

Die Schiffbarmachung des Hochrheins – Eine Chronik

Die Realisierung der Hochrheinschifffahrt von Basel bis in den Bodensee ist heute kein Thema mehr. Doch die Zeiten, in denen mit Vehemenz darüber gestritten wurde, liegen noch nicht lange zurück. Erst vor wenigen Jahren wurde durch eine neue Verordnung die Schiffbarmachung des Rheins bis in den Bodensee endgültig ad acta gelegt. Doch noch immer befassen sich verschiedene Interessenverbände mit Projekten für neue Wasserstrassen. Aus Sicht der jetzigen Wirtschaftslage und der heutigen Gewichtung des Landschafts- und Gewässerschutzes haben diese Pläne allerdings kaum eine Chance.

Der Rhein war seit jeher für den Güterverkehr eine wichtige Wasserstrasse. Dies trotz der sehr grossen Hindernisse am Rheinfall und dem Laufen bei Laufenburg. Grosse Transitmengen wurden bereits bei Reichenau auf Flösse verladen und bis Rheineck transportiert. Vom Bodensee aufwärts konnten die als «Ledinen» bezeichneten Bodenseeschiffe bei gutem Wasserstand bis Hohenems zum Ländeplatz Bauern-Altach fahren, wobei die Schiffe von Pferden gezogen wurden.

Auf dem Bodensee konnten die grössten Ledinen bis zu 150 Tonnen Güter transportieren. Meist handelte es sich dabei um Salz aus Tirol und Bayern. Andere wichtige Transportgüter waren Korn, das von den schwäbischen Getreidemärkten in die Schweiz exportiert wurde, sowie Holz aus dem Bregenzer Wald.

Die Transporte führten ab Konstanz weiter den Rhein hinunter bis nach Schaffhausen, wo der Rheinfall und gefährliche Stromschnellen den Weitertransport per Schiff verhinderten. Von hier wurden die Güter bis zum Schössli Wörth mit Wagen transportiert. Diesem Umstand verdankte Schaffhausen beträchtliche Einkünfte aus Transport, Lagerung der Handelsgüter, sowie dem Recht zur Erhebung von Zöllen.

Ein schwieriges Hindernis für die Schifffahrt war auch der Laufen von Laufenburg. Zum Befahren dieser Strecke bedurfte es sehr guter Ortskenntnisse und Erfahrung. Die Führung der für die gefährliche Passage entladenen Schiffe erfolgte deshalb durch die Zunft der «Laufenknechte» und der «Rheingenossenschaft». 25–30 Mann waren nötig, um die Schiffe den Laufen hinunter zu bringen. Für kleine Schiffe war die Passage so gefährlich, dass sie meistens zu Land transportiert wurden.



Foto: Archiv Rheinaubund

1850 betrug die Zahl der in der Schifffahrt beschäftigten Personen zwischen Säkingen und Basel noch 320 Mann. Verschiedene Versuche, den Rhein zwischen Basel und Konstanz von den natürlichen Hemmnissen zu befreien, scheiterten insbesondere am Widerstand der Schiffer und Flösser von Laufenburg, denn sie befürchteten, dass ihre Dienste bei einer gefahrlosen Überwindung der Stromschnellen nicht mehr benötigt würden.

Die Entwicklung am Hochrhein nach 1900

Als einer der engagiertesten Vertreter, ja als eigentlicher «Schöpfer der Rheinschifffahrt» gilt der 1873 geborene Basler Ingenieur Rudolf Gelpke. In einem Nachruf auf dessen Tod beschreibt die Schweizerische Bauzeitung in ihrer

Ausgabe vom 17. Februar 1940 Rudolf Gelpke als Einzelgänger, der immer eigene Wege ging. So war er nicht etwa in einem Amt oder in einem Ingenieurbüro als Planer tätig, sondern hängte bald nach Ende des Studiums seinen Beruf an den Nagel und betätigte sich als Rheinschiffer auf der deutschen Rheinstrecke. Er propagierte die Erstreckung der Rheinschifffahrt über Mannheim, bzw. Strassburg hinaus bis nach Basel in seiner 1902 erschienene Schrift: «Die Ausdehnung der Rheinschifffahrt bis Basel». Im Jahre 1904 gründete er den «Verein für die Schifffahrt auf dem Oberrhein». Ab 1908 erschien sein eigenes Publikationsorgan mit dem sinnigen Namen «Rheinquellen».

Auf Initiative Gelpkes entstand 1908 auch der «Nordostschweizerische Schifffahrtsverband» in St. Gallen, welcher bereits ein Jahr später Gelpkes generelles Projekt «Die Schiffbarmachung des Badisch-Schweizerischen Rheins» publizierte. Gelpke war ein Optimist und betrachtete die Realisation seiner Pläne als einfach; mit Ausnahme der Überwindung des Rheinfalls seien keine grösseren schifffahrtstechnischen Anlagen notwendig. Gelpkes Projekt sollte mit 5 Staustufen auskommen und auf etwa 70% der Flusslänge im ungestauten Bereich fahren. Der Schiffsbetrieb sollte im Durchschnitt während 200 Tagen im Jahr möglich sein. In der übrigen Zeit sollte der Gütertransport durch die Eisenbahn gewährleistet werden. Die Kosten für die Schiffbarmachung zwischen Basel und Bodensee schätzte er auf lediglich 30 Millionen Franken, welche von den angrenzenden Staaten à fond perdu übernommen werden sollten. Diese Bausumme war wohl allzu optimistisch eingeschätzt, denn das amtliche Projekt von 1938 rechnete mit Kosten von 142 Millionen Franken. In Ingenieurkreisen jedoch war Gelpkes Ruf schlecht, denn die Detailplanung zeigte grosse Mängel.

Zur vollständigen Ausnützung der Wasserkraft und der späteren Schiffbarmachung wurde im Jahre 1913 ein inter-

nationaler Wettbewerb zur Erlangung von Lösungsvarianten ausgeschrieben. Auf Grund der Wettbewerbsergebnisse hatten die badischen und die schweizerischen Behörden im Jahre 1926 einen Ausbauplan erstellt. Dieser diente fortan als Grundlage für alle folgenden Projekte.

Im Jahre 1919 stimmte das Volk mit 400'000 gegen 78'000 Stimmen dem neuen Verfassungsartikel (Art. 24ter) zu, welcher dem Bund das Recht zur Gesetzgebung über die Binnenschifffahrt zusprach. Die rechtliche Basis für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit für die Schiffbarmachung des Hochrheins bildet Art. 6 des bereits erwähnten Staatsvertrages von 1926 zwischen der Schweiz und Deutschland. Darin stimmen die beiden Regierungen überein, sobald es die wirtschaftlichen Verhältnisse erlaubten, die Schiffbarmachung zwischen Basel und dem Bodensee in Angriff zu nehmen. Ferner erklärten die Regierungen, den Bau von Kraftwerken an der Hochrheinstrecke zu erleichtern. Im Jahre 1939 wurden Verhandlungen zwischen beiden Ländern für ein gemeinsames Projekt auf der Basis des Ausbauplanes von 1926 aufgenommen, das die damals noch bloss generelle oder unzusammenhängende Planung konkretisieren sollte. Der Zweite Weltkrieg unterbrach jedoch diese Verhandlungen. Die Schweiz führte die Planung allein weiter. Das Projekt wurde im Jahre 1942 als Mitteilung Nr. 35 vom Eidgenössischen Amt für Wasserwirtschaft unter dem Titel «Entwurf für den Ausbau der Rheinschifffahrtsstrasse Basel-Bodensee» veröffentlicht. Nach Kriegsende wurden auch auf der deutschen Seite die Projektierungsarbeiten wieder aufgenommen. Im Hinblick auf die noch zu erstellenden neuen Kraftwerke drängte sich eine gemeinsame zwischenstaatliche Überprüfung der bestehenden Projekte wieder auf. Dies ebenfalls im Hinblick auf die seit 1939 erfolgten technischen Verbesserungen im Schiffsbau, im Schifffahrtsverkehr und im Schleu-

Der Laufen bei Laufenburg war vor dem Kraftwerksbau ein schwieriges Hindernis für die Schifffahrt. Das Bild wurde bei Niedrigwasser aufgenommen.

Ruedi Schneider
Geschäftsführer
Rheinaubund
Weinsteig 192
8201 Schaffhausen
Tel. 052 625 26 58
info@rheinaubund.ch

senbau. Im September 1950 meldete die Österreichische Regierung ihr lebhaftes Interesse an der Schiffbarmachung und bekundet ihren Willen, alle Anstrengungen, die zur Verwirklichung des Werkes gemacht würden, zu unterstützen.

Das Projekt 1961

Als Antwort auf Postulate zur Hochrheinschiffahrt in den beiden Räten erarbeitete der Bundesrat den Bericht über die Frage der Schiffbarmachung des Hochrheins vom 2. März 1956 z.Hd. der Bundesversammlung. Der Bundesrat äussert sich eher zurückhaltend in punkto einer baldigen Realisierung, bestätigte jedoch seinen Willen für die Offenhaltung der für die Schiffbarmachung vorgesehenen Flüsse. Im gleichen Bericht werden die Stellungnahmen der Kantone z.Hd. des Eidg. Post- und Eisenbahndepartementes zu den Plänen der Schiffbarmachung veröffentlicht. Der Kanton Schaffhausen äussert sich sehr zurückhaltend und wenig begeistert, versprach sich aber trotzdem eine stimulierende Wirkung auf die Wirtschaft. Grosse Sorgen machte sich Schaffhausen um die Beeinträchtigung seiner einzigartigen Flusslandschaft und der möglichen Verschmutzung des Rheins durch den Schiffsbetrieb. Die Ostschweizer Kantone Appenzell AR und IR, Thurgau und St. Gallen dagegen äusserten sich positiv. Sie versprachen sich hinsichtlich ihrer ungünstigen Verkehrslage erhebliche Verbesserungen und berechneten eine Frachtkostenvergünstigung von 41%.

Die Regierungen der Schweiz und Deutschlands bildeten im Jahre 1957 die «Schweizerisch-Deutsche Technische Kommission für die Schiffbarmachung des Hochrheins». Die Kommission legte noch im gleichen Jahr die Ausbaunormen fest.

Für den Hochrhein wurde als Ausbaunorm die Klasse IV festgelegt. Die entspricht Schiffen bis zu 1350 t Tragfähigkeit, einer Länge von 80 m, einer Breite von 9,5 m und einem Tiefgang

von 2,5 m. Die Ausbaumasse wurden jedoch so festgelegt, dass ausnahmsweise auch die grössten Schiffe der Klasse V mit einer Tragfähigkeit bis zu 2000 t noch verkehren konnten. Die Wasserstrasse war so dimensioniert, dass sie ganzjährig befahren werden konnte, ausgenommen während durchschnittlich 3 Tagen wegen Hochwasser und während 10 Tagen wegen Niedrigwasser. Von den 12 vorgesehenen Kraftwerken waren 1961 bereits 8 ausgebaut. Von den verbleibenden 4 Kraftwerken befand sich das Kraftwerk Säkingen im Bau; für das Kraftwerk Koblenz war die Konzession bereits verliehen. Die bestehende Kraftwerke Rheinfelden und Schaffhausen sollten durch Neubauten ersetzt werden.

Zur Überwindung der Stufe Rheinau war unterhalb der Stollenausläufe im Gebiet Ruedifar eine Schleusenanlage mit einer Hubhöhe von bis zu 14,8 m bei Niederwasser vorgesehen, gefolgt von einem Schiffahrtstunnel, der bei der Klinik Neu-Rheinau in das Oberwasser münden sollte. Zur Erlangung von genügend Fahrwassertiefe waren auf dem Abschnitt zwischen Schleuse und Brücke Rüdlingen umfangreiche Ausbaggerungen vorgesehen. Damit sollte auch die Leistung des Kraftwerks Rheinau durch ein um 1–2 m erhöhtes Gefälle verbessert werden können.

Die Stufe Rheinfall stellte das grösste Problem dar. Zur Prüfung gelangten drei Varianten:

– *Einstufenlösung Kohlfirst 1941*
(«Grosser Kohlfirst»)

Diese Variante sah vor, die Schiffahrtsstrasse bereits bei Ellikon abzuzweigen. Mit einem Schiffshebwerk von 47m Hubhöhe sollten die Schiffe auf das Niveau des Pegels beim Paradies angehoben werden. Der Kanal sollte teils auf einem hohen Damm, teils in einem tiefen Einschnitt bis zum südlichen Tunnelportal führen. Der anschließende Tunnel mit einer Länge von 3,55km sollte beim Paradies oberhalb Schaffhausens wieder in den Rhein münden.

– *Zweistufenlösung Rheinau-Kohlfirst 1958* («Kleiner Kohlfirst»)

Etwa bei der Mündung des Höllbaches unterhalb Dachsen sollte die Schiffahrtsstrasse den Rhein verlassen. Mit einem Hebwerk von ca. 34m Hubhöhe sollten die Schiffe ebenfalls bis auf den Pegel beim Paradies angehoben werden. Die Unterquerung des Kohlfirsts sollte durch einen Tunnel von 4,86 km Länge erfolgen.

– *Dreistufenlösung Rheinau-Rheinfall-Schaffhausen*

Die Kommission befand diese Variante als die kostengünstigste und auch in schiffahrtstechnischer Hinsicht als die günstigste Lösung. Bei Dachsen war eine Schleuse mit Hubhöhe von ca. 25m vorgesehen. Durch einen Tunnel unter dem Lauferfeld erfolgte die Verbindung zum Rhein oberhalb des Rheinfalls. Dort, etwa 200 m oberhalb der Eisenbahnbrücke wurde «kaum sichtbar für die Rheinfallbesucher» der

Bau eines dauernd überströmten Regulierwehrs vorgesehen. Dieses hatte den Zweck, den Einfluss der Schleusenfüllungen beim Rheinfall unbemerkbar zu machen und die zur Füllung der Schleusenanlage notwendige Wassermenge zu speichern. Eine Füllung benötigte 50'000m³ Wasser und sollte 8–10 Minuten dauern. Oberhalb des Regulierwehrs waren Baggerungen bis zur Flurlingerbrücke vorgesehen.

Die Stufe Hemishofen hätte nicht allein der Schiffahrt sondern auch der Bodenseeregulierung gedient. Sie sollte zum Hochwasserschutz beitragen, indem die Abflussmenge vergrössert wurde und andererseits der Schiffahrt auch im Winter genügend Fahrwassertiefe garantieren.

Auf Grund verschiedener Postulate, welche vom Bundesrat Auskunft über die technischen, rechtlichen, verkehrspolitischen und wirtschaftlichen Folgen der Projekte für die verschiedenen

Ein Blick auf den Plan des Projektes 1961 (Dreistufenlösung) zeigt, dass gewaltige bauliche Massnahmen notwendig gewesen wären, um den Rheinfall zu umschiffen. (Entnommen aus: Die Schiffbarmachung des Hochrheins, Projekt 1961, Mitteilung Nr. 44 des Eidg. Amtes für Wasserwirtschaft)

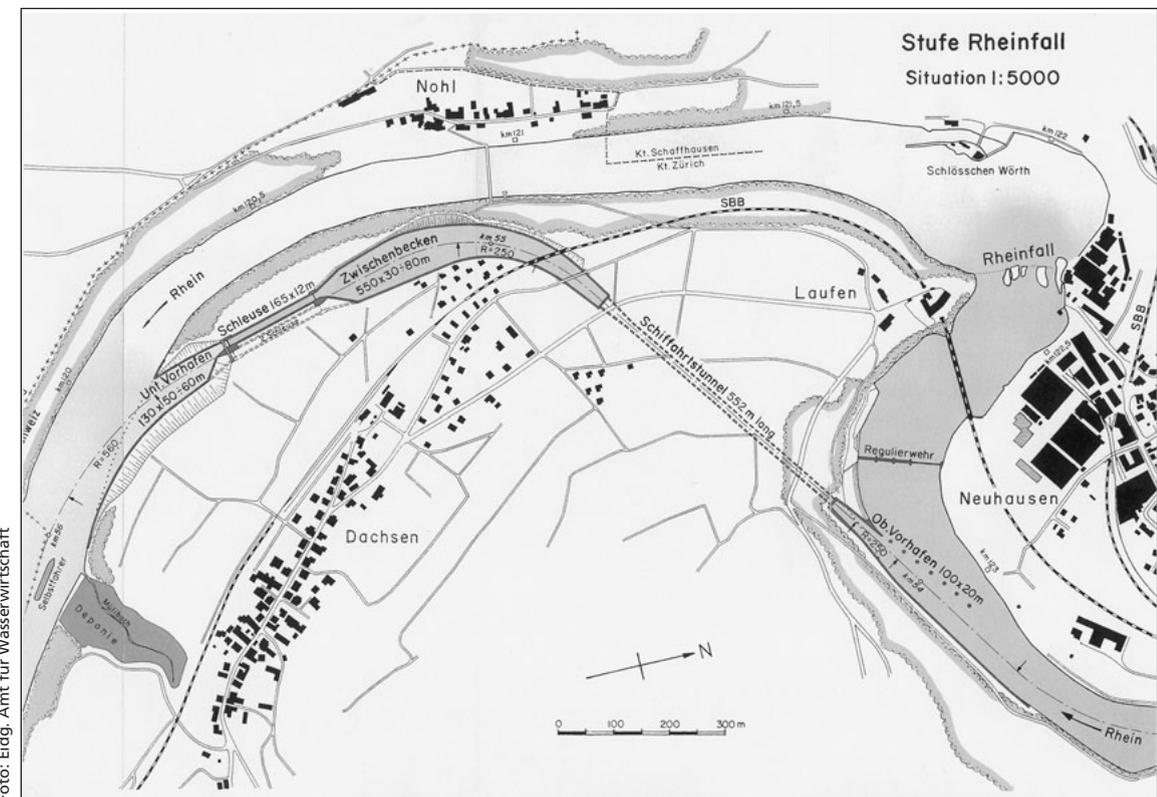


Foto: Eidg. Amt für Wasserwirtschaft

Frachtschiffahrt birgt Gefahren: Besonders deutlich wurde dies 1960 in Basel beim Unglück des Tankschiffes Padella.

Foto: Archiv Rheinaubund

Schiffahrtswege verlangten, veröffentlichte der Bundesrat den Bericht vom 11. Mai 1965 z. Hd. der Bundesversammlung. Der Bundesrat schätzte darin, dass die Verwirklichung der Schiffahrtsprojekte mindestens 20 Jahre erfordern würde. Gehe man von der Annahme aus, die Schiffahrt auf Aare und Hochrhein hätte ihre Wegekosten selber zu tragen, wäre sie auch in weiterer Zukunft mit der Bahn nicht

konkurrenzfähig. Ebenso würde sie den Bahn- und Strassentransport nicht wesentlich entlasten. Die Entlastung der Basler Häfen dränge sich in absehbarer Zeit nicht auf. Man kam zu dem Fazit, dass sich der Ausbau der Schiffahrtsstrassen deshalb weder aus verkehrspolitischen noch aus wirtschaftlichen Gründen aufdrängt.

Aus heutiger Sicht ist es kaum verständlich, dass der Frage der Umwelt-



Engagierte Persönlichkeiten und private Organisationen

Der Bau des Kraftwerks Rheinau war für die Schiffbarmachung des Hochrheins bis in den Bodensee von entscheidender Bedeutung. Die Ostschweizer Schiffahrtskreise förderten deshalb dieses Projekt mit allen Kräften. Dementsprechend war die naturschützerische Opposition gegen den Bau des Kraftwerks Rheinau gleichermassen auch gegen die Hochrheinschiffahrt gerichtet. In der Region Schaffhausen mit dem Rheinflall, einem Naturdenkmal von europäischer Bedeutung, und der landschaftlich einmaligen Stromstrecke bis zum Untersee war die Opposition gegen die Hochrheinschiffahrt und den Bau des Kraftwerks Rheinau besonders aktiv. Hauptträger der Opposition war das «Überparteiliche Komitee zum Schutz der Stromlandschaft Rheinflall-Rheinau», dem insbesondere zahlreiche Persönlichkeiten aus Schaffhausen angehörten. Aus diesem Komitee ist später der Rheinaubund hervorgegangen.

Die Schweizerische Vereinigung gegen die Hochrheinschiffahrt hatte ihren prominentesten Exponenten in Ständerat Konrad Graf. Er identifizierte sich stark mit den Zielsetzungen des Rheinaubundes und war später, in den Jahren 1977 bis 1985 dessen Präsident.

«Koni», wie jedermann aus der Region ihn nannte, war auf der Politbühne eine schillernde Figur. Er agierte sehr pragmatisch und war kein Anhänger von Bürokratie und komplizierter Konzepte. Er war ein ausgezeichneter Redner, welcher auch den einfachen Bürger durch seine volkstümliche Art zu überzeugen vermochte.

Es war naheliegend, das Publikationsorgan des Rheinaubundes – «natur und mensch» – als Sprachrohr für die Schweizerische Vereinigung gegen die Hochrheinschiffahrt zu benutzen. Viele Funktionen in den Gremien der Schweizerischen Vereinigung gegen die Hochrheinschiffahrt und des Rheinaubundes, wie übrigens auch der Naturfor-

auswirkungen dieses Riesenprojektes nicht mehr Beachtung geschenkt wurde. Das «Projekt 61» des Bundesamtes für Wasserwirtschaft widmete diesem Thema unter dem Titel «Natur- und Heimatschutz» ganze 2 Seiten!

Der Widerstand gegen die Hochrheinschiffahrt

Wenn von Widerstand gesprochen wird, sind damit nicht nur die Bedenken der Natur- und Umweltschützer gemeint. Es sprachen auch handfeste wirtschaftliche Argumente, insbesondere der Eisenbahnen gegen die Hochrheinschiffahrt.

Die Lage der Ostschweizer Befürworter war nicht sehr komfortabel, denn die Eidgenössische Kommission für die Koordinierung des Verkehrs (GVK) hatte offenbar Mühe, die Binnenschiffahrt neben dem Verkehr auf Schiene und Strasse als gleichberechtigten Partner anzuerkennen. Ihre Anstrengungen konzentrierten sich darum hauptsächlich auf die Koordinierung des Verkehrs auf Schiene und Strasse. Erheblicher Widerstand erwuchs der Schiffbarmachung des Hochrheins durch die vermeintliche Konkurrenzierung der Schiene von Seiten der Schweizerischen Bundesbahnen.

Auch die Haltung der privaten Mittel-Thurgau-Bahn war eher skeptisch bis ablehnend. Sie betrachtete in der Eisenbahnverbindung zwischen den neuen Häfen Kehl und Mannheim durch den Schwarzwald über Konstanz nach der Ostschweiz die Interessen dieses Landesteiles bereits als erfüllt.

Die Bedenken der SBB und der steile Aufwärtstrend in der Entwicklung der Frachtmengen auf der Bahn war natürlich willkommene Munition auch für jene Gegner, welche die Hochrheinschiffahrt aus landschaftsästhetischen Gründen bekämpften. Es wurde argumentiert, die Ostschweiz besitze ja bereits eine «separate, direkte und billige Verbindung», darum sei die Hochrheinschiffahrt tatsächlich überflüssig.

Der Bau des Kraftwerks Rheinau war für die Schiffbarmachung des Hochrheins bis in den Bodensee von entscheidender Bedeutung. Das Bild wurde vor dem Kraftwerksbau aufgenommen.



Foto: Archiv Rheinaubund

schenden Gesellschaft Schaffhausen, wurden in Personalunion ausgeführt. Zudem gehörten dem Rheinaubund Vertreter verschiedenster weiterer Oppositionsgruppen sowie Organisationen des Natur- und Landschaftsschutzes an, so dass diesem Verband und der von ihm herausgegebenen Zeitschrift «natur + mensch» im Widerstand gegen die Hochrheinschiffahrt eine führende Rolle zukam.

Die AQUA VIVA, Nationale Aktionsgemeinschaft zum Schutz der Flüsse und Seen war eine der stärksten Oppositionsgruppen gegen die Binnenschiffahrt. In ihrer Ende der 80er-Jahre erschienenen Schrift «Unser Nein zur Lastschiffahrt» werden die Kosten der Schiffbarmachung des Hochrheins auf ca. 500 Millionen geschätzt. Den Wege-

kosten von 40 Millionen würden Frachteinparungen von vielleicht 15 Millionen gegenüberstehen. Die Bundeskasse müsste aber ein um ca. 60 Millionen erhöhtes Defizit der SBB übernehmen. Mit Blick auf die künftige Entwicklung sei die Schiffbarmachung abzulehnen, denn die Tendenz der wirtschaftlichen Entwicklung gehe je länger je mehr in Richtung der sanften Technologien, die keine Massengüter zu transportieren habe. In den dicht besiedelten Gebieten würden Naherholungsgebiete längs der Flüsse immer grössere Bedeutung erhalten, so dass sie nicht geopfert werden dürften. Die AQUA VIVA forderte die Parlamentarier auf, sich ihrer Verantwortung gegenüber den künftigen Generationen bewusst zu werden und die Schiffahrt endgültig ad acta zu legen.

Ein sehr engagierter Kämpfer gegen die Hochrheinschiffahrt war Ernst Thalmann. Er verfasste verschiedene Schriften gegen die Hochrheinschiffahrt, insbesondere die Stellungnahme des Schweizerischen Bundes für Naturschutz (heute Pro Natura Schweiz) zur Frage der Hochrheinschiffahrt. Der Naturschutzrat des SBN kam zur einhelligen Auffassung, dass die Binnenschiffahrtsprojekte abzulehnen seien. Den fragwürdigen wirtschaftlichen Vorteilen stünden derart schwerwiegende Nachteile, insbesondere auf dem Gebiet des Landschaftsschutzes und des Gewässerschutzes gegenüber, dass eine andere Haltung des Naturschutzrates nicht denkbar sei. Vor allem die zu erwartenden Begradigungen, Hartverbauungen des auf langen Strecken noch natürlichen Ufers, die Zerstörung der Stromschnellen oberhalb des Rheinfalls, die Veränderung der Landschaft bei Dachsen durch den Bau der Schleusen und des Schifftunnels, sowie die zu erwartende Wasserverschmutzung durch Verölung und nicht zu verhindernde Ölunfälle und damit die Gefährdung des Trinkwasserspeichers Bodensee seien nicht akzeptabel. Die Stellungnahme schloss mit dem Appell: «Wem unsere Wasserlandschaften lieb und teuer sind, muss die Binnenschiffahrtspläne ablehnen».

Ein Meilenstein im Kampf der Naturschützer gegen die Hochrheinschiffahrt waren die Auseinandersetzungen um das Regulierwehr Hemishofen. Nachdem der Bundesrat am 7. Januar 1964 auf eine kleine Anfrage zur Bodenseeregulierung erklärte, dass er sich nachdrücklich dafür einsetzen wolle, dass diese Frage mit den interessierten Kantonen, sowie Deutschland und Österreich raschmöglichst abgeklärt werde, reagierten die Gegner namentlich aus Schaffhausen schnell und scharf.

Im Kanton Thurgau regte sich ebenfalls eine starke Opposition. Die Mehrheit des Thurgauer Volkes war nicht gewillt, wegen einer bereits fragwürdig gewordenen Frachtenverbilligung seine

schöne Landschaft am Untersee und Rhein zu opfern. Neben diesem Argument war es auch die Sorge um das Trinkwasser, auf welches die Thurgauer Gemeinden in Zukunft vermehrt angewiesen waren.

Die Thurgauer Volksinitiative

Das Projekt für den Bau des Regulierwehres dürfte im Jahre 1966 der Auslöser zur Idee einer Volksinitiative gewesen sein. Das «Aktionskomitee für die Rhein-Bodensee-Initiative» lancierte die «Thurgauer Volksinitiative zur Erhaltung der natürlichen See- und Flusslandschaft am Bodensee und Rhein», die 1973 zur Abstimmung kam. Damals wurde, trotz massiver Gegenpropaganda ein Verfassungsartikel mit deutlicher Mehrheit gutgeheissen, wonach sich der Staat für die See und Flusslandschaft und gegen alle Massnahmen einzusetzen habe, die das ökologische Gleichgewicht beeinträchtigen könnten, beispielsweise die Rheinschiffahrt.

Es ist ein Segen für den Hochrhein und die gesamte Hochrheinlandschaft, dass sich die Grösse der Schiffe auch heute noch nach den mehr oder weniger natürlichen Vorgaben des Flusses richtet und nicht umgekehrt.

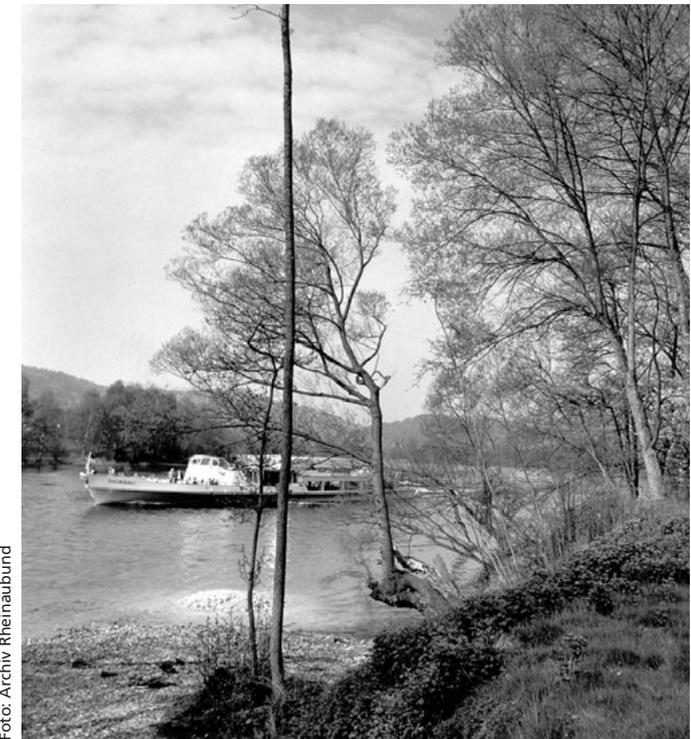


Foto: Archiv Rheinaubund

Der Entscheid des Thurgauer Volkes war ein weithin sichtbares Zeichen gegen die Lastschiffahrt bis in den Bodensee und kam dessen Begräbnis gleich.

Die Freihaltung der Wasserstrassen – noch nicht ganz gestorben?

Das (inzwischen durch das Wassernutzungsgesetz abgelöste) Bundesgesetz über die Nutzbarmachung der Wasserkraft vom 22. Dezember 1916 setzte im Art. 24 fest:

«1 Die Wasserwerke sind so anzulegen, dass die Schiffbarkeit, in dem Masse, wie sie besteht, nicht beeinträchtigt und dass auch auf die zukünftige Entwicklung der Schiffahrt Rücksicht genommen wird.

2 Der Bundesrat bezeichnet nach Anhörung der Kantone die Gewässerstrecken, die als schiffbar zu betrachten sind, sowie diejenigen, deren Schiffbarmachung in Aussicht genommen ist, und erlässt die erforderlichen Vorschriften». Gestützt auf diese Gesetzesartikel erliess der Bundesrat mit Beschluss vom 4. April 1923 die «Verordnung über die Freihaltung der Wasserstrassen». Die Verordnung teilte die schiffbaren, bzw. die noch schiffbar zu machenden Gewässerstrecken in zwei Klassen ein;

Klasse 1: Wasserwege für Kähne bis zu 1200 t; Klasse 2: Wasserwege für Kähne bis zu 600 t

Der ersten Klasse gehörten an: der Rhein von Basel bis zum Bodensee und der Rhein vom Bodensee bis St. Margrethen.

Der zweiten Klasse gehörten an: Die Aare von der Mündung in den Rhein bis zum Bielersee und die Ziehl zwischen Bieler- und Neuenburgersee; die Rhone von der Landesgrenze bis zum Genfersee.

Folgende weitere Gewässerstrecken wurden ebenfalls in die Freihaltung miteinbezogen, jedoch erfolgte vorerst noch keine Klasseneinteilung: Der Tesin vom Langensee bis Bodio und die Tresa von der Landesgrenze bis zum Luganersee (Ceresio); die Aare vom

Bielersee bis zum Thunersee; die Reuss von der Mündung in die Aare bis zur Lortzemündung und von der Lortzemündung bis in den Vierwaldstättersee oder mit Verbindung in den Zugersee; die Limmat, die Glatt bis zum Greifensee und die Linth vom Zürich- in den Walensee; die Broye zwischen Neuenburger- und Murtensee.

Während Jahrzehnten propagierten die verschiedensten Komitees und Vereinigungen die Binnenschiffahrt auf den erwähnten Flie遥strecken. Doch bereits 1950 wurde der Bundesratsbeschluss revidiert und die Freihaltung von Limmat, Glatt und Linth gestrichen. Wie im vorangegangenen Kapitel ausführlich beschrieben, wuchs in den Siebzigerjahren der Widerstand gegen die Rheinschiffahrt. 1974 einigte sich eine schweizerische und eine deutsche Verhandlungsdelegation darauf, lediglich die Strecke Basel-Aaremündung für eine spätere Schiffahrt freizuhalten; auf die Schiffbarmachung bis zum Bodensee sollte verzichtet werden. Am 17. Dezember 1984 ermächtigte der Bundesrat das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement, ein Vernehmlassungsverfahren über die Zweckmässigkeit der Freihaltung von Wasserstrassen durchzuführen. Unter Berücksichtigung der Ergebnisse verabschiedete der Bundesrat im Jahre 1987 dazu einen Bericht, in welchem die Absicht geäussert wurde, auf dem Rhein bis zur Aaremündung und auf der Rhone unterhalb des Genfersees noch Freihaltmassnahmen zu treffen, auf allen übrigen Gewässerstrecken jedoch darauf zu verzichten. Anfang Mai 1992 schliesslich ging die entsprechend geänderte neue Verordnung in die Vernehmlassung. Freigehalten werden sollten der Rhein von Basel bis Weiach, die Aare bis in den Klingnauer Stausee und die Rhone von der französischen Grenze bis in den Genfersee.

Der Rheinaubund vertrat in seiner Vernehmlassung die Ansicht, auf eine künftige Lastschiffahrt ausserhalb der bereits ausgebauten Wasserstrassen

gänzlich zu verzichten. Mindestens aber den Geltungsbereich am Rhein bis Weiach und an der Aare bis in den Klingnauer Stausee fallen zu lassen. Unter Verweis auf die bereits in hohem Grade für die Energiegewinnung genutzten und aus Gründen der Landvermehrung und des Hochwasserschutzes massiv verbauten und korrigierten Flie遥gewässer, wies der Rheinaubund auf den Seltenheitswert der wenigen naturnah verbliebenen Flie遥strecken und Uferabschnitte hin. Die Lastschiffahrt bis Weiach würde eine der letzten und im Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN) aufgenommenen Landschaften endgültig zerstören.

Der Kanton Schaffhausen erklärte sich mit dem Entwurf einverstanden, stellte jedoch einen Widerspruch zu Art 6 des Staatsvertrages vom 28.3.1929 zwischen der Schweiz und Deutschland fest, welcher die Schiffbarmachung des Rheins bis in den Bodensee vorsieht. Er fordert deshalb eine entsprechende Änderung dieses Vertrages. Auffallend war ein markanter Unterschied zwischen den Deutschschweizer und den Westschweizer Kantonen. Erstere akzeptierten den Inhalt mehrheitlich ohne Vorbehalt. Zürich und Aargau lehnten die Errichtung von Hafenanlagen auf ihrem Gebiet sogar strikt ab. Verschiedene Westschweizer Kantone jedoch beurteilten die Freihaltung als zu eingeschränkt.

Die zur Vernehmlassung begrüssteten Schiffahrtsinstitutionen äusserten sich kontrovers zur Reduktion der für die Lastschiffahrt freizuhaltenen Gewässer. So erklärten die Schweizerische Schiffahrtsvereinigung und der Schweizerische Verkehrswirtschaftliche Gesellschaft, dass die vorgeschlagene Verordnung der heutigen und der zukünftigen Situation Rechnung trägt, d.h. «auf unrealistische Projekte verzichte und sich auf ökologisch, politisch und wirtschaftlich realisierbares beschränkt». Für eine uneingeschränkte Freihaltung äusserten sich der Verein für

die Weiterführung der Rheinschiffahrt, der Schweizerische Rhone-Rhein-Schiffahrtsverband und die Vereinigung Transhelvetica. Der Regionalverband Hochrhein-Bodensee äusserte sich auf eine diesbezügliche Anfrage des Bürgermeisteramtes Gottmadingen, dass eine Freihaltung bis in den Raum der Aaremündung anzustreben sei.

Die neue Verordnung wurde am 1. Mai 1993 auf Grund der vorwiegend positiven Stellungnahmen ohne Änderungen in Kraft gesetzt.

Wie weiter?

Die Geschichte der modernen Binnen-Lastschiffahrt ist lang und verwickelt, – und leider noch nicht ganz vom Tisch. Wie die Vernehmlassungsantworten zeigen, liebäugeln noch immer verschiedene Kantone und Vereinigungen mit einer Erweiterung der Binnenschiffahrt.

Jede neue Generation wird in die aktuelle Situation hineingeboren. Diese bildet sozusagen den «Referenzzustand», bestehende Belastungen der Landschaft werden kaum wahrgenommen. Wir hier in Schaffhausen können uns noch immer einer der schönsten Flusslandschaften Europas und eines Naturdenkmals von Europäischer Bedeutung rühmen. Doch auch hier bestehen Beeinträchtigungen und neue Gefahren. So wurde dem Rheinfluss durch den Einstau des Kraftwerks Rheinau, bezogen auf den Niederwasserpegel rund zwei Meter Fallhöhe gestohlen. Auf langen Uferabschnitten sind die Ufer hart verbaut.

Statt uns weiter mit der Frage der Schiffahrt auf dem Hochrhein zu beschäftigen, sollten wir uns im Gegenteil bemühen, bestehende Beeinträchtigungen abzubauen und die fantastische Landschaft an Bodensee und Hochrhein endlich nachhaltig unter Schutz stellen. Neue Belastungen dürfen wir nicht dulden! Jene mutigen Kämpfer, von denen die Rede war, sollen uns dazu ein Vorbild sein! ■