Zeitschrift: Wasser- und Energiewirtschaft = Cours d'eau et énergie

Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband

Band: 54 (1962)

Heft: 7

Artikel: Internationale Aussprache über Hochrheinschifffahrt, Landschafts- und Gewässerschutz

Autor: Töndury, G.A.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-921461

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Internationale Aussprache über Hochrheinschiffahrt, Landschafts- und Gewässerschutz

DK 656.62 + 628.3:061.3

Auf Einladung der *Regionalplanungsgruppe Nordostschweiz*, einer Sektion der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung, fanden sich am 29. und 30. Juni 1962 etwa 140 Fachleute und Interessenten aus der Bundesrepublik Deutschland, aus Österreich und der Schweiz in Kreuzlingen am Bodensee ein, um einer sehr aufschlußreichen und aktuellen Vortragsveranstaltung und internationalen Aussprache beizuwohnen. Die Tagung stand unter dem Vorsitz von Ständerat Dr. *W. Rohner*, Altstätten/SG, Präsident der Regionalplanungsgruppe, der einleitend den Willkommensgruß der organisierenden Veranstalterin entbot, wobei er die Ansicht vertrat, daß in der Schweiz der Gewässerschutz vielleicht das wichtigste Problem unserer Zeit darstelle; die Befürworter der Binnenschiffahrt müßten sich bewußt sein, daß nur Verständnis und Entgegenkommen gegenüber berechtigten Forderungen des Natur-, Heimat- und Gewässerschutzes eine zukünftige Binnenschiffahrt verwirklichen lassen. Er sprach die Hoffnung aus, daß sich diese internationale Aussprache im Geiste der Sachlichkeit, der Verantwortung und des Pflichtbewußtseins abwickeln lasse.

Zur Stellungnahme von Natur- und Heimatschutz sprach zuerst Nationalrat Ing. *J. Bächtold*/Bern, Präsident des Schweizerischen Naturschutzbundes; in seinen sehr sachlichen Ausführungen, die eher allgemeinen Betrachtungen als dem eigentlichen Thema galten, trat er mit Überzeugung dafür ein, daß wenigstens ein Rest unserer einst zahlreichen, weltberühmten Naturschönheiten erhalten bleibe, damit das Antlitz unserer Heimat nicht allzu sehr entstellt werde. In der Problematik Natur- und Heimatschutz/Technik sei nicht ein Gegensatz zu konstruieren, es gehe nicht um ein Entweder-Oder, sondern um ein Sowohl-als-Auch; es geht um das Maß der Nutzung, um eine weise Abwägung wirtschaftlicher Vorteile gegenüber Eingriffen in den natürlichen Haushalt der Natur. Zu bekämpfen sei das in beängstigendem Maße zunehmende reine Wirtschaftsdenken, das Schwinden der Ehrfurcht vor Natur und Schöpfung; bedauernswert sei auch die zunehmende Gefühls- und Erlebnisarmut der Jugend. Der Referent glaubt nicht an die Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit einer Hochrheinschiffahrt mit Hinweisen auf die bereits starke Überfremdung unseres Landes durch die vielen Fremdarbeiter, auf Wohnungsnot, Landspekulation, Landflucht u. a. m. Der Referent schloß seine Darlegung mit folgenden Fragen:

«Liegt es im Interesse des Schweizervolkes, die Entwicklung der ‚Industriestadt Schweiz' vom Genfer- zum Bodensee, eines schweizerischen Ruhrgebietes künstlich und massiv zu fördern, die Überfremdung bewußt noch stärker voranzutreiben? Wäre ein solches Industriegebiet überhaupt noch eine Schweiz? Diese Fragen müssen heute mit allem Ernst und in der ganzen Verantwortung unseren Nachfahren gegenüber gestellt und beantwortet werden.»

Hierauf sprach zum gleichen Thema Dr. *W. Kohlhaas*/Stuttgart, Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft zum Schutze von Hochrhein und Bodensee. Von sämtlichen Vorträgen dieser Tagung muß glücklicherweise nur dieser als überspitzt tendenziös und polemisch bezeichnet werden, wobei unter anderem beispielsweise über die Landschaft am schiffbar gemachten Neckar Behauptungen aufgestellt wurden, die in guten Treuen diametral beurteilt werden können; dieser Vortrag war so konzipiert, daß er wohl eher das Gegenteil der vom Referenten beabsichtigten Wirkung erzielte!

Prof. Dr. *R. Müller*, Biel, Projektierungs- und Bauleiter der II. JGK, orientierte in der ihm eigenen sachlichen und straff überzeugenden Art über die Zusammenarbeit von Natur- und Heimatschutz mit der II. Juragewässerkorrektion. Nach einleitender, vor allem den Ausländern gewidmeter Orientierung über das sich über mehr als ein Jahrzehnt erstreckende Bauvorhaben zum Schutze der Landschaft vor Hochwassern im Bereiche der Jurarandseen und auf der Aarestrecke Biel—Solothurn, wies er auf die erfreuliche praktische Zusammenarbeit zwischen Technik sowie Natur- und Heimatschutz hin, mit der Bemerkung, daß für Landschaftsschutz und Archäologie rund 2,4 Millionen Franken aufgewendet werden, entsprechend etwa 2,7 % des gesamten Bauvorhabens; Juragewässerkantone und Bund haben diesem Betrag zugestimmt. Es ergaben sich somit in Zusammenarbeit mit den Naturschutzkreisen befriedigende Lösungen für die notwendigen dauernden Veränderungen oder Beeinflussungen durch diese Gewässerkorrektion; erfreulich ist auch das Entgegenkommen in den Fragen um vorübergehende Beeinträchtigungen während der vorgesehenen Bauzeit von 11 Jahren. Abschließend machte Professor Müller einige grundsätzliche Bemerkungen über die großen Vorteile der Stauhaltungen unserer Flüsse, wodurch Geschieberückhalt erfolgt und damit die so schädliche Erosion gebannt wird; die für die Wasserkraftnutzung erforderliche, vielerorts aber auch bekämpfte Abtreppung unserer Flüsse nimmt den Flußtälern große Sorgen ab. Die Binnenschiffahrt begrüßt der Referent vor allem als leistungsfähigen Verkehrsweg ohne Landverlust.

Zur Stellungnahme des Fremdenverkehrs gab Oberbürgermeister *Dr. K. Tizian*, Bregenz, Präsident des Internationalen Bodensee-Verkehrsvereins, eine wohlabgewogene und sehr vernünftige Stellungnahme einer Organisation bekannt, die naturgemäß viele z. T. gegenteilige Interessen zu berücksichtigen hat. Die großartige Landschaft um den Bodensee stellt ein Fremdenverkehrsgebiet allerersten Ranges dar, und das Gastgewerbe bestimmt maßgebend Wohl und Weh der ganzen Region. Das Wasser bildet wohl den Hauptreiz für die Anziehungskraft dieser Landschaft, und wenn auch der Zustand des Sees zu wünschen übrig läßt, warnt der Referent doch vor Übertreibungen und Verallgemeinerungen, die u. U. dem Bodenseegebiet mehr schaden als der gegenwärtige Zustand des Wassers! Im Gebiet des Bodensees wurden im Jahre 1961 durch den Fremdenverkehr 3,8 Millionen Logiernächte verzeichnet mit einem geschätzten Umsatz von 115 Mio DM, woraus die große Bedeutung des Gastgewerbes gut ersichtlich ist. Besonders zu beachten ist natürlich, daß das Wasser des Bodensees der Trink- und Brauchwasserversorgung sämtlicher Ufergemeinden und seit kurzem sogar der weitentfernten, bevölkerungsreichen Zone

der Stadt Stuttgart dient. Dr. Tizian gab der großen Enttäuschung über die mangelnde Tätigkeit im Bau von Kläranlagen Ausdruck, und er wies auch auf die große Verschmutzung und Verölung des Sees durch die bereits bestehende Bodenseeschiffahrt, vor allem durch die auf dem See zirkulierenden 4600 Motorboote mit Verbrennungsmotoren, hin. Abschließend gab der Referent folgendes Votum des Internationalen Bodensee-Verkehrsvereins bekannt:

«Der reine Zweck des internationalen Bodensee-Verkehrsvereins ist die Hebung des Fremdenverkehrs am Bodensee und in dessen Umgebung. Er hat diesen durch Hinweis auf die Schönheiten und klimatischen Vorzüge der Bodenseelandschaft und durch Vertretung gemeinsamer Belange bei Behörden und Verkehrsanstalten gemäß seinen Statuten zu erreichen. Daher müßte er wohl ebenso gegen den Einbezug des Bodensees in die Hochrheinschiffahrt sein wie der Naturschutz und die Landschaftspflege. Seine Mitglieder sind jedoch zur Hauptsache Städte und Gemeinden, die im Interesse ihrer Wirtschaft und ihrer Steuereinkünfte ihrem verkehrstechnischen Standort gegenüber nicht gleichgültig sein können und auch nicht alle Fragen nur vom Zustand der gegenwärtigen Hochkonjunktur aus beurteilen dürfen. Sie sind z. T. auch Mitglieder der Rheinschiffahrtsverbände und sogar in deren Vorständen vertreten. In der Beurteilung der Hochrheinschiffahrtsfrage bestehen innerhalb des IBV selbstverständlich Meinungsunterschiede zwischen den einzelnen Städten, den kleineren Ufergemeinden, der Hotellerie und anderen Fremdenverkehrsbetrieben.

Daraus ergibt sich eine Milderung des naturgegebenen rein ablehnenden Standpunktes in die Zusage aufgeschlossener und sachlicher Prüfung, wenn vorher unbedingt folgende Komplexe restlos geklärt bzw. erfüllt sind:

a) Alle Reinhaltungsmaßnahmen am Bodensee (Kanalisierung und Reinigung der Abwässer in den anliegenden Städten, Gemeinden und Industrieanlagen) sowie eine ständige Prüfung der den See befahrenden Motorschiffe müssen sichergestellt sein;

b) Die Erstellung eines Raumplanes und verbindlicher Verbauungspläne für das Ufer und das unmittelbar angrenzende Hinterland, wodurch die Industrialisierung der Uferlandschaft verhindert werden soll, ist notwendig. Dieser Raumplan muß die Interessen des Fremdenverkehrs, des Natur- und Landschaftsschutzes, der gewerblichen Wirtschaft (Industrie und Verkehr), berücksichtigen und koordinieren.»

Die Nachmittagsvorträge eröffnete Dr. *H. Wanner*, Basel, Direktor der Lloyd AG, zum Thema «Wirtschaftliche Bedeutung der Hochrheinschiffahrt». In klarer und überzeugender Art sprach der Schiffahrtspraktiker über die Zweckmäßigkeit der Binnenschiffahrt und den dringend fälligen grundsätzlichen Entscheid über die Hochrheinschiffahrt zur Vermeidung von Fehlinvestitionen. Die Hochrheinschiffahrt werde Eisenbahn und Straßenverkehr auf den überbeanspruchten West-Ost-Achsen entlasten und auf mehreren, wenig frequentierten Nord-Süd-Achsen beleben. Als Beispiel nennt der Referent die Mittelthurgaubahn, die Südostbahn und die Strecke durch das St. Galler Rheintal. Die Rheinhäfen beider Basel sind ausgelastet und verfügen über keine Landreserven mehr. Rohrleitungen machen die Hochrheinschiffahrt nicht überflüssig. Sie eignen sich zweifellos für die Rohölversorgung der Raffinerien. Der Abtransport der raffinierten Produkte werde aber weiterhin mit den klassischen Verkehrsmitteln erfolgen. Bei allen Raffinerien am Rhein und Kanalnetz sind Petrolhäfen entstanden oder im Bau. Die Raffinerie Aigle wird die Tankschiffahrt auf dem Rhein kaum beeinflussen. Eine Großraffinerie im schweizerischen Mittelland würde der bestehenden Rheinschiffahrt nach Basel zweifellos Mengen entziehen, aber die Nützlichkeit der Schiffbarmachung von Hochrhein und Aare nur unterstreichen. Denn bei einer täglichen Produktion von 12 000 bis 15 000 Tonnen entstehe für den Abtransport zwangsläufig die Gefahr einer Verstopfung von Schiene und Straße, wenn nicht die Schiffahrt die Großverteilung abnehmen kann. Rohrleitungen und Schiffahrt, Eisenbahn und Lastwagen werden im Ausland nie im Sinne eines Entweder-Oder, sondern eines Sowohl-als-Auch betrachtet. Auch in der Schweiz werden alle Verkehrsmittel benötigt, jedes an seinem Platz. Eine Wasserstraße wird wie eine Eisenbahnstrecke oder Autobahn nicht nur für die Gegenwart, sondern für die Zukunft gebaut. An Stelle einer statischen Betrachtungsweise muß eine dynamische treten, welche die künftige Entwicklung mitberücksichtigt. Die frühzeitigere Anhandnahme der Autobahnen hätte der Schweiz Milliarden erspart. Die Verwirklichung der reif gewordenen Hochrheinschiffahrt kann kommende Generationen vor schweren Nachteilen bewahren.

Über «Rechtliche Voraussetzungen» für den Schutz der Uferlandschaft des Bodensees zur Verhinderung unerwünschter Eingriffe durch Industrialisierung» sprachen Landrat Dr. *L. Seiterich*, Konstanz, Vorsitzender der Planungsgemeinschaft westlicher Bodensee, Ober-Regierungsrat Dr. *F. Seifert*, Bregenz, und Rechtsanwalt *M. Baschung*, Schaffhausen, juristischer Berater der Baudirektion des Kantons Schaffhausen, wobei die Möglichkeiten für genügenden rechtlichen Schutz in Form verbindlicher Bebauungspläne von allen drei Referenten positiv beurteilt wurden.

Nach der langen und wohl etwas ermüdenden Vortragsreihe entbot Stadtammann *A. Abegg* von Kreuzlingen die Grüße der Stadtbehörden und erläuterte an Hand einer übersichtlichen Darstellung den Zonenplan von Kreuzlingen.

Den Arbeitsabschluß bildete von 17.30 bis 19.15 Uhr eine sehr rege benutzte Diskussion, wobei wegen der vielen Votanten die Rededauer beschränkt werden mußte! Zum Worte kamen zehn Votanten, worunter sieben Schweizer; in der im allgemeinen sachlichen Diskussion überwog die Befürwortung der Hochrheinschiffahrt.

Den Abschluß dieses interessanten Tages bildete ein gemeinsames Nachtessen als Gäste des *Kantons Thurgau* im gediegenen Gasthof «Waaghaus» in Gottlieben, diesem großartig am Ufer des Untersees gelegenen Flecken. Während des ausgezeichneten Nachtessens vermerkten die Schiffahrtsfreunde schmunzelnd den schon bestehenden, ziemlich regen Schiffahrtsverkehr, der ja durch die geplante Hochrheinschiffahrt verhältnismäßig gegenüber dem schon bestehenden Seeverkehr nur unbedeutend gesteigert wird, da wenige Lastschiffe pro Tag eben so große Lasten zu befördern vermögen.

Der Samstag galt weiteren Vorträgen mit abschließender Diskussion. Einleitend sprach Prof. Dr. Ing. *H. Völker*, Wien, zum Thema «Reinhaltung des Wassers durch die Schiffahrt», ein hochinteressantes und sehr beachtetes Referat; wir möchten in dieser Zeitschrift gerne eingehender darauf zurückkommen. Professor Völker bezeichnete die Schiff-

fahrt als ein Zeitproblem, wobei für die weitere Zukunft — beispielsweise im Jahre 2000 — zu disponieren sei. Der Referent, der besonders die Probleme der Verschmutzung durch Öl bestens und aus eigenen Versuchen kennt, bezeichnete den Fremdenverkehr als den größten Verschmutzer des Bodensees, weshalb eine besondere Abgabe der Fremden zur Mitfinanzierung der so dringend notwendigen Kläranlagen (beispielsweise in Form eines «Schmutzbatzens») ohne weiteres am Platze wäre. Er machte ferner darauf aufmerksam, daß der Kampf gegen die Verschmutzung der Meere — besonders durch die großen Öltanker — im vollen Gange sei. Überall sei ein allmähliches Aufdämmern der «Periode der Sauberkeit» festzustellen! Bis zur Fertigstellung des Hochrheinausbaus und gerade im Zusammenhang damit werde die Rheinschiffahrt ihre ohnehin schon relativ geringe Wasserverschmutzung praktisch völlig beseitigt haben.

Über «Gewässerschutzaufgaben am Bodensee» sprach anschließend Prof. Dr. *O. Jaag*, ETH Zürich, wobei er auf die bedenklich zunehmende Verschmutzung dieses Gewässers hinwies. Für Bodensee und Untersee ist die vollbiologische Behandlung der Abwässer unerläßlich. Was an Reinigungswerken rund um den See schon im Betrieb steht, ist sehr wenig, während im Hinterland die Städte St. Gallen und Singen über mechanisch-biologische Anlagen verfügen und namentlich im Einzugsgebiet der Schussen und der Argen auch Industrie-Unternehmungen Reinigungswerke besitzen. Die Internationale Gewässerschutzkommission für den Bodensee ist nun bestrebt, in allen in ihr zusammengeschlossenen Anliegerstaaten die Abwasserreinigung zu fördern. Zu den Aufgaben des Gewässerschutzes gehört es auch, die Ablagerung von festen Abfallstoffen, Hauskehricht und industriellen Abfällen am See und seinen Zuflüssen zu stoppen und, wo dies möglich ist, solche für das Oberflächen- und Grundwasser gefährlichen Deponien zum Verschwinden zu bringen. Bei dieser Gelegenheit wies Professor Jaag auf die vorbildliche und umfassende Anlage der Gemeinde Buchs SG hin (Kläranlage, Kadaver- und Kehrichtbeseitigung). Er wies auch auf die zur Klärung mögliche III. Reinigungsstufe (Minimumstoffe, Phosphate, Stickstoff) hin, die heute allerdings noch sehr teuer sei, so kostspielig wie mechanische und biologische Klärung zusammen! Doch sollte bei neuen Kläranlagen der für die III. Reinigungsstufe erforderliche Platz reserviert werden.

Den Abschluß der Vorträge bildeten die interessanten Ausführungen von *H. Aregger*, Chef des Regionalplanungsbüros des Kantons Zürich, über «Dezentralisation der Industrie».

Es war bereits nach 11 Uhr, als die diese denkwürdige Tagung abschließende Diskussion beginnen konnte, an der sich mit noch knapperer Rededauer als am Vorabend etliche Votanten beteiligten; es sei vor allem auf das Votum von Nationalrat Dr. *P. Bürgi* hingewiesen, der die wirtschaftlichen Belange der Ostschweiz in den Vordergrund stellte und die widerspruchsvolle Stellungnahme der Gegner der Hochrheinschiffahrt kritisierte: einerseits Bagatellisierung der wirtschaftlichen Vorteile und gleichzeitig Befürchtung der wirtschaftlichen Expansion. Das Schlußwort hielt Ständerat Dr. *W. Rohner*.

Die Veranstalter dieser wohlgelungenen internationalen Aussprache über Hochrheinschiffahrt, Landschafts- und Gewässerschutz sind für ihre Initiative zu beglückwünschen, wurde doch damit eine aufschlußreiche und fruchtbare Aussprache zwischen Befürwortern und Gegnern der Hochrheinschiffahrt bis an den Bodensee ermöglicht und Gelegenheit geboten, irrige Auffassungen da und dort zu revidieren und zu korrigieren.

G. A. Töndury

Ergebnisse und wirtschaftspolitische Konsequenzen einer Energie-Enquête in der Bundesrepublik Deutschland

Bericht über die 12. Arbeitstagung des Energiewirtschaftlichen Instituts an der Universität Köln. DK 620.9

Am 7. und 8. Juni 1962 veranstaltete das *Energiewirtschaftliche Institut an der Universität Köln* seine 12. Arbeitstagung. Gegenstand der Tagung waren die Ergebnisse des vom Bundestag in Auftrag gegebenen Gutachtens «über die Entwicklung der gegenwärtigen und zukünftigen Struktur von Angebot und Nachfrage in der Energiewirtschaft der Bundesrepublik unter besonderer Berücksichtigung des Steinkohlenbergbaus». In der nahezu vollbesetzten Aula der Universität folgten 750 Gäste aus dem In- und Ausland mit lebhaftem Interesse den Vorträgen und Diskussionsbeiträgen, die von namhaften Vertretern der einzelnen Energiewirtschaftszweige vorgetragen wurden. Bundesminister Prof. *Balke* erläuterte die Enquête-Ergebnisse aus der Sicht der Atomwirtschaft, Prof. *Kromer*, Karlsruhe, aus der Sicht der Elektrizitäts- und Dir. *Haider*, Bremen, aus der Sicht der Gaswirtschaft. Da nach dem Gutachterauftrag das Schwergewicht der Enquête auf der Untersuchung der Marktstellung der Kohle lag, wurde der Diskussion des Kohle—Ölproblems der breiteste Raum gewidmet. Der Inhalt der hierzu vorgetragenen Referate wird im folgenden knapp wiedergegeben.

Prof. *Wessels*, Leiter des Instituts, erläuterte in seinem Eröffnungsreferat Ziele, Vorgehen und Gesamtergebnisse der Untersuchung. Die Enquête solle nicht ein wirtschaftspolitisches Programm aufstellen, sondern es sei ihre Aufgabe, durch eine Analyse der Entwicklung der Energiewirtschaft bis 1975 Unterlagen für wirtschaftspolitische Entscheidungen zu liefern. Wessels wies auf die Problematik und die Schwierigkeiten von Energieprognosen hin. Es bestände immer die Gefahr, daß die Prognosen durch die tatsächliche Entwicklung widerlegt würden. Aber irgend jemand müsse den Mut haben, eine Blamage zu riskieren. Zur Ermittlung des Energiebedarfs habe man sich der Sektorenanalyse bedient. Ihre Ergebnisse zeigten, daß der Energiebedarf bis 1975 wesentlich schwächer steigen würde als die Gesamtproduktion der Volkswirtschaft. Der Primärenergiebedarf würde sich 1975 auf etwa 320 Mio t SKE belaufen, davon würden wahrscheinlich etwa 130 Mio t durch die Kohle (einschließlich Importe) und etwa 125 Mio t durch das Öl gedeckt werden. Rund drei Viertel des erwarteten Bedarfs seien in der Zusammensetzung praktisch fest vorge-