

Wie der Nero-Befehl missachtet wurde

BZ-SERIE (13 UND SCHLUSS): Am Ende des Krieges zerstörten die Deutschen die eigene Infrastruktur – mancherorts wurde das verhindert

Von Frank Zimmermann

FREIBURG/LAUFENBURG. In den letzten Monaten des Zweiten Weltkriegs wurde die Infrastruktur im Südwesten – Straßen, Behörden, Schulen, Krankenhäuser, Hochschulen – von zwei Seiten stark beschädigt und zum Teil komplett zerstört: zum einen durch die Fliegerangriffe der Alliierten, zum anderen in den letzten Kriegswochen durch die Deutschen selbst. Das NS-Regime wollte nicht, dass funktionierende Einrichtungen – Stichwort „verbrannte Erde“ – in die Hände des einmarschierenden Gegners fallen. So kam es noch zu etlichen sinnlosen Sprengungen von Brücken – sinnlos schon deshalb, weil längst klar war, dass dies die alliierten Truppen nicht aufhalten würde.

Gesprengt wurden in Südbaden unter anderem größere, wichtige Brücken über den Rhein, zum Beispiel bei Breisach und Neuenburg, aber auch über kleinere Flüsse, beispielsweise die Neumagenbrücke in Bad Krozingen oder in Waldkirch und im Elztal diverse Brücken über die Elz.



Es gab aber auch Fälle, in denen durch beherztes Eingreifen der Bevölkerung Sprengungen kurz vor Kriegsende verhindert werden konnten. In Wehr-Öflingen am Hochrhein wurde die Sprengung einer Eisenbahn- und einer Straßenbrücke über die Wehra verhindert: Als das beauftragte Kommando aus der Munitionsbaracke den dafür benötigten Sprengstoff holen wollte, fanden sie keinen mehr vor. Der damals 20 Jahre alte Berthold Probst, seit einem Einsatz an der Ostfront unterarmamputiert, hatte die Baracke mit drei anderen aufgebrochen und den Sprengstoff im Rhein versenkt.

Wegen der Überschwemmungsgefahr fatal wären die Folgen der Sprengungen der sieben Kraftwerke am Hochrhein zwischen Schaffhausen und dem Basler Rheinknie gewesen. Die Angst bestand schon 1944, weshalb sich in Basel im November die Direktoren der Hochrhein-Kraftwerke mit Schweizer Behördenvertretern trafen. Es wurden Schutzmaßnahmen gegen die Bombardierungen der Alli-



Militärischer Zankapfel am Ende des Krieges: das Kraftwerk in Laufenburg am Rhein

ierten, aber auch gegen die Öffnung der Stauwehre durch das deutsche Militär besprochen. Dieses wollte – so die Befürchtung – auf diese Weise mit einer künstlich erzeugten Hochwasserwelle die Alliierten beim Einmarsch aufhalten.

Überliefert ist die Bitte des Schweizer Oberbefehlshabers, General Henri Guisan, an den französischen General Jean de Lattre de Tassigny: „Sie können der Schweiz einen großen Dienst erweisen, wenn Sie so rasch als möglich eine Division auf dem rechten Rheinufer rheinaufwärts in Richtung Schaffhausen werfen könnten.“ Dieser Bitte kam das französische Militär nach. Wer auf deutscher Seite die Sprengungen sabotierte oder Widerstand leistete, dem wurde versprochen, über die Grenze fliehen zu können.

fenburg“) aufgearbeitet. Ihm zufolge hatte das Schweizer Militär schon bei Kriegsbeginn zum Schutz des eigenen Landes Brücken und Stauwehre für Sprengungen präpariert. Die akute Gefahr ihrer Zerstörung sollte jedoch von Hitlers „Nero-Befehl“ vom 19. März 1945 ausgehen.

Das denkmalgeschützte Kraftwerk Laufenburg, von 1909 bis 1914 erbaut, steht baulich bis heute unverändert da. Maschinenhaus und die erste Wehröffnung liegen auf Schweizer, das weitere Wehr und die Schleuse auf deutscher Seite, der Strom fließt je zur Hälfte ins deutsche und ins Schweizer Netz. Im Februar 1945 beobachteten Mitarbeiter des Kraftwerks, wie eine deutsche Pioniertruppe Sprengladungen in die vorbereiteten Minengruben brachte. Im März/April seien dann

Um an Informationen zu gelangen, versucht nun der Postenchef des Schweizer Militärs am Kraftwerk, Leutnant Louis Lang, selbst die Initiative zu ergreifen – er nimmt Kontakt zur deutschen Seite auf, zum stellvertretenden Leiter des militärischen Hilfsdienstes, einem Mann namens Zelewski, und bittet ihn um Informationen für den Fall, dass die Deutschen sprengen wollen. Im Gegenzug könne Zelewski in die Schweiz ausreisen.

Es ist zwei Uhr in der Nacht vom 24. auf den 25. April 1945: Zelewski informiert den Schweizer Leutnant Lang über die bevorstehende Sprengung und übergibt ihm den Schlüssel zu den Sprengkammern. In aller Eile bauen Mitarbeiter des Kraftwerks und Schweizer Grenzsoldaten die Sprengladungen aus, nehmen insgesamt 2000 Kilogramm Sprengstoff an sich und übergeben es der Schweizer Armee. Als der deutsche Sprengtrupp am Morgen ankommt, stellt er fest, dass kein Sprengstoff mehr vorhanden ist – und rückt unverrichteter Dinge ab. Wenige Stunden später erscheinen auf der deutschen Seite des Kraftwerks die Franzosen.

Louis Lang (1921-2001) machte nach dem Krieg Karriere in der Schweizer Politik – als Nationalrat der Sozialdemokratischen Partei, als Regierungsrat und Regierungspräsident des Kantons Aargau. Was aus seinem deutschen Informanten Zelewski geworden ist – ob er überhaupt den Krieg überlebte –, ist nicht bekannt.

Alle erschienenen Serienteile unter www.badische-zeitung.de/75-jahre-kriegsende



Die gesprengte Rheinbrücke bei Neuenburg im Frühjahr 1945

Der frühere Direktor des Regionalverbands Hochrhein-Bodensee, Franz Schwendemann, hat die Rettung des Kraftwerks Laufenburg im Kreis Waldshut unlängst für einen Buchbeitrag („Heimatbriefe für die Soldaten der Stadt Lau-

Sprengstoff und Zündkapseln in die Minenkammern eingelagert worden, berichtet Schwendemann. Davon habe die Schweizer Seite erfahren, ohne allerdings zu wissen, wann genau die Deutschen das Stauwehr sprengen würden.

Rheinbrücke bei Neuenburg offen

Kontrollen der Bundespolizei

NEUENBURG (ahab). Der zuletzt geschlossene deutsch-französische Grenzübergang an der Rheinbrücke bei Neuenburg öffnet diesen Freitag wieder. Das kündigte ein Sprecher von Landes-Innenminister Thomas Strobl (CDU) am Donnerstagabend der BZ an. Die Brücke Neuenburg-Chalampé könne wieder befahren werden. Nach Nonnenweiler/Gerstheim und Wintersdorf/Beinheim ist dies der dritte von zwischenzeitlich elf wegen Corona geschlossenen Übergängen, die wieder offen sind. Einen ungehinderten Grenzverkehr wird es aber nicht geben. Es gebe Kontrollen der Bundespolizei. Passieren dürften Richtung Deutschland alle deutschen Staatsbürger. Ausländer müssten einen „dringenden Grund“ vorweisen – einen berufsbedingten, familiären oder medizinischen. „Die Entscheidung über die Möglichkeit der Einreise erfolgt im pflichtgemäßen Ermessen der Beamten vor Ort“, so die Bundespolizei. Strobls Sprecher berichtete von „tagelangen Verhandlungen mit dem Bundesinnenministerium“.

Die Artenvielfalt soll gesteigert werden

Ein Wettbewerb will Bauernhöfe auszeichnen, die sich besonders für Biodiversität engagieren

Von Michael Saurer

FREIBURG. Kilometerweite Monokulturen, ein großflächiger Einsatz von Pestiziden und anderen Giftstoffen, fehlende Grünstreifen – oft stehen landwirtschaftliche Betriebe in der Kritik. Der Vorwurf: Sie leisteten dem Insekten- wie auch dem Vogelsterben Vorschub und seien eher auf kurzfristigen Gewinn denn auf nachhaltige Produktion aus.

Ein Bild, das laut Martin Armbruster vom Badischen Landwirtschaftlichen Hauptverband (BLHV) aber für viele Betriebe in Südbaden so nicht zutreffend sei. „Wir haben hier jede Menge biologische Vielfalt“, sagt Armbruster.

Das sieht man auch im Regierungspräsidium Freiburg so. „Wir stehen im Vergleich mit anderen Regionen Deutschlands sehr gut da“, sagt Bernd-Jürgen Seitz, Leiter des Referats für Naturschutz und Landschaftspflege im Regierungspräsidium Freiburg. Allerdings gebe es auch in Südbaden noch viele Möglichkeiten, die Biodiversität auf den Äckern und den Grünflächen voranzutreiben.



So schön grün, so schön natürlich

Um den Landwirten einen Anreiz dafür zu geben, hat Seitz zusammen mit dem BLHV einen Wettbewerb entwickelt, der das Thema weiter ins Bewusstsein der Betriebe bringen soll und „Höfe für Biologische Vielfalt“ heißt. Betriebe in den Landkreisen Breisgau-Hochschwarzwald, Lör-

rach und Waldshut sowie dem Stadtkreis Freiburg können sich noch bis zum 15. Mai bewerben. Voraussichtlich soll dann in drei Kategorien – etwa Ackerbau, Obst- und Weinanbau sowie Grünland – je ein Sieger gekürt werden. Insgesamt ist der Wettbewerb mit 10 000 Euro dotiert. In einer nächsten Runde können sich auch Höfe aus anderen Landkreisen Südbadens bewerben.

Seitz betont, man müsse kein Bio-Betrieb sein, um Siegchancen zu haben. Auch in der konventionellen Landwirtschaft könne man viel für die Artenvielfalt tun. Allerdings bräuchte man sich nicht mit Projekten bewerben, für die man ohnehin schon Gelder bekomme – etwa im Rahmen von Ausgleichsmaßnahmen. Auch reiche es nicht, einfach eine Orchideenwiese frei zu lassen. „Unser Ziel ist es, Höfe zu finden, die sowohl ökologische wie auch ökonomische Arbeit leisten und es schaffen, diese Bereiche zusammenzuführen.“ Etwa wenn Seitenstreifen eines Ackers nicht gespritzt werden und sich dort ein reichhaltiger Lebensraum für Vögel und Insekten entwickeln könne.

Bund gibt Zuschüsse für Radschnellwege

Zwei Strecken in Südbaden

Von Thorsten Knuf

BERLIN/FREIBURG/LÖRRACH. Der Bund will sich mit rund fünf Millionen Euro an der Planung von vier neuen Radschnellwegen in Baden-Württemberg beteiligen. Nach Informationen unserer Redaktion geht es dabei um die Projekte Wiesental (Lörrach-Schopfheim), ein Vorhaben in der Region Freiburg/Nördlicher Breisgau sowie ein Projekt im Neckartal und eine Strecke zwischen Ludwigsburg und Waiblingen. An diesem Freitag will das Bundesverkehrsministerium von Minister Andreas Scheuer (CSU) die Entscheidung offiziell bekanntgeben.

Nach Südbaden fließen 1,1 Millionen Euro für die Planung der 20,5 beziehungsweise 25,8 Kilometer langen Y-Trasse von der Stadtgrenze Freiburg in nordöstliche Richtung bis Waldkirch und im nordwestlichen Verlauf bis Emmendingen. Für den gesamten Radschnellweg wird aktuell mit 2700 bis zu 12 000 Radfahrern pro Tag gerechnet. Der Bau soll abschnittsweise ab 2021 beginnen.

Langfristig soll Wiesentalweg auch Basel anbinden

Ebenfalls 1,1 Millionen Euro gibt Berlin für die Planung des 17,6 Kilometer langen neuen Radschnellwegs „Wiesental“ von Lörrach bis Schopfheim, im weiteren Verlauf auch Basel anbinden soll. Auf der geplanten Verbindung werden 7800 Radfahrer pro Tag erwartet. Die Planung soll bis Anfang 2024 abgeschlossen sein. Der Baubeginn ist laut Bundesverkehrsministerium noch für das gleiche Jahr geplant.

Beim Projekt Neckartal fördert das Verkehrsministerium mit rund 1,1 Millionen Euro die Planung der rund 20 Kilometer langen Strecke, die in Richtung Osten über Esslingen und Plochingen nach Reichenbach führen soll. Dort ist ein Anschluss an einen geplanten Radschnellweg im Filstal vorgesehen. Für die Planung des Projekts Ludwigsburg-Waiblingen gibt der Bund 1,6 Millionen Euro. Der neue Radschnellweg soll über knapp 15 Kilometer führen und Anschluss Richtung Stuttgart bieten.

KURZ GEMELDET

TÜBINGEN Drohungen gegen Palmer

Der Tübinger Oberbürgermeister Boris Palmer (Grüne) hat nach seinen umstrittenen Äußerungen zum Umgang mit Corona-Patienten nach eigenen Angaben Morddrohungen bekommen. Palmer sagte, dass sich die Drohungen auch gegen seine Familie richteten. Er reiche entsprechende Briefe und Mails an Polizei und Staatsanwaltschaft weiter. Ein Sprecher der Tübinger Staatsanwaltschaft bestätigte, dass ein Teil davon bereits eingegangen sei – weitere habe Palmer angekündigt. **dpa**

STUTTGART Telefonischer Protest

Für Anrufer war die baden-württembergische Landesregierung am Donnerstag kaum erreichbar. Eine große Zahl von Bürgern war einem Aufruf zur Telefon-Demo der Bürgerbewegung Campact gefolgt. So sollte gegen Überlegungen der Landesregierung für eine Abwrackprämie ohne klimapolitische Komponente protestiert werden. Ein Sprecher der Landesregierung bestätigte der BZ die Aktion und kritisierte das Vorgehen: „Es ist verantwortungslos, in diesen Zeiten auf diese Weise eine Regierungszentrale lahmzulegen.“ Eine Campact-Sprecherin hielt dagegen, Protest auf der Straße sei derzeit nun einmal nicht möglich. **bnh**