Badische Heimat 60 (1980)

Bedrohte Erholungslandschaft Schwarzwald

Volkskundliche Feldforschung auf neuen Wegen

Rolf Wilh. Brednich, Freiburg

Wenn sich die Volkskunde[1]) bisher mit dem Forschungsbereich „Schwarzwald" auseinandersetzte, so geschah dies meistens im Rahmen eines traditionellen kulturhistorisch orientierten Fachverständnisses, für das der Schwarzwald zugegebenermaßen ein reiches Erkenntnisfeld darstellt. Es braucht hier nur an die intensive Erforschung des Schwarzwaldhauses durch Hermann Schilli[2]), an die Bemühungen von Johannes Künzig[3]) um die Schwarzwälder Sagenüberlieferungen, an Arbeiten über Trachtenwesen, Brauchleben, insbesondere an die Fastnachtsforschung[4]) usw. erinnert zu werden. Dieser Reichtum des Schwarzwaldes an Formen der traditionellen Volkskultur war es wohl vor allem auch, der Ende der 60er Jahre den deutschen Wissenschaftsrat dazu bewogen hat, die Neugründung eines Volkskundelehrstuhles an der Freiburger Universität zu befürworten.

Der Auftrag der volkskundlichen Forschung im deutschen Südwesten erschöpft sich jedoch nicht in der historischen Bestandsaufnahme, die den Schwarzwald notgedrungen zu einer binnenexotischen Reliktlandschaft reduziert. Die aktuellen Probleme dieser Landschaft würden ohne den Gegenwartsbezug auf der Strecke bleiben. Solche Forschung, die sich im Elfenbeinturm abspielt und an den tiefgreifenden Wandlungsprozessen der Jetztzeit vorbeigeht, indem sie lediglich die heile Volkswelt einer vermeintlich guten alten Zeit registriert, kann auch in unserem Fach nicht mehr das Gebot der Stunde sein. Als relevant sehen wir heute vor allem die Forschung an, die diesen Gegenwarts- und Praxisbezug aufweist.

Wer die Entwicklung der Volkskunde in den letzten Jahren aufmerksam verfolgt hat, dem wird es nicht verborgen geblieben sein, daß sich in diesem Fach große Wandlungen abgespielt haben, die man mit Hermann Bausinger[5]) als den Weg von der konservativen Heilslehre und antiquierten Altertumskunde zur Kulturanalyse und empirischen Kulturwissenschaft bezeichnen kann. Dieser Umdenkungsprozeß in Richtung auf eine europäische Ethnologie als kritische Gegenwartswissenschaft, der nicht zuletzt auch durch veränderte Berufsperspektiven der Studierenden in unserem Fach mitverursacht wurde, hatte auch seine Auswirkungen auf den Freiburger Studienplan für das Fach „Volkskunde", der 1975 aufgestellt wurde. Dieser Plan sieht seither auch die Pflicht zur Beschäftigung mit den Problemen der gegenwärtigen kommunalen und regionalen Kulturplanung mit besonderer Berücksichtigung Südwestdeutschlands sowie ein Empirisches Praktikum mit eigener Feldarbeit vor. Beide Vorschriften des volkskundlichen Studienplanes bieten die Voraussetzungen dafür, die Studierenden an den Forschungsbereich heranzuführen, den ich zunächst einmal ganz allgemein „Schwarzwaldprobleme" nennen möchte.

In einem solchen gegenwarts- und praxis orientierten Volkskundeunterricht geht es darum, drängende Gegenwartsprobleme in unserer Region zu erkennen und anzupakken. Der Student soll nicht länger auf Exkursionen ausschließlich z. B. in kulturhistorische Museen geführt werden, um dort die vergangene Volkswelt des 19. Jhs. zu studieren; und Feldforschungsunternehmungen

Unberührtes Schwarzwaldtal — wie lange noch? Foto: W. Brednich, Freiburg

sollen nicht länger nur darauf hinauslaufen, daß die Studierenden nach Relikten aus dieser vergangenen Volkswelt Ausschau halten, indem sie das letzte Volkslied „aus den Kehlen der ältesten Mütterchen", das letzte Schwarzwälder Märchen aufnehmen oder dem letzten Schindelmacher über die Schulter schauen. Volkskunde versteht sich heute als die Wissenschaft von der Kultur und Lebensweise breiter Bevölkerungsschichten. Verantwortliche Forschung auf diesem Gebiet darf nicht länger an den Problemen dieser Region vorbeigehen, sondern muß sich ihnen stellen. Der Schwarzwald ist kein Museum, sondern eine durch zahlreiche Eingriffe von außen gefährdete, starken Veränderungen unterworfene Landschaft. — Nehmen wir Hermann Schillis bewundernswertes Buch über das Schwarzwaldhaus — kürzlich in Neuauflage erschienen — als Beispiel. Wer heute den Versuch unternimmt, mit Schillis Buch als Baedeker bewaffnet den Schwarzwald zu bereisen und die vor dem Zweiten Weltkrieg fotografierten Höfe erneut abzulichten, der wird allenthalben vor einer völlig veränderten Wirklichkeit stehen: kaum noch ein Hof ohne einschneidende Veränderungen und Umbauten, und viele Höfe völlig von der Bildfläche verschwunden, abgebrannt, abgerissen, verloren! Bezeichnend das Schicksal des architektonisch so überaus bedeutsamen Hotzenhauses: Kaum ein Exemplar ist mehr erhalten geblieben; in ähnlicher Weise ist das Zartener Haus vom Aussterben bedroht. Wenn man solche Entwicklungen als Volkskundler nicht zur Kenntnis nehmen will, so heißt das die Augen verschließen vor unserer Gegenwart, vor den tiefgreifenden Veränderungen, denen der Schwarzwald und seine traditionelle Kultur

seit Jahrzehnten unterliegen. Auch die Volkskunde ist meines Erachtens aufgerufen, an der Lösung von Problemen mitzuarbeiten, die in dieser Region als besonders vordringlich anstehen: Das Fach darf sich bei den brennenden Fragen des Landschafts- und Umweltschutzes nicht länger neutral verhalten, sondern es muß versuchen, sich den Herausforderungen zu stellen und nach seinem Vermögen mitzuarbeiten. Zunächst geht es also um das Erkennen und Formulieren von Gegenwartsproblemen im Schwarzwald.

„Schwarzwaldprobleme: Landschaftsschutz und Tourismus — Feinde oder Verbündete", war der Titel eines Vortrages, den der frühere Freiburger Ober-Bibliotheksrat Dr. Ekkehart Liehl am 5. März 1977 an der Universität Freiburg gehalten hat. Für mich war dieser Vortrag der entscheidende Anstoß, mich näher mit aktuellen Schwarzwaldproblemen zu befassen, und ich bekenne, daß ich Herrn Dr. Liehl wertvolle Anregungen verdanke. Herr Dr. Liehl hat in seinem Vortrag einen ganzen Katalog von Gefährdungen aufgestellt, denen der Schwarzwald ausgesetzt ist:

1. Gefahr der Veränderung des Ortsbildes als Ganzes.
2. Gefahr der Veränderung durch Einzelbauten (Hotels, Banken, Ferienwohnungen, Zweitwohnungen etc.).
3. Gefährdungen durch Feriendörfer und Campingplätze.
4. Gefährdung durch Verkehr und Verkehrsanlagen.
5. Gefährdung durch Bergbahnen und Lifte.

Wer diesen Vortrag von Dr. Liehl gehört hat, der wird sich besonders nachdrücklich an die Diapositive erinnern, mit denen er seine Ausführungen begleitet und untermauert hat. Er wird sich aber auch daran erinnern, daß Dr. Liehl keineswegs dabei stehengeblieben ist, die Gefährdungen des Schwarzwaldes anzuprangern, sondern daß er seine besondere Aufgabe im Rahmen der „Arbeitsgemeinschaft Heimatschutz" darin sieht, praktische Folgerungen abzuleiten. Ich brauche in diesem Zusammenhang lediglich auf das verdienstvolle Wirken der Arbeitsgruppe „Bauen und Landschaftsschutz" zur Entwicklung eines neuen Schwarzwaldhauses hinzuweisen.

Unser eigener Ansatz zur Untersuchung von aktuellen Schwarzwaldproblemen im Volkskundlichen Seminar nahm von der Tatsache ihren Ausgang, daß der Schwarzwald vor allem nach dem Zweiten Weltkrieg eine entscheidende Wandlung von der Agrar- zur Erholungslandschaft mitgemacht hat. Die jährlich steigenden Ergebnisse des Fremdenverkehrs zeugen davon, daß der Schwarzwald mit jährlich über 4 Millionen Touristen zu den wichtigsten deutschen Fremdenverkehrsgebieten gehört. Wir sprechen daher von der „Erholungslandschaft Schwarzwald" und sehen in diesem Faktum seine wichtigste Funktion in der Zukunft.

Wodurch kann eine Erholungslandschaft definiert werden? Eine Antwort finden wir bei Christoph Sening; der Titel seines Buches, den wir uns für unseren Vortrag teilweise entlehnt haben: „Bedrohte Erholungslandschaft"[6]). Der Untertitel „Überlegungen zu ihrem rechtlichen Schutz" läßt die Herkunft der Arbeit aus der Rechtswissenschaft erkennen. Sie sieht ihre Aufgabe darin, ein allgemeines Verständnis dafür zu wecken, was Landschaft darstellt, wodurch sie gefährdet wird und wie sie rechtlich erhalten werden kann, um dem Bürger bei der Verteidigung der Landschaft gegen drohende Übergriffe konkreten Rückhalt bei der bestehenden Rechtsprechung zu geben.

Sening sieht fünf wichtige Voraussetzungen, die erfüllt sein müssen, damit wir von einer Landschaft als einer Erholungslandschaft sprechen können:

1. Die Landschaft muß von ihren Formelementen her gesehen vielfältig sein, d. h. sie muß z. B. im Relief, in der Vegetation, in den Farben usw. möglichst viele Unter-

schiede aufweisen, sie muß abwechslungsreich sein, sie muß eine Vielfalt von Eindrücken vermitteln.

2. Eine Erholungslandschaft muß frei sein von den typischen Formelementen der Zivilisation, von denen sich der Erholungsuchende ja gerade abwenden will, frei von aufdringlichen Bauwerken, Abfällen, störenden Leitungen usw.
3. Eine Erholungslandschaft muß ruhig sein. Der Erholungsuchende — so lassen Umfrageergebnisse deutlich erkennen — verlangt vor allem nach äußerlicher Ruhe, um damit auch innerlich zur Ruhe zu kommen und sich den auf ihn einwirkenden Natureindrücken öffnen zu können, um sich auf diese Art vom Alltag zu lösen.
4. Eine Erholungslandschaft muß eine gewisse Mindesttiefe besitzen. Ein Erholungsraum, der von einem Besucher in einer kurzen Zeit durchquert werden kann, so daß er nach wenigen Kilometern wieder auf die Formelemente jener Zivilisation stößt, die er hinter sich lassen wollte, ist wertlos.
5. Die Erholungslandschaft muß ohne zu großen Zeitaufwand erreichbar sein und zwar zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Das Auto kann nie die conditions sine qua non sein. Eine Erholungslandschaft, die autogerecht aufbereitet und mit einem lückenlosen Netz von Autostraßen aller Art durchzogen ist — bis in das letzte Seitental hinein — verliert ihren Charakter als Erholungslandschaft.

Die fünf Voraussetzungen müssen immer vollständig vorhanden sein, wollen wir einer Landschaft die Qualität einer Erholungslandschaft zubilligen. Die ersten vier Faktoren — Vielfalt — Freiheit von visuell störenden Formelementen — Ruhe — Mindesttiefe — können durch menschliche Eingriffe verändert und dadurch stark in Mitleidenschaft gezogen werden. In den letzten Jahren beginnt sich bei uns das Bewußtsein vom überragenden Wert des natürlichen Raumes durchzusetzen: Der Naturraum als unentbehrlicher Erholungsraum ist unabdingbare Lebensvoraussetzung für den Menschen. Wie bei den Energievorräten wissen wir heute auch beim Naturraum, daß er knapp ist, daß er ferner unvermehrbar und bei Eingriffen von außen praktisch nicht mehr wiederherstellbar ist. Diese Erkenntnis sollte auch zu einer geänderten Einstellung und zu modifizierten Verhaltensweisen gegenüber diesen schützenswerten Naturräumen führen. Während sich heute bereits gegenüber anderen Ressourcen wie Erdöl, Kohle, Wasser, Luft usw. unter dem Eindruck abnehmender Vorräte bzw. bleibender und unübersehbarer Schäden ein öffentliches Verantwortungsbewußtsein herausgebildet hat, fehlt ein solches Bewußtsein gegenüber dem natürlichen Raum, besonders dem Erholungsraum, noch weitgehend. Die Landschaft wird vielfach bei Planern und Konsumenten als ein beliebig verbrauchbares Gut betrachtet, welches unbegrenzt vermehrbar ist und deshalb bedenkenlos zugebaut oder mit Verkehrs- und Versorgungsleitungen zerstückelt werden kann. Was wir in den letzten Jahrzehnten mit der Landschaft getan haben, ist schon nicht mehr mit Landschaftsverbrauch, sondern eher mit dem Schlagwort der „Landschaftsfresserei" zu bezeichnen. Alarmierende Zahlen wurden inzwischen auf den Tisch gelegt. Von der Gesamtfläche der Bundesrepublik von 248 505 km² sind heute bereits 21 979 km² zugebaut, d.h. $^1/_{11}$ des deutschen Staatsgebietes. Und der Raubbau hält an; in Baden-Württemberg gehen derzeit jedes Jahr mehr als 5600 Hektar freie Fläche für Besiedlung und Verkehrsanlagen verloren. In den letzten 35 Jahren ist der Anteil der besiedelten Fläche in Baden-Württemberg von 4 auf 10,1 v.H. gestiegen. Unter verantwortungsbewußten Planern hat sich daher längst die Überzeugung durchgesetzt, daß die Flächenansprüche der Bevölkerung, aber auch der öffentlichen Hand, drastisch

Das Oberibental — es wäre vom Autobahnbau besonders hart betroffen Foto: W. Brednich, Freiburg

eingedämmt werden müssen, wenn nicht bald der letzte Quadratmeter der Bundesrepublik zubetoniert sein soll.

Ein besonders aufrüttelndes Buch in diesem Zusammenhang ist das von dem Berner Professor für Theorie und Politik des Fremdenverkehrs Jost Krippendorf verfaßte Werk „Die Landschaftsfresser. Tourismus und Erholungslandschaft — Verderben oder Segen?“[7]). Krippendorf war wohl der erste, der den Mut aufbrachte, die verheerenden Folgen des Touristenbooms, des Ausflugs- und Wochenendverkehrs, der Sucht nach Zweitwohnungsbau und der Technisierung der Freizeitlandschaften usw. beim Namen zu nennen. Die Bildsammlung, die diesem Buch beigegeben ist, stellt so etwas wie ein Schreckenskabinett des Tourismus dar, vieles davon ist schon fast apokalyptisch zu nennen. Und dabei stammen die Beispiele nicht etwa aus irgendwelchen exotischen Ländern, sondern aus der Schweiz. Auch Krippendorf ist als engagierter Forscher nicht bei der Katalogisierung des Übels stehengeblieben, sondern er hat in seinen „23 Thesen für eine wünschbare Zukunft“ ein klares Konzept für einen verantwortlichen Umgang mit der begrenzten und nicht vermehrbaren Erholungslandschaft aufgestellt.

Die Frage, was Sening und Krippendorf mit dem Schwarzwald zu tun haben, ist gar nicht so abwegig, wie man zunächst denkt. Denn die Gefährdungen, die diese Autoren vorwiegend am Beispiel des Alpenraumes aufzeigen, sie machen vor dem Schwarzwald keineswegs halt, und zu vielen in diesen Büchern angeprangerten Landschaftszerstörungen ließen sich auch bereits im Schwarzwald Parallelbeispiele finden.

Der Schwerpunkt des vorliegenden Beitrages ist die Gefährdung der Erholungslandschaft durch den Straßenbau. Über das Projekt einer Bundesautobahn von Freiburg nach Donaueschingen zum Anschluß an die Autobahn Stuttgart—westlicher Bodensee braucht an dieser Stelle nicht allzuviel gesagt zu werden. Die Leser werden die Diskussion um diesen Plan seit 10 Jahren in der Presse mitverfolgt haben. Fast genauso alt wie der Plan ist der Widerstand der betroffenen Bevölkerung gegen die Zerschneidung des Schwarzwaldes an seiner schönsten Stelle durch eine 72 km lange Immissionsschneise. Der Bau würde nach vorläufigen Schätzungen an die 600 ha ertragreichen Bauernlandes und 100 ha Wald in Anspruch nehmen, würde 60 geschlossene Hofgüter durchschneiden und insgesamt eine tiefgreifende Strukturveränderung herbeiführen, von deren Ausmaßen und sekundären Auswirkungen man sich heute noch kaum eine richtige Vorstellung machen kann.

Mit Recht wird man die Frage stellen dürfen, wie eine solche für das betroffene Gebiet lebenswichtige Planung überhaupt zustandekommt, welches die Intentionen der Planer sind. Als die jedermann zugängliche Grundlage der Planung im Gebiet des südlichen Oberrheines können wir den Regionalplan südlicher Oberrhein[8]) heranziehen, der klare Aussagen über die angebliche Notwendigkeit der Autobahn Freiburg—Donaueschingen enthält.

Nach dem Verständnis der Planer gilt der Schwarzwald als wirtschaftlich „unterentwikkeltes" Gebiet. Diese Klassifizierung begründet sich in der ökonomischen Situation des betr. Raumes und wird mit der Entwicklung in den Ballungsgebieten verglichen. Diese Ballungsgebiete werden somit zum planerischen Maßstab erhoben mit dem Ziel des Abbaus großräumiger Disparitäten.

Daraus ergibt sich für die Planer die Notwendigkeit zusätzlicher Infrastrukturinvestitionen im Planungsgebiet, die man in unserem Falle durch den Bau einer Autobahn glaubt am besten befriedigen zu können. Diese Art von Planung wird ohne die Mitwirkung der Betroffenen von oben herab gemacht, sie fragt gar nicht primär nach den Bedürfnissen der im Planungsgebiet lebenden Bevölkerung, sondern postuliert völlig unangemessene Planungsziele. Beim Autobahnprojekt Schwarzwald werden die Absurdität und der Ideologiecharakter der deutschen Planungsmentalität besonders offenkundig[9]).

Wenn wir uns nämlich in dem fraglichen Untersuchungsgebiet näher umsehen, können wir feststellen, daß die Strukturverbesserung durch eine Autobahn eigentlich völlig unnötig ist. Es bestehen genug Ost-West-Verbindungen. Die Wirtschaft dieses Gebietes beruht auf den drei Faktoren Landwirtschaft, Forstwirtschaft und Fremdenverkehr. Welches dieser drei Elemente soll durch den Bau einer Autobahn gefördert werden? Land- und Forstwirtschaft wohl kaum. Da laut Regionalplan der Charakter des Schwarzwaldes als vorrangige Erholungslandschaft erhalten bleiben soll kommen auch Industrieansiedlung und Schaffung neuer Arbeitsplätze als Effekte des Autobahnbaues kaum in Frage. Bleibt lediglich der — vermutete — positive Effekt einer Autobahn für den Fremdenverkehr.

In diesem Punkt ist starke Skepsis angezeigt. Der von der Autobahnplanung betroffene Teil des Südschwarzwaldes gehört zu den Fremdenverkehrsschwerpunkten im Land Baden-Württemberg. Die neueste Bilanz des Fremdenverkehrsverbandes Schwarzwald weist den Schwarzwald als zweitgrößte deutsche Erholungslandschaft aus. Im Jahre 1978 wurde das beste Ergebnis mit 27,2 Millionen Übernachtungen von 4,2 Millionen Gästen und damit eine Steigerung gegenüber dem Vorjahr um 6,2 Prozent registriert. In Geld ausgedrückt bedeutet dies, daß diese Gäste nach grober Schätzung gut 1,5 Milliarden Mark hinterlassen haben.

Der Bau einer Autobahn durch diese Landschaft mit den meisten Höhenluftkurorten und Luftkurorten mit Prädikat mitten im Herzen des Hochschwarzwaldes würde diesen Hauptwirtschaftszweig stark in Mitleidenschaft ziehen. Eine vom Institut für Forstbotanik an der Universität Freiburg durchgeführte Befragung bei Einheimischen und Feriengästen hat ergeben, daß sie zu 90 Prozent eine Autobahn mitten im Erholungsgebiet ablehnen. Feriengäste nehmen gerne einen etwas längeren Anfahrtsweg in Kauf, wenn dafür das Zielgebiet von störenden Einflüssen frei ist.

Autobahnen sind vom Straßentyp her gesehen ausschließlich den Funktionen des Fernverkehrs zugeordnet. Die Ost-West-Autobahn über den Schwarzwald soll den Planern zufolge als Europastraße die Aufgabe übernehmen, den von Frankreich anfallenden Verkehr durch die Bundesrepublik und Österreich weiter nach den Balkanstaaten zu leiten. Angesichts gewandelten verkehrs- und energiepolitischen Denkens ist es heute zumindest zweifelhaft, ob eine solche Achse „Paris—Wien" überhaupt noch durchsetzbar und notwendig ist, noch mehr erhebt sich aber die Frage, ob ein solch aufwendiges und sowohl von den Kosten wie vom Nutzen umstrittenes Superprojekt ausgerechnet eine der wichtigsten mitteleuropäischen Erholungslandschaften entzweischneiden soll. — Die Gegner, die sich seit dem Beginn der 70er Jahre in der „Aktionsgemeinschaft für demokratische Verkehrsplanung" zusammengefunden haben, setzen sich daher für zweckmäßigere Lösungen ein und zwar für den

— vorrangigen Ausbau der Hochrheinautobahn
— den vierspurigen Ausbau der B 31 durch das Höllental
— den vierspurigen Ausbau der Kinzigtalstraße Offenburg—Villingen.

Auf den gesamten Konfliktverlauf wollen wir hier nicht ausführlich eingehen. Wir beschränken uns auf die Frage: Wie ist der aktuelle Stand der Diskussion?

Seit 1976 war es um die Schwarzwaldautobahn etwas ruhiger geworden. Sie hatte in der Bundesfernstraßenplanung die Dringlichkeitsstufe Ia verloren, das Projekt schien zumindest bis 1995 ad acta gelegt.

Aber seit Mai 1977 begannen sich neue Gewitterwolken über dem Schwarzwald zusammenzuziehen. Die Regionalversammlung in Freiburg stimmte mehrheitlich der Wiederaufnahme der Schwarzwaldautobahn in den Regionalplan südlicher Oberrhein zu.

Ende 1978 formierten sich erneut die Autobahnbefürworter zu einer Aktionsgemeinschaft in Freiburg. Ihr gehören u.a. die Städte Freiburg und Villingen, die Landkreise Breisgau-Hochschwarzwald und Schwarzwald-Baar sowie der Regionalverband Südlicher Oberrhein an. Auch die Stadt Breisach schloß sich im Januar dieser Aktionsgemeinschaft an, um nicht noch mehr in den „Verkehrsschatten" zu geraten. Diese Initiative hat verständlicherweise auch die zahlreichen Gegner des Autobahnbaus wieder auf den Plan gerufen. So hat z.B. die „Arbeitsgemeinschaft Heimatschutz Südbaden" durch den Verkehrswissenschaftler Michael Drude von der Universität Freiburg im Januar d.J. erklärt, daß der wirtschafts- und strukturpolitische Sinn der Schwarzwaldautobahn überhaupt zu bezweifeln sei,

— weil durch sie nicht neue Betriebe angelockt, sondern im Gegenteil Arbeitskräfte durch Auspendeln abgezogen würden,
— weil der Fremdenverkehr durch unerträgliche Zunahme des motorisierten Tagesausflugsverkehrs stark beeinträchtigt würde und
— weil schließlich die Fertigstellung der Schwarzwaldautobahn in eine Zeit falle, in der der Kfz-Bestand in den frühen 90er Jahren bereits wieder zurückgehe.

Im Februar 1979 hat die SPD-Fraktion im Stuttgarter Landtag im Wirtschaftsausschuß den endgültigen Verzicht auf die umstrittene

Schweighof bei St. Peter Foto: W. Brednich, Freiburg

Schwarzwaldautobahn beantragt. Dies wurde mit den Stimmen der CDU-Mehrheit abgelehnt. Die Möglichkeit einer Autobahn am Ende dieses Jahrtausends ist als Option damit zwar offengehalten, aber im Augenblick scheint der Plan politisch in recht weite Ferne gerückt zu sein, was nicht heißt, daß die Lobby für diese Autobahn völlig verstummt wäre.

In die Zeit der wiederauflebenden Diskussion um die Schwarzwaldautobahn in den letzten beiden Jahren fiel das Engagement des Freiburger volkskundlichen Instituts für die Fragen des Landschafts- und Umweltschutzes. Ich spreche im Untertitel von den „Neuen Wegen volkskundlicher Feldforschung", die sich hier abzeichnen. Es muß an dieser Stelle allerdings mit der notwendigen Bescheidenheit darauf hingewiesen werden, daß es sich um einen ersten und noch eher tastenden Versuch auf einem neuen Feld handelt; es ist (leider) keineswegs so, als ob sich die gesamte Freiburger Volkskunde — Lehrende und Lernende gleichermaßen — in breiter Front auf diesem neuen Weg befinden, sondern es sind bisher eher einzelne, die diesen Weg mitgegangen sind und mit dem Autor die Überzeugung teilen, daß eine solche Auffassung volkskundlicher Gegenwartsforschung und -empirie zukunftsweisend ist.

Im WS 1977/78 wurde an unserem Seminar ein Hauptseminar mit dem Thema „Gefährdungen des Schwarzwaldes durch Verkehrsplanung und Tourismus" angeboten, an das sich im SS 78 ein Empirisches Praktikum anschloß. Abschluß dieses Praktikums sollte ein längerer Studienaufenthalt im Schwarzwald bilden, bei dem neue Ansätze volkskundlicher Feldforschung erprobt werden sollten.

Feldforschung bedeutete in unserem Fach früher nahezu ausschließlich Sammel- und Aufzeichnungstätigkeit zur Materialgewinnung und -sicherung. Nicht die Probleme der Bevölkerung im Untersuchungsgebiet, sondern das Sammelinteresse des Forschers — das Prinzip des Bewahrens und Erhaltens — standen im Vordergrund. Durch die Annäherung der Volkskunde an die exakteren Methoden der Sozialwissenschaft hat sich hier im Fach in den letzten Jahren ein bedeutender Wandel abgespielt. Volkskunde als Kulturanalyse versucht heute mehr denn je, die Studenten in sachbezogene Forschungsprojekte zu integrieren; Exkursionen führen nicht mehr ausschließlich in Museen oder Reliktzonen, sondern zu kulturellen Brennpunkten und Konfliktherden. Das kulturpolitische Engagement des Forschers zeigt sich aber auch in einer veränderten Vorgehensweise im „Feld" selbst. Die Bevölkerung eines Untersuchungsgebietes betrachten wir heute nicht länger als „Objekt" der Untersuchungen. Wir erwarten von einem Studierenden unseres Faches, daß er es lernt, sich mit der Untersuchungsgruppe zu identifizieren und in einem Verstehensprozeß in die Intentionalität der betreffenden Bevölkerungs-

gruppe einzutreten. Der Feldforschung legen wir damit ein Konzept zugrunde, das wir mit Lévi-Strauss als „Sozialwissenschaft des Beobachteten" bezeichnen können, wobei es darum geht, daß der Forscher versucht, den Standpunkt des Beobachteten einzunehmen, um durch intensive und teilnehmende Beobachtung und Analyse der Einstellungen und Verhaltensweisen in seine Alltagswelt mit deren Problemen einzudringen[10]).

Für den geplanten Feldforschungsaufenthalt im Schwarzwald als Abschluß des Praktikums bedeutete dies, daß die Teilnehmer gemeinsam den Versuch unternehmen sollten, die Forderung nach einer aktiv-teilnehmenden Beobachtung im Untersuchungsgebiet in die Tat umzusetzen, indem sie ihre Quartiere im Planungsgebiet zwischen St. Peter, St. Märgen und Neustadt bei den „Betroffenen" selbst aufschlugen. Die 14 Teilnehmer fanden in der Zeit vom 11. bis 17. August auf verschiedenen Schwarzwaldhöfen Unterkunft. Ihnen war die Aufgabe gestellt, zunächst allgemeine Beobachtungen über Lage, Größe, Erwerbsstruktur des Hofes, die Stellung des Hofinhabers in der Gemeinde anzustellen und sich nach Möglichkeit auf dem Hof nützlich zu machen. Sobald die Situation sich dafür als günstig erwies, sollten die Studenten nach einem nichtstandardisierten, offenen Fragekatalog mit verschiedenen Inhabern von Hofgütern im Untersuchungsgebiet Gespräche führen und anschließend Gesprächsprotokolle aufzeichnen. Jedem Teilnehmer war die Aufgabe gestellt worden, zwei solcher Gesprächsprotokolle auszuarbeiten und schriftlich vorzulegen.

Der Frageplan war in vier Teile gegliedert.

1. Sachfragen zum Hof und zur Wirtschaftsgrundlage desselben.
2. Fragen zur Selbsteinschätzung des Hofinhabers und über Perspektiven der eigenen Existenz.
   Z.B. Werden von der Autobahn neue Verdienstmöglichkeiten erwartet?
   — Ist die Landwirtschaft durch den Bau der Autobahn bedroht.
   — Welche Einflüsse auf die Lebensweise der Familie würden sich durch den Bau der Autobahn möglicherweise ergeben?
3. Fragen zum Landschaftsschutz.
   Z.B. Würde die Trassierung einer Autobahn durch das Erholungsgebiet visuell und akustisch als störend empfunden?
   — In welchem Maße würde die Landschaft (Wald, Wiesen, Weiden, Täler, Bachläufe etc.) in Mitleidenschaft gezogen?
   — Inwieweit zeigt der betr. Hofinhaber Verständnis für die Fragen des Landschaftsschutzes?
4. Fragen zur konkreten Bedrohung durch den Autobahnbau und die daraus resultierenden existentiellen Konsequenzen.
   Z.B. Wieviel m^2 Land (Äcker, Weide, Wald, Brachland) würden verlorengehen?
   — Würde der Landbesitz möglicherweise durchtrennt werden?
   — Würden die Anfahrtswege zum Landbesitz länger werden?
   — Wären Absatzschwierigkeiten für Fleisch- und Milchprodukte wegen Bleiemission zu befürchten?
   — Müßte der Hof aufgegeben werden?
   — Würde mit einer erheblichen Zunahme von Tagesausflüglern und Wochenendgästen gerechnet?
   — Droht eine Beeinträchtigung des Langzeittourismus?
   — Fördert die Autobahn einheimisches Gewerbe und Industrie?
   — Rechnet man mit verstärkter Abwanderung der Jugend in die Ballungszentren?

Die Gastgeber und Interviewpartner im Untersuchungsgebiet waren nicht nach politischen Gesichtspunkten — d.h. ihrer Einstellung für oder gegen eine Schwarzwaldautobahn — ausgesucht worden. Es erwies sich je-

doch, daß bei nahezu allen Gesprächspartnern eine einheitliche, großteils schroffe Abwehrstellung gegen die Autobahn erkennbar wurde. Für die Studenten war es vom ersten Tage an nicht möglich, eine neutrale oder wissenschaftlich-objektive Stellung zu diesem Problem einzunehmen, sondern sie wurden durch jedes gezielte Gespräch über den Gegenstand in den Konflikt einbezogen, sie mußten Stellung nehmen und lernen, mit den „Betroffenen" zu argumentieren. Genau dies war das eigentliche Ziel der Feldforschungsexkursion: den Zielkonflikt im Untersuchungsgebiet nicht von seiner Außenseite her kennenzulernen, sondern ihn einschätzen zu lernen aus der spezifischen Lebenssituation von Menschen, die von einer Planung betroffen sind, die ohne sie gemacht wurde und gegen die sie sich zur Wehr setzen. Als Beispiel ein Situationsbericht über einen 1671 erbauten Hof im Untersuchungsgebiet (angefertigt von Michael Kröher):

1. Sachfragen: Inhaber ist Vollerwerbsbauer, verheiratet, hat 1 Kind von 9 Jahren. Der Hof ist stark veraltet, verfügt über keine moderne Küche oder sanitäre Anlagen, kein TV. Kleinere Umbaumaßnahmen werden laufend vorgenommen. Als einziges Nebengebäude ist die Mühle zum Wochenendhaus umgebaut und an Dauermieter vermietet worden.
   Landbesitz 32,5 ha, davon 0,7 ha Ackerland und 16 ha Wald, 17 Kühe, 2 Kälber, 2 Schweine.

2. Persönliche Perspektiven: Der Hof liegt relativ abgeschieden und trägt sich selbst. Der Hofinhaber ist optimistisch, er besitzt viel Jungwald, den er als „gute Sparkasse" bezeichnet. Die Vermietung an Wochenendgäste bringt willkommenen Zuverdienst. An einen weiteren Ausbau des Fremdenverkehrs ist wegen der ungünstigen verkehrsmäßigeN Lage nicht gedacht. Die Modernisierungspläne beziehen sich auf den Innenausbau (Bad und Küche). Insgesamt soll der Heidenhof in seiner historischen Gestalt erhalten bleiben.

3. Zu Landschafts- und Umweltschutz keine besonders profilierten Angaben.

4. Zur Frage der Betroffenheit durch die Planung:
   Durch die Trassenführung würde etwa ein Drittel des Waldbesitzes verlorengehen. Tausch oder gleichwertiger Ersatz sind nicht möglich, so daß sich für den Bauern eine konkrete Existenzbedrohung durch Kapitalverlust ergibt. Er befürchtet ferner Lärm- und Abgasbelästigung und würde als unmittelbarer Trassennachbar mit Sicherheit seine Dauergäste im Wochenendhaus verlieren.
   Herr R. erwartet überhaupt für die gesamte Landschaft einen Rückgang des Fremdenverkehrs. Er glaubt, daß sich anstelle der bisherigen Dauerkundschaft nur noch Durchreisende mit wesentlich geringerer Rentabilität einstellen würden.

5. Alternative Vorstellungen und politische Einstellung: Herr R. lehnt die Schwarzwaldautobahn grundsätzlich ab, befürwortet den vierspurigen Ausbau der Höllentalstrecke und ist für Ausbau und Förderung der öffentlichen Verkehrsmittel. Bei besserer Verkehrsanbindung seines Tales wäre Herr R. selbst sofort bereit, seinen Privatwagen aufzugeben und sich öffentlicher Verkehrsmittel zu bedienen.
   Der Befragte ist nicht Mitglied in der Aktionsgemeinschaft, informiert sich aber regelmäßig über deren Aktivitäten. Seine Einstellung zur staatlichen Obrigkeit ist durch Resignation gekennzeichnet: „Wir sind zwar strikt dagegen, aber wenn die eines Tages mal wieder Geld haben, wer weiß, was sie dann machen?"

Ein Situationsbericht dieser Art bedeutet gewiß noch nicht sehr viel. Aber mehrere solcher Interviews zusammengenommen vermögen einen Einblick zu geben in die Struktur der Höfe und die gesamte Situation im Un-

tersuchungsgebiet, in welchem sich die verschiedensten Typen von Betrieben nebeneinander finden:

- Landwirtschaftliche Vollerwerbsbetriebe.
- Landwirtschaftliche Nebenerwerbsbetriebe mit Fremdenverkehr.
- Betriebe ohne Landwirtschaft, die völlig auf den Fremdenverkehr umgeschaltet haben und vielleicht noch eine Kuh und ein Pferd halten, um den Titel „Ferien auf dem Bauernhof" mit einigem Recht führen zu können.
- Aufgegebene Hofgüter, die in den Besitz von Fremden geraten sind und irgendwelchen sonstigen Zwecken dienen, vom Künstleratelier über die alternative Wohngemeinschaft bis zur Wochenendferienwohnung.

Das wichtigste, wenn auch sicher nicht gerade spektakuläre Ergebnis des Feldforschungsaufenthaltes im Untersuchungsgebiet ist in dem reichen persönlichen Erfahrungsgewinn für die Teilnehmer zu sehen. Sie hatten eine Woche lang Gelegenheit, die Realität der Lebens- und Verhaltensweisen der Schwarzwälder Bevölkerung an Ort und Stelle zu beobachten und mitzuerleben, und sie haben dadurch einen ganz anderen Standort zur Landschaft, zu ihren Bewohnern und deren Problemen gewonnen. Wenn die Teilnehmer die intakte Schwarzwaldlandschaft bei den Voruntersuchungen noch recht selbstverständlich anmutete und sie keinen echten Bezug dazu gefunden hatten, war nach dieser Woche eine ganz andere, engagiertere Einstellung zu dem von einer gigantischen Verkehrsplanung betroffenen Gebiet festzustellen. Durch den Aufenthalt sind auch menschliche Beziehungen entstanden, die teilweise noch bis heute fortdauern.
Sehr bedeutsam war außerdem die Einsicht in die Veränderungen, die die Planung in den Betroffenen hervorgerufen hat und die wir bei den Gesprächen und im Verhalten der Schwarzwaldbauern erfahren konnten. Die Bedrohung der eigenen Existenz sowie die Gefährdung der Landschaft durch die verkehrspolitischen Zielvorstellungen der Planer haben die Menschen im Untersuchungsgebiet enger zueinander gebracht. Sie haben sich zum solidarischen Handeln in ihrem Abwehrkampf zusammengefunden, sie haben erlebt, daß sie zusammen stark genug sind, die Planung aufzuhalten, wenn nicht sogar zu verhindern, ihr Selbstbewußtsein ist in diesen Auseinandersetzungen zweifellos gestiegen. Einer unserer Gesprächspartner drückte es so aus: „Die müen jo zu uns komme, mir brauche ja nichts von dene; die müen zu uns komme, mir nit zu dene."
Das Bewußtsein von der Bedrohung der Erholungslandschaft durch störende Eingriffe von außen hat zu einer verstärkten Identifizierung mit der Landschaft, zu einem gesteigerten regionalen „Heimatgefühl" geführt.

Ein „politisches" Fazit aus unseren Erfahrungen müßte etwa folgendermaßen lauten:

1. Die Schwarzwaldautobahn ist fernab vom Schwarzwald und ohne Berücksichtigung der wahren Bedürfnisse, Interessen und Wünsche der Schwarzwaldbewohner konzipiert worden. Die von dieser Planung Betroffenen möchten ihre jetzige Arbeits- und Lebenssituation erhalten und sind an einer Autobahn überhaupt nicht interessiert. Um es wieder mit den Worten eines Interviewpartners auszudrücken: „Eine Autobahn ist so ziemlich das Unsinnigste und Schädlichste, was dem Schwarzwald und uns passieren könnte."
2. Daraus ergibt sich als notwendige Konsequenz die Forderung nach einer Planung, die künftig eine umfassende Beteiligung der Bevölkerung in einem sehr frühen Stadium der Planung gewährleistet (nicht erst beim Planfeststellungsverfahren — wie heute). Bevor eine Straße bzw. Autobahn überhaupt in die Planung geht, müßte im Sinne einer ökologisch-integrierten Straßen- und Landschaftsplanung

die grundsätzliche Frage gestellt werden, ob eine bestimmte Landschaft überhaupt eine Straße verträgt oder nicht. Im Falle des Schwarzwaldes ist eine solche Frage — aufgrund der gemachten Erfahrungen im Untersuchungsgebiet — strikt zu verneinen. — Der von vielen Seiten geforderte, notwendige Umdenkungsprozeß in den Planungsinstanzen scheint zumindest angelaufen. Jüngste Verlautbarungen aus dem Bundesverkehrsministerium sehen tatsächlich eine stärkere Bürgerbeteiligung und größere Rücksichtnahme auf Natur- und Landschaftsschutz vor. Das ist angesichts der vielen Umweltsünden sicher auch bitter nötig.

Wir alle müssen umdenken lernen. Angesichts bevorstehender einschneidender Energiekrisen werden wir wohl sehr bald von der Idee des unbegrenzten Wirtschaftswachstums Abschied nehmen müssen.

Die Erde erscheint uns heute zum ersten Mal in der Menschheitsgeschichte als klein und verletzbar. Der Mensch verfügt über die Mittel, diese Welt — die Luft über uns, den Boden unter uns — zu verseuchen und in eine Wüste zu verwandeln. Bertrand de Jouvenel: „Wir sollten die Erde jetzt als unseren Garten sehen, der unserer sorgfältigen Pflege bedarf, wenn wir ihn bewahren und seine Schönheit erhalten wollen."[11]) Wieder steht die Volkskunde somit heute auf der Seite derer, die retten und bewahren wollen, aber jetzt geht es uns um unsere eigene Lebenswelt, nicht um eine gestrige, und es geht um eine lebenswerte Zukunft für uns und unsere Kinder.

Anmerkungen

[1]) Der Aufsatz geht auf einen Vortrag zurück, den der Verfasser am 23. Mai 1979 im Rahmen der Fachsitzungen des Alemannischen Instituts an der Universität Freiburg gehalten hat.

[2]) Hermann Schilli, Das Schwarzwaldhaus, 3. Aufl. Stuttgart 1977.

[3]) Johannes Künzig (Hrsg.), Schwarzwald-Sagen, 3. Aufl. Köln 1976.

[4]) Wilhelm Kutter, Schwäbisch-alemannische Fasnacht. Unter Mitarbeit von Frieder Knauss, Künzelsau, Thalwil und Salzburg 1976.

[5]) Hermann Bausinger, Volkskunde. Von der Altertumsforschung zur Kulturanalyse, 2. Aufl. Tübingen 1979.

[6]) Christoph Sening, Bedrohte Erholungslandschaft. Überlegungen zu ihrem rechtlichen Schutz, München 1977.

[7]) Jost Krippendorf, Die Landschaftsfresser. Tourismus und Erholungslandschaft — Verderben oder Segen? 2. Aufl. Bern und Stuttgart 1975.

[8]) Regionalverband Südlicher Oberrhein, Regionalplan Entwurf, Fassung Mai 1977. Region südlicher Oberrhein, Freiburg 1977.

[9]) Udo Bensel (Leitung), Auswirkungen von Infrastrukturmaßnahmen auf den Naturhaushalt und die menschlichen Reproduktionsbedingungen im Schwarzwald, Kollektivarbeit der TU Berlin, FB 14 — Landschaftsplanung, Berlin 1978.

[10]) Ina-Maria Greverus, Kultur und Alltagswelt. Eine Einführung in Fragen der Kulturanthropologie, München 1978, S. 32.

[11]) Krippendorf (s. Anm. 7) S. 5.