten)
_(Baugeländes Anfang April.)

einer insgesamt 1,8 Milliarden Mark teuren Investition kann das die Pläne des Konzerns kaum gefährden.

Unter den Rastättern wird bereits eine Art Goldgräberstimmung spürbar. Manche sehen sich schon im Daimler-Jahreswagen herumfahren. Dem Chef einer Fabrik, die Kunststoffteile für VW, Audi und Porsche fertigt, erscheint die Ansiedlung »wie ein Lottotreffer«.

Ein Immobilienhändler versucht, die Spekulation mit dem Hinweis auf das Mercedes-Werk in Sindelfingen anzuheizen. »Bald Preise wie in Sindelfingen?« fragt er in einer Annonce. Seine Antwort: »In Rastatt lohnt sich's, jetzt zu kaufen.« Aber auch jene Rastätter die nicht auf die schnelle Mark aus sind haben kaum Einwände gegen die Daimler-Pläne. Das mag auch daran liegen, daß für sie, anders als für die Leute in Boxberg, kein anonymer Konzern kommt, sondern »der Benz«. Bei dem hat so mancher Großvater schon geschafft - völlig - klar, daß der Enkel dort auch eine Lehrstelle bekommen soll.

Dennoch kann das Projekt noch immer scheitern, auch wenn die Neigung zum Protest bei den Rastättern gering ist. Die Initiative »BENZ« (Bürgeraktion zur Erhaltung der Natur für die Zukunft) hatte zwar bei ihrer Gründung bundesweit für Schlagzeilen gesorgt, als erhebe sich das Volk nun machtvoll gegen die Ansiedlung. Tatsächlich versuchten aber eines Abends im Gasthaus »Schwert« nur zwei Dutzend Leute einen gemeinsamen Nenner für ihren Protest zu finden. Inzwischen ist von der Initiative kaum etwas übriggeblieben. So leicht, meint Oberbürgermeister Rothenbiller, seien die Badener eben nicht »vom Stuhl zu lupfen«.

Nein, scheitern könnte die Daimler-Ansiedlung nur noch am Widerstand der Verbände, des Bundes für Umwelt und Naturschutz und des Bundes für Vogelschutz, in dem Wolfgang Huber aktiv ist. Auch der World Wildlife Fund (WWF) meldet Bedenken an.

Rothenbiller hatte dem WWF vor zwei Jahren ein stillgelegtes Elektrizitätswerk und großzügige Unterstützung angeboten, damit der Fonds sein Auen-Institut in Rastatt ansiedelte. Prinz Philip kam zur Eröffnung und später kamen immer mal wieder prominente Besucher vorbei, die den Namen Rastatt sonst allenfalls aus den Staudurchsagen des Verkehrsfunks kannten.

Inzwischen sind einige Rastätter gar nicht mehr so glücklich mit ihrem WWF, kritisieren in den Leserbriefspalten der Lokalzeitung das »beinahe partisanenhafte Verhalten und die Nörgelei« des Instituts. Dabei will der Leiter, Emil Dister, keineswegs die Daimler-Ansiedlung generell verhindern. Nur den geplanten Standort hält er für »ökologisch unvertretbar«.

Auf dem Baugelände soll das Grundwasser abgesenkt werden. Straßen- und Bahnanschlüsse durchschneiden den Ötigheimer Wald, ein wichtiges Naherholungsgebiet, und den Rastätter Bruch, einen idealen Lebensraum für seltene Vögel und Amphibien.

Wenn ein Werk mit 7000 Arbeitsplätzen entsteht, wird der gesamte Raum dichter besiedelt. Schon dadurch werde, fürchtet Dister, auch das nahe gelegene Naturschutzgebiet Rastätter Rheinaue »in Mitleidenschaft gezogen«.

Wolfgang Huber zeigt die Folgen des geplanten Werksbaus am liebsten am Riedkanal, der sich wie ein Naturbach durchs Gelände zieht. Er ist vor Jahrzehnten künstlich angelegt worden, inzwischen ist er von Schilf, Erlen und Buchen umsäumt und bietet Vögeln, Molchen, Fröschen und Ringelnattern ideale Lebensbedingungen.

Die kleine Idylle war bereits als Naturschutzgebiet vorgeschlagen. Nun soll der Kanal verlegt werden, weil er mitten durchs künftige Werks Gelände flösse.

Lothar Späth scheint das nicht zu beunruhigen, sein Blickwinkel ist anders. Er lässt sich in seinem Dienst-Daimler auf einen Feldweg chauffieren, von dem aus nur weites, ödes Ackerland zu sehen ist. Dort kann der Ministerpräsident dann beim besten Willen nicht erkennen, warum hier kein Autowerk stehen soll«.

Das Gros der verplanten Fläche besteht in der Tat aus Ackern oder bereits

genutztem Gewerbegebiet. Da ist nicht viel zu verderben, doch vor allem durch den Bau von Straßen und Gleisanschlüssen wird der Schaden in den angrenzenden Wäldchen und Wiesen um so schlimmer sein.

Ornithologe Huber jedenfalls befürchtet für die seltene Artenvielfalt das Schlimmste. Nachtigall, Pirol, Bussard

und Schwarzmilan werden schnell flüchten, wenn in der Nachbarschaft Autos gebaut werden.

Das Wäldchen aus Erlen und Eschen, das unmittelbar an das geplante Werksgelände grenzt, ist nach Ansicht der Umweltschützer äußerst selten. Das Gebiet wurde früher regelmäßig überschwemmt. Heute schwankt der Grundwasserspiegel entsprechend. Eine ganz eigene Pflanzen- und Tierwelt hat sich in diesem Biotop angesiedelt.

Vor einiger Zeit hat die Stadt das noch gewürdigt. Eine Starkstromleitung wurde in 94 Meter Höhe über den Baumkronen entlanggeführt, damit keine Schneise in den Wald geschlagen werden mußte. Doch nun, fürchtet Huber, kann dem Wald ein Teil seiner Lebensgrundlage entzogen werden, wenn im benachbarten Daimler-Gelände das Grundwasser gesenkt wird.

Dabei sei es ja keineswegs so gewesen, sagt Späth, »daß wir beim Daimler gesessen haben und fragten, wie hättet ihr es denn gern?« Man habe durchaus auch über den Naturschutz verhandelt. Als Ergebnis präsentiert er etwa einen Waldstreifen, der ursprünglich dem Werksgelände zugeschlagen und abgeholzt werden sollte. Auf den hat das Unternehmen nun verzichtet. Auch wird der verlegte Riedkanal von einem doppelt so breiten wie ursprünglich geplanten Schilf- und Baumstreifen umgeben sein.

Das Land selbst will mit rund 24 Millionen Mark »ökologische Ausgleichsmaßnahmen« finanzieren. Stillwasserbiotope werden angelegt. Ein Bahngleis wird über eine Brücke und nicht über einen Damm geführt, der ein Feuchtgebiet durchschnitten und Amphibienwanderungen verhindert hätte.

Den Umweltverbänden genügt das nicht. Sie suchen weiter nach Möglichkeiten, das Werk an der vorgesehenen Stelle zu verhindern. Ihre Chancen sind keineswegs schlecht.

Daimler steht unter Zeitdruck. Bis 1990 soll das Werk stehen. Eine einzige Klage, die das Genehmigungsverfahren aufhält, kann das 1,8-Milliarden-Projekt an diesem Ort zu Fall bringen.

Bei Rastatts Bürgermeister Eugen Mockert, vom Oberbürgermeister beauftragt,

die privaten Grundstücke aufzukaufen, stellte sich auch gleich »das Boxberg-Syndrom« ein. Weigert sich einer zu verkaufen, müßte die Stadt eine Enteignung beantragen. Und die, so hatten die Verfassungsrichter im Fall Boxberg ja entschieden, ist so einfach nicht möglich.

Bislang konnte Mockert schon oft auf seinen eigenen Erfolg anstoßen. Mehr als zwei Drittel aller Besitzer haben beim hier üblichen »Abtrunk« bereits Abschied genommen von ihrem Grund, den sie für 25 Mark pro Quadratmeter verkauften. Die anderen, meint Mockert, »pokern höchstens um mehr Geld«.

Über fehlende Unterstützung kann sich der Aufkäufer nicht beklagen. Im benachbarten Ottersdorf, wo viele der Grundstückseigner wohnen, hat der Pfarrer von der Kanzel herab gemahnt, als Christ müsse man verkaufen.

Damit keiner sein Land an die Naturschützer abgibt, die das Verfahren dann blockieren könnten, hat die Stadt sich ein Vorkaufsrecht gesichert. Die Umweltverbände sind dennoch optimistisch zu einem Grundstück zu kommen und dann klagen zu können: Durch eine Schenkung könnte das Vorkaufsrecht der Stadt umgangen werden.

Daimler bereitet sich auf den Fall bereits vor. Sind nur ein oder zwei Grundstücke im Besitz der Naturschützer, will das Unternehmen auf sie verzichten, denn die Privatflächen liegen alle am äußersten Rand des Geländes. Das Werk würde dann eben »einen Knick bekommen«, meint ein Daimler-Manager.

Doch auch dann können die künftigen Nachbarn, als Anlieger des Werks, mit Einsprüchen und Klagen das Genehmigungsverfahren lange verzögern. Für die Autobauer, die in Zeitnot sind, kann das schon zu lange sein.

Es wäre besser, meint Naturschützer Huber, rechtzeitig darüber nachzudenken, wie eine große Industrieansiedlung ermöglicht werden kann, ohne daß die Natur Schaden nimmt. Die Umweltverbände müßten vor der Planung gefragt werden. Die Schuld an der schwierigen Situation in Rastatt, assistiert WWF-Mann Dister, liege bei der Landesregierung. Die hätte sich den Standort genauer ansehen und dem Unternehmen einen anderen anbieten müssen.

Ministerpräsident Späth hält ein solches Verfahren offenbar nicht für praktikabel. Wenn die Industrie ein Gelände braucht, sei für sorgfältige Planung meistens keine Zeit mehr. »Dann können wir Politiker«, sagt Späth, »doch nicht mehr fünf, sechs Jahre lang in Ruhe alle Alternativen prüfen.« (Im Rastätter Bruch, durch den ein Bahngleis zum Daimler-Werk führen soll.)

