

Der transhelvetische Kanal ist keine Utopie!

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Zeitschrift für Vermessung, Kulturtechnik und Photogrammetrie = Revue technique suisse des mensurations, du génie rural et de la photogrammétrie**

Band (Jahr): **53 (1955)**

Heft 7

PDF erstellt am: **27.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-211787>

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.

unten her anpacken und das *Praktische* tun.“ Besitzen die Behörden in England und den Niederlanden geradezu diktatorische Vollmachten für planerische Belange, so mußte für unsere Schweiz eine Methode zuerst erfunden werden. Wenn man heute auf acht erfolgreiche Jahre zurückblicken kann, in denen der Gedanke der Planung wirklich festen Fuß gefaßt hat, so ist dies vor allem der Ehrfurcht vor der Grundlage unseres staatlichen Aufbaus, vor der Autonomie der Gemeinden zuzuschreiben.

Es gibt gewisse Dinge, die wie die großen Verkehrsstränge, einzelne Zentren des wirtschaftlichen, kulturellen und staatlichen Lebens und Bedürfnisse des Heimatschutzes ein für allemal festgenagelt werden müssen. Daneben ist aber die Planung nicht nur ein Unternehmen im Raum, sondern auch in der *Zeit*. In diesem Sinne soll das Gesetz nie zum sterilen Selbstzweck werden. Es soll sich nach den Bedürfnissen der Zeit wandeln können, ohne sinnlos zu werden. Dies gilt vor allem für die Bauordnungen. Mit ihren Zonenplänen und Bauvorschriften sind sie nur ein Samen, der ins Erdreich gelegt wurde und seine Pflege verlangt, daß man seinem Gedankengut im Lauf der Zeit eine sinnvolle Elastizität bewahren kann.

Der transhelvetische Kanal ist keine Utopie!

Die Schweizerische Vereinigung für Landesplanung stellt uns folgenden Artikel zur Verfügung:

Die auch von den eidgenössischen Behörden seinerzeit mit einer halben Million Franken subventionierten Studien über den Bau einer transhelvetischen Wasserstraße Genfer See–Rhein sind bekanntlich vor einiger Zeit durch die Veröffentlichung des dritten und letzten Bandes seitens des Schweizerischen Rhone-Rhein-Schiffahrtsverbandes (SRRS) abgeschlossen worden. Das kühne Projekt, das den Ausbau der Wasserwege vom Genfer See bis zur Aaremündung in den Rhein im Rahmen eines großen europäischen Binnenschiffahrtsnetzes vorsieht und zu einer Gesamtkostensumme von 343 Millionen Franken kommt, ist in der Schweizer Presse ausführlich besprochen worden. Dabei zeigten sich allerdings die meisten deutschschweizerischen Zeitungen in ihren Kommentaren recht zurückhaltend und sprachen überwiegend von einer „Zukunftsmusik“, ja von einer Utopie.

Ist diese Zurückhaltung gerechtfertigt? Wir hatten Gelegenheit, mit dem bekannten Zürcher Ingenieur H. Blattner, der die erwähnten Studien zur Zeit geleitet hat, über diese Fragen zu sprechen und vernahmten dabei einige interessante Details. Unser Gesprächspartner betonte einleitend, daß die Schweiz an und für sich ein schlechter Boden für großzügige planerische Lösungen ist; der Schweizer ist – was angesichts der Kleinheit des Landes und der angeborenen Zurückhaltung seiner Einwohner durchaus verständlich ist – oft sehr reserviert, ja manchmal geradezu ablehnend gegenüber Lösungen, die nicht nur eine Zeitspanne von einigen Jahren ins Auge fassen, sondern für dreißig und mehr Jahre in die Zukunft denken.

„Aber gerade die zur Zeit stark diskutierte zweite Juragewässerkorrektur zeigt“, so meinte Ing. Blattner, „daß der Bau des transhelvetischen Kanals sehr real mit den Problemen der Gegenwart verbunden ist.“ Die angesichts der wiederholten, zu starken Schäden führenden Hochwasserkatastrophen im Gebiete der Juraseen und unterhalb des Bieler Sees dringend notwendig gewordene Seeregulierung in Verbindung mit der Verbreiterung des Zihl- und Nidau-Büren-Kanals und dem im Verbandsprojekt vorgesehenen Ausbau der Aare zwischen Büren und Wangen a. A. bilden integrierende Bestandteile des Projektes der zweiten Juragewässer-Korrektur. Dem neu projektierten Kraftwerk Bernerschachen fällt unter anderem auch die Aufgabe zu, den sonst unabwendbaren Verfall einer der schönsten Flußlandschaften der Schweiz, das ist der Aareabschnitt zwischen Büren und Solothurn, aufzuhalten und den prächtigen Schilf-, Baum- und Strauchbewuchs wieder herzustellen. Sodann weist unser Gesprächspartner mit Nachdruck darauf hin, daß nach vorsichtigsten Berechnungen die Strecke Yverdon bis Aaremündung – also ohne den teuren Enteroches-Kanal – heute schon hundertprozentig wirtschaftlich wäre, sofern die vorgesehenen Kraftwerksbauten erstellt sind, die übrigens zusammen eine jährliche Produktion von 500 Millionen Kilowattstunden aufweisen werden, und zwar – was besonders wichtig ist – in Form von Laufkraftenergie. Es stellt sich die Frage, ob beim projektierten Kraftwerk Bernerschachen – sofern sich in absehbarer Zeit kein Konzessionsbewerber zeigt – nicht in naher Zukunft wenigstens das Wehr erstellt werden sollte, das die regulierende Wirkung auf den Abfluß der Aare zwischen Nidau und Bernerschachen ausüben würde, wie das dann vom kompletten Kraftwerk Bernerschachen erwartet wird. Schließlich ist auch darauf hinzuweisen, daß in nächster Zeit etwa zehn Brücken über den Zihl- und Nidau-Büren-Kanal, bzw. über die Aare zwischen Büren und Solothurn neu- oder umgebaut werden müssen. Deren Konstruktionen hängen weitgehend vom Entscheid ab, ob auf die künftige Schifffahrt Rücksicht genommen werden muß oder nicht.

Wenn durch alle diese Hinweise schon deutlich bewiesen ist, daß der – zweifellos kommende – transhelvetische Kanal spürbar in Planungen der nächsten Zukunft eingreift, so ist auch das Verhalten Frankreichs geeignet, die Wasserstraße Genf–Rhein zu aktualisieren. Denn unser westlicher Nachbarstaat hat die Schiffbarmachung der unteren Rhone energisch vorangetrieben und ist bereit, das auf französischem Boden gelegene Stück der Wasserstraße Mittelmeer–Nordsee zu übernehmen und der Schweiz den sehr günstig gelegenen und ausbaufähigen Hafen von Saint-Louis-sur-Rhône bei Marseille als direkte Pforte zum Mittelmeer abzutreten, wenn die Schweiz ihrerseits die erforderliche Regulierung des Genfer Sees vornimmt und das Projekt des transhelvetischen Kanals verwirklicht.

Man sieht also, daß der Ausbau des transhelvetischen Kanals keineswegs eine Utopie ist, sondern seine Verwirklichung heute schon aktuelle Probleme aufwirft, und es ist zu hoffen, daß die schweizerischen Behörden wie die Bevölkerung dieses kühne Projekt mit größter Sorgfalt prüfen.