

Binnenschifffahrt und Umweltschutz

Autor(en): **Byland, Max**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Aarburger Neujahrsblatt**

Band (Jahr): - **(1973)**

PDF erstellt am: **27.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-787484>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

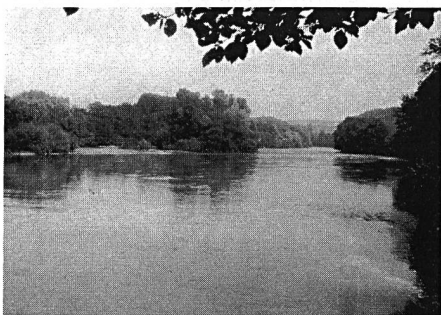
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Binnenschifffahrt und Umweltschutz

Max Byland

Ein folgenschwerer Eingriff

Nach einem guten halben Jahrhundert intensiver Propaganda ist die Frage einer schweizerischen Binnenschifffahrt auf Hochrhein und Aare mehr denn je umstritten. Es beruht dies nicht nur darauf, dass die wirtschaftliche Zweckmässigkeit einer binnenschweizerischen Kanalschifffahrt je länger desto fragwürdiger erscheint, als vielmehr darauf, dass der Griff der Technik nach unseren einzigen grösseren Flüssen und Seen weite Kreise unseres Volkes direkt

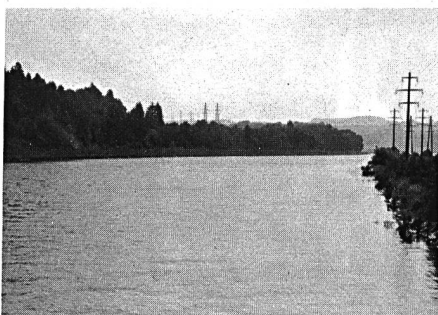


Diese Aarelandschaft, wenig unterhalb der Ongtmündung bei Bannwil, fiel 1964 dem Kraftwerksbau zum Opfer. Sowohl die unter Naturschutz stehende, von zwei Stromschnellen umrauschte Insel wie auch die bewaldeten Ufer mussten der Kanalisierung weichen.

berührt. Der Ausbau von Hochrhein und Aare zu Wasserstrassen würde einen schwerwiegenden und vor allem endgültigen Eingriff in unseren so sehr begrenzten Lebensraum bedeuten. Es würden Allgemeininteressen tangiert, die den Rahmen rein wirtschaftlicher Überlegungen sprengen.

Während die Binnenschifffahrt in unseren Nachbarländern sich weitgehend eigens dafür geschaffener Kanäle bedient, so würde es sich bei uns um die Kanalisierung unserer einzigen beiden grösseren Flüsse handeln. Da indessen im Gegensatz zu den grossen natürlichen Wasserstrassen des Auslandes, etwa des Rheins von Basel an abwärts, unsere Flüsse denkbar ungünstige Voraussetzungen für die Schifffahrt bieten, so wäre ein lückenloser technischer Ausbau unvermeidlich. Für die Lastschifffahrt ist eine Fahrinne von mindestens 50 m Breite und 3 m Tiefe erforderlich. Da dieses Querprofil praktisch weder im Rhein noch in der Aare vorhanden ist, so müsste es künstlich geschaffen werden. Der Fluss müsste gestaut und die Flusssohle ausgebagert werden. Auf diese Weise würde gleichzeitig auch die kräftige natürliche Strömung beseitigt, womit eine weitere Voraussetzung für die Schifffahrt erfüllt wäre. Der Kanalisierung würde jedoch nicht nur der letzte Meter strömenden Flusses geopfert, sondern es hätte dies auch folgenschwere Auswirkungen auf den Wasserhaushalt. Kaum weniger einschneidend wären die Eingriffe und Veränderungen in der

näheren und weiteren Uferlandschaft. Für die Hafenanlagen und Schleusen würden bisher unverbaute Uferstrecken beansprucht. Allein auf dem Gebiet des Kantons Aargau würden längs der Aare hierfür 405 000 Quadratmeter Land benötigt. Rechnet man den Landbedarf für Zufahrtsstrassen und weitere Anlagen, die voraussehen heute noch nicht möglich ist, hinzu, so wird die Behauptung der Schifffahrtspropagandisten, die Schifffahrt benötige kein Land, klar widerlegt.

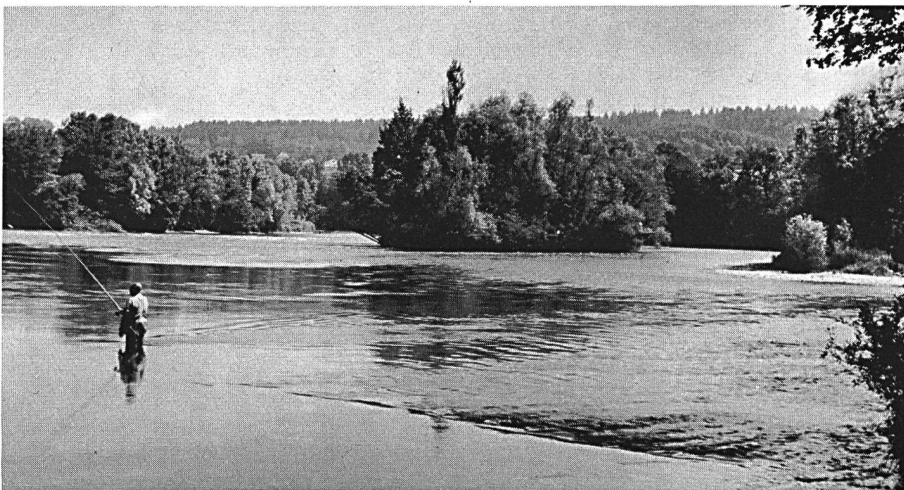


Seit dem Bau des Kraftwerkes Neubannwil gehört die strömende Aare unterhalb Flumenthal bis Bannwil der Vergangenheit an. Ein stagnierender, arg verschmutzter Kanal zwischen Reissbrettufern vermittelt eine Vorstellung von dem, was dem gesamten Aarelauf im Falle der Schifffarmachung widerfahren würde.

Die Umfunktionierung der Landschaft

Einen ersten Anschauungsunterricht über die Kanalisierung eines bis anhin natürlichen Flusslaufes liefert die eben abgeschlossene II. Juragewässerkorrektion, die — was früher vehement bestritten wurde, heute aber zugegeben wird — eine erste Etappe in der Schifffarmachung der Aare darstellt. Besonders eindrücklich bietet sich der Anblick der Kanalisierung zwischen

Eine der reizvollsten Aarelandschaften finden wir am Wynauer-Rank gegenüber Wolfwil. Die Zwillinginseln müssten, als Hindernis für die Schifffahrt, weggebagert werden, die rauschenden Laufen würden verstummen.



Attisholz und Bannwil. An die Stelle des einstigen natürlichen Aarelaufes mit über hundertjährigen Baumbeständen, Inseln und rauschenden Stromschnellen ist ein Kanal mit monotonen Reissbrettufern getreten. Der Fluss hat zudem infolge der Aufstauung jedes Selbstreinigungsvermögen eingebüsst, weshalb sich die Gewässerverschmutzung nunmehr katastrophal auswirkt. Dieses selbe Schicksal würde, bei einer Schifffarmachung, dem restlichen Aarelauf widerfahren. Von den 75 km Aarelauf von Bannwil bis zur Mündung in den Rhein sind 50 Prozent für insgesamt acht Kraftwerke gestaut, während die andere Hälfte dieser Flussstrecke noch in natürlichem Zustand erhalten blieb. Insbesondere diese letzteren Strecken stellen Stromlandschaften von einzigartiger Schönheit und unersetzlichem Erholungswert dar. Zum Zwecke der Schifffarmachung müssten noch zwei Staustufen, nämlich Boningen und Brugg—Lauffohr erstellt werden. Mindestens 10 Inseln, die grossartigen Flusslandschaften von Wolfwil—Wynau, Murgenthal—Ruppoldingen, Aarburg—Olten, Altenburg—Brugg, Lauffohr—Stilli, müssten dem Ausbau geopfert werden. Die übrigen, bereits durch Kraftwerke gestauten Strecken haben sich im Lauf der Jahre wieder in Naturlandschaften mit reichem Baum- und Schilfbeständen verwandelt. Sie wurden zu stillen Erholungslandschaften und bieten Scharen von Wasservögeln ein Biotop. Durch den Ausbau und den kommenden Schiffsbetrieb würden sie ebenfalls entwertet, wobei besonders das Grossreservat des Klingnauer Stausees zu erwähnen ist.

Sollen unserer Flüsse und Seen dem Verkehr geopfert werden?

Warum aber sollen der strömende Fluss und seine Uferlandschaft der Nachwelt erhalten bleiben? Wäre es nicht realistischer, sich damit abzufinden, dass der unaufhaltsam sich ausbreitenden

Industrialisierung kein Einhalt geboten werden kann? Die Landes- und Regionalplanung fordert jedoch als notwendiges Gegengewicht zur überbauten Fläche der Industrie- und Wohnzonen ein Äquivalent an freier Landschaft. Diese Freihaltegebiete haben in erster Linie der Erholung zu dienen, das heisst, der psychischen und physischen Regeneration der Bevölkerung, sodann dem Grundwasserschutz und schliesslich auch dem Naturschutz im engeren Sinne. Gewässer und deren Uferlandschaften stellen kostbarste Teile unserer Heimat dar und dienen in ganz besonders ausgeprägtem Masse der Erholung. Nicht bloss der Fischer, Schwimmer und Wassersportler lässt sich durch das nasse Element verlocken, auch jeder andere Erholungssuchende empfindet die beruhigende Wirkung des Wassers auf Seele und Geist. Nach dem Abschluss des Kraftwerkbaues an unseren Flüssen besteht die Aussicht, den Restbestand an intakten Stromlandschaften künftigen Generationen erhalten zu können. Ihre Preisgabe wäre ein weiterer, besonders tragischer Schritt in der Verarmung unserer Heimat und in ihrer Umfunktionalisierung zur seelischen Industrielandschaft.

Doch würde durch die Schifffahrt nicht nur die Landschaft, sondern auch unser Lebenselement Wasser in Mitleidenschaft gezogen und gefährdet. Die Schifffahrtsinteressenten scheinen der Meinung zu sein, dass die Benützung der Gewässer für ihre Zwecke eine Selbstverständlichkeit sei, dass Aare und Hochrhein einzig dazu bestimmt seien, Schiffe zu tragen, und es daher nicht zu verantworten sei, dieses «Geschenk der Natur» nicht zu nutzen.

Gefahr für das Wasser!

Schon vor Jahren hat das aargauische Gewässerschutzamt einen generellen Plan für die zukünftige Trink- und Brauchwasserversorgung des Kantons erstellt. Angesichts der vielenorts, unter anderem auch in unserer Region, erreichten Nutzungsgrenze der Grundwasservorräte wird man zur künstlichen Anreicherung von Grundwasser schreiten müssen, in einer weiteren Zukunft vermutlich auch zur direkten Aufbereitung von Flusswasser. Der Plan sieht vor, Flusswasser in dazu geeigneten Schottergebieten zur Versickerung zu bringen. Mit diesem künstlich angereicherten Grundwasser soll praktisch das ganze Kantonsgebiet zusätzlich versorgt werden. Unsere Seen, darunter auch die von einer allfälligen Aareschifffahrt mitbetroffenen Bieler- und Neuenburgersee, versorgen heute schon die Anliegerregionen mit Trinkwasser. Unsere Seen und Flüsse stellen somit unsere künftigen Trink- und Brauchwasserreservoirs dar, auf die wir angewiesen sind, wenn wir nicht Trinkwasser aus dem Ausland importieren wollen. Die Qualität des Rohwassers, für uns also des Aarewassers, ist daher von lebenswichtiger Bedeutung!



Die durch Kraftwerke bereits gestauten Aarestrecken, auf unserem Bild bei Holderbank, stellen heute stille Refugien für Mensch und zahllose Wasservögel dar. Die Schifffahrt würde durch Wellenschlag die Nistgelegenheiten verunmöglichen. Die Industrialisierung der Ufer wäre nicht aufzuhalten. Einzigartige Naherholungsgebiete würden entwertet. Fotos M. Byland

Der heutige Zustand unserer Gewässer ist leider alarmierend. Andererseits ist die Erstellung von Abwasserkläranlagen und damit die Gewässersanierung in vollem Gange. Da der Erfolg dieser Anstrengungen durch nichts beeinträchtigt werden darf, so stellt sich gebieterisch die Frage, ob eine allfällige Flussschifffahrt mit der Reinhaltung der Gewässer vereinbar wäre. Dass es eine saubere Schifffahrt bis heute nicht gibt, wird auch seitens der Schifffahrtsbefürworter zugegeben. Hingegen versucht man, die Gefahren für das Wasser zu minimalisieren, indem man den Anteil der Schifffahrt an der Gewässerverschmutzung vergleicht mit der Gesamtverschmutzung durch industrielle und häusliche Abwässer. Eine derartige, rein mengenmässige Beurteilung ist jedoch irreführend, da Gleiches mit Ungleichem verglichen wird. Während der grösste Teil der Binnenlandbelastung durch Selbstreinigungsprozesse abgebaut wird, ist ein grosser Teil der durch die Schifffahrt verursachten Belastung nicht abbaubar. Wegen der bioziden und giftigen Eigenschaften der durch die Schifffahrt verursachten Verunreinigungen gefährden diese die Trinkwasserversorgungen verhältnismässig viel mehr als eine Verunreinigung durch häusliche Abwässer.

Trinkwasser wichtiger als Öltanker

In seinem Gutachten «Binnenschifffahrt und Reinhaltung unserer Gewässer (1971) gelangte Prof. Werner Stumm, Direktor der Eidg. Anstalt für Abwasserreinigung und Gewässerschutz (EAWAG) zur Schlussfolgerung, dass Ölbestandteile — unter den Transportgütern der Binnenschifffahrt nehmen Öle und petrochemische Produkte eine bedeutende Stellung ein — sowohl für Mensch und Tier hochgiftig sind, und daher schon in kleinsten Konzentrationen die Geologie der Gewässer gefähr-

den. Sie können sich nachteilig auf die biologischen Selbstreinigungsprozesse der Gewässer auswirken. «Ein Ölunfall», so schreibt Prof. Stumm weiter, «kann ein Oberflächen- und Grundwassereinzugsgebiet auf lange Sicht hin schädigen. Da der giftigste Anteil des Öls wasserlöslich ist, entsteht der grösste Schaden unmittelbar zur Zeit des Unfalls. Die durch Unfälle hervorgerufenen Verunreinigungen der Gewässer mit giftigen Substanzen lösen unvorhergesehene Folgeaktionen aus, denen die Aufbereitungstechnologie der Wasserversorgungen nicht gewachsen ist. Ölsperren können lediglich den sichtbaren Teil des Öls, aber nur wenig vom dispergierten und gar kein gelöstes Öl zurückhalten.» In diesem Zusammenhang gibt die Tatsache zu denken, dass, laut Angaben zuständiger deutscher Stellen von den auf dem Rhein zirkulierenden Frachtschiffen jährlich rund 9000 Tonnen Altöl, Öl- und Treibstoffreste über Bord gepumpt werden. Und dies ungeachtet aller Anstrengungen und neuen Vorschriften für die kontrollierte Abgabe von Altöl und Rückständen aus dem Schiffsbetrieb. Auf dem Rhein ereigneten sich in den letzten Jahren je 600 bis 1000 Schiffsunfälle, wobei es in zahlreichen Fällen zu Ölaustritten und zum Ausströmen von giftigen Chemikalien in den Fluss kam.

Selbst wenn, wie die Schifffahrtskreise zu beschwichtigen versuchen, auf unseren Flüssen nur mit einem bedeutend weniger dichten Verkehr zu rechnen wäre, so muss jedes Feilschen darüber, was an zusätzlicher Verschmutzung unserer Gewässer noch «tragbar» wäre, zurückgewiesen werden. Wenden wir Milliardenbeträge auf für die Wiedergesundung unserer Flüsse und Seen, um diese alsdann als «Fundament und Belag» für Schifffahrtsstrassen zu missbrauchen?



Erich Bolliger Aarburg

mech. Werkstätte und Schlosserei
Telefon privat 21 95 42
Geschäft Oensingen 76 11 31



Fabrikvertretungen

- Reparaturen aller Marken
- Elektroservice
- Pneuservice
- Autoradios

**Garage Paul Plüss AG
Aarburg und Oftringen**

Telefon 41 46 66/41 13 20

Eine grosse Auswahl geprüfter
Occasionen mit Vollgarantie



Otto Bär AG 4663 Aarburg

Sägestrasse 3, Telefon 062 - 41 37 87
Wenn keine Auskunft Telefon 062 - 41 32 40

Planung
Projektierung
Ausführung

von Spenglerarbeiten, sanitären Installationen, Neubauten,
Umbauten, Küchen, Gasheizungen, Schwimmbädern

Verkauf

Waschautomaten, Geschirrwashmaschinen,
Wasserenthärtungsanlagen, Heizöfen für Öl und Gas

Service

Gepflegter Reparaturdienst