

Zeitschrift: Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme
Band: 3 (1946)
Heft: 5

Artikel: Unsere schweizerischen Schiffahrtsprojekte
Autor: Blattner, H.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-783349>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

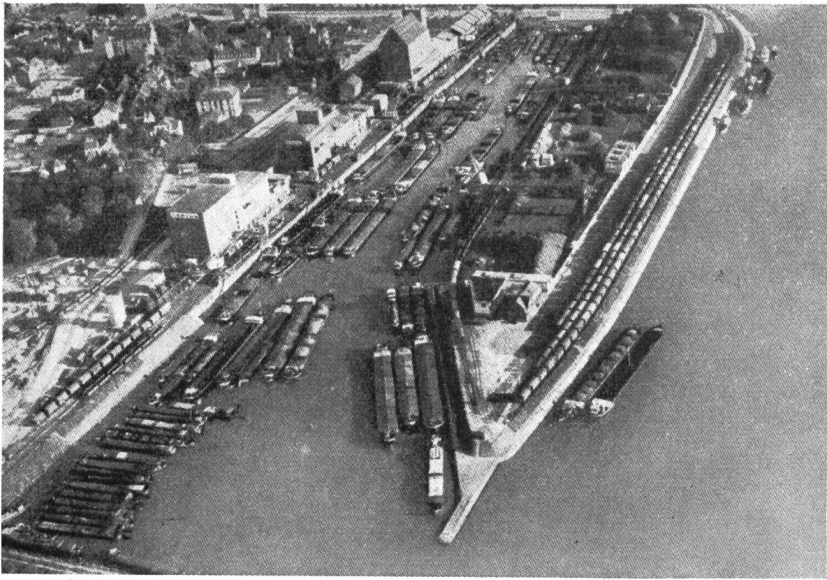
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 06.10.2024

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



Rheinhafen Kleinmünchen.
Gesamtansicht des Hafenbeckens I und Quaianlagen.

Unsere schweizerischen Schiffahrtsprojekte

H. Blattner

Mit Bundesratsbeschluss vom 4. April 1923 sind eine Reihe schweizerischer Gewässerstrecken als schon schiffbare oder aber als noch schiffbar zu machende Gewässer bezeichnet worden. Um ihnen auch in Zukunft den Charakter schiffbarer Wasserstrassen zu wahren, hat der Bundesrat damals auch bestimmt, dass alle Projekte über Wasserbauten und andere Werke, die die in obgenanntem Beschluss aufgezählten Gewässerstrecken berühren, den beteiligten Kantonsregierungen zu unterbreiten sind. Diese leiten die Projekte mit ihrer Vernehmlassung an das Eidg. Post- und Eisenbahndepartement zu Händen des Bundesrates weiter, der nach Anhörung der Kantone und Gesuchsteller prüfen wird, in welcher Weise den Anforderungen der bestehenden und künftigen Schiffahrt Rechnung zu tragen ist; er wird insbesondere entscheiden, inwiefern die auszuführenden Bauten diesen Anforderungen von vorneherein anzupassen sind oder die Anpassung für die Zeit der Eröffnung der Schiffahrt sicherzustellen ist.

Dieser bundesrätliche Erlass aus dem Jahre 1923 stellte also einen Akt dar, der auf dem Gebiete der schweizerischen Wasserstrasse eine grosszügige und vorausschauende Landesplanung vorbereitete und sie durch sinn gemässe Ausführungsbestimmungen sicherte. Er bildete in der Folge aber auch die klare Rechtsgrundlage für die weitere Betätigung unserer privaten schweizerischen Schiffahrtsverbände, die sich schon seit Jahren bemühten, auf den von ihnen besonders betreuten Gewässern die Schiffahrt einzuführen und zuhanden der zuständigen kantonalen und Bundesbehörden Projekte und Vorschläge auszuarbeiten, um das nun auch vom Bundesrat sanktionierte Ziel zu erreichen. Neben den hauptsächlich

vom Eidg. Amt für Wasserwirtschaft (A. f. W.) im Interesse der künftigen Schiffahrt geleisteten Vorarbeiten, sind es besonders diese privaten Verbände, die während Jahrzehnten und unter Aufwendung ganz bedeutender privater Mittel, die aber regelmässig auch durch entsprechende eidgenössische und kantonale Beiträge gespiesen worden sind, fruchtbare Pionierarbeit leisteten und den Gedanken einer schweizerischen Schiffahrt durch eine zielbewusste Aufklärung und Propaganda ins Volk hinaustrugen.

Die beiden Weltkriege hatten nicht zuletzt die Folge, dass dem Schweizer wieder einmal so recht bewusst wurde, wie schwierig unsere geographische Isolierung in bezug auf den Träger des Welthandels, das Meer, werden kann, wenn unsere Landwege ringsum abgeschnitten oder weitgehend zerstört sind. Es ist daher nicht verwunderlich, wenn ganz besonders seit 1918, der Gedanke, der Schweiz einen neuen Zugang zum Meer zu verschaffen, wieder starken Auftrieb erhielt und auch ganz allgemein das Verständnis für die Probleme der europäischen und schweizerischen Binnenschiffahrt ständig zunahm.

Dank diesem wachen Interesse war es in den Jahren 1937—1941 unter anderem auch möglich, das Projekt der Weiterführung der Rheinschiffahrt über Basel hinaus weitgehend zu fördern und einen Ausbauplan für die Wasserstrasse Basel—Bodensee aufzustellen, der heute die unentbehrliche und wertvolle Unterlage bildet für alle übrigen Planungen auf und längs dieser Gewässerstrecke. Diese Arbeiten haben die Diskussionen über Wirtschafts- und Konkurrenzfragen auf dem Gebiete des Bahn- und Wasserverkehrs ebenfalls stark belebt, und es sind seither eine Reihe interessanter Publikationen von Freunden und Gegnern der Schiffahrt erschienen, die erheblich dazu beigetragen haben, das öffentliche Verständnis auch für diese Zusammenhänge zu wecken.

Im Jahre 1942 ist dann die damalige Schweizerische Landesplanungskommission mit ihrem Bericht an das Eidg. Militärdepartement über schweizerische Regional- und Landesplanung, dem auch eine dem Ausbau des Hochrheins gewidmete Beilage, die mit zahlreichen Tafeln ausgestattet ist, zugefügt wurde, herausgekommen. Als Nachfolgerin dieser Schweizerischen Landesplanungskommission versucht seit dem 15. Oktober 1943 nun die neu gegründete Schweizerische Vereinigung für Landesplanung (VLP) die Verwaltung unseres raren Grund und Bodens mitzubetreuen; sie kümmert sich um die harmonische Ausgestaltung unserer Landschaft, unserer Siedlungen und Städte sowie des sie verbindenden Verkehrsnetzes.

Diese ebenso notwendige wie dringliche, aber grosse und schwere Aufgabe kann die VLP nur lösen über den Weg der von ihr gegründeten Regionalplanungsgruppen, deren jede versucht, in ihrem Gebiet und in ihren Grenzen die Ziele einer harmonischen Planung zu verwirklichen, während die weitergestreckten, nationalen Planungsprobleme, also Probleme, die die Grenzen der regionalen Planung sprengen, von den zentralen Organen der schweizerischen Landesplanung untersucht, und, wenn möglich, einer befriedigenden Lösung entgegengeführt werden.

Regionalplanungsgruppen, deren Grenzen mit den betreffenden Kantonsgrenzen zusammenfallen, bestehen oder sind in Gründung begriffen für die Kantone Bern, Graubünden, Tessin und Wallis, während die Gruppen Nordostschweiz, Nordwestschweiz, Suisse occidentale und Zentralschweiz ihren Arbeitsbereich auf mehrere siedelungs- und verkehrstechnische, aber von einander abhängige Kantone ausdehnen.

Einzelne der obgenannten regionalen Arbeitsgruppen haben ihre Arbeit seither aufgenommen, und sie beschäftigen sich laufend mit den Problemen, die durch das ständige Wachsen der Bevölkerung auf dem Gebiete des Siedelungs- und Verkehrs wesens neu aufgeworfen werden und im Sinne der Ziele der VLP ihrer Lösung harren.

Auffallend ist nun, dass trotz der langjährigen und ausgedehnten Vorarbeiten des Bundes und der privaten Schifffahrtsverbände unsere Regionalplanungsgruppen in zunehmendem Masse auf Schwierigkeiten stossen, sobald es sich um Planungen im Bereich der künftigen schweizerischen Hauptwasserstrassen handelt. Ganz allgemein wird nämlich der Mangel an zuverlässigen Projekten über den Ausbau der Aare, der Reuss, der Limmat, des Rhone-Rhein-Kanals u. a. m. schwer empfunden, da die Erstellung regionaler Richtpläne, die für die Lenkung der weiteren Besiedelung und Bebauung, die Ausscheidung von landwirtschaftlichen und industriellen Nutzungszonen, die Erhaltung oder Neuschaffung von Naturschutzgebieten und den Ausbau und die Anpassung des Verkehrsnetzes an die speziellen Bedürfnisse der Region, bzw. des ganzen Landes, unentbehrlich sind, gehemmt wird, wenn nicht auch gebührend Rücksicht auf den Ausbau und Nutzungsplan des die Region durchfliessenden Gewässers, das

einmal auch der Schifffahrt dienen soll, genommen werden kann.

Zweck dieser Ausführungen ist es, anhand einiger ausgewählter, typischer Beispiele die Notwendigkeit der raschen Aufstellung solcher umfassender Wasserwirtschaftspläne für die im Bundesratsbeschluss vom 3. April 1923 genannten Gewässer oder Gewässerstrecken nachzuweisen.

1. Die Aare von der Mündung in den Rhein bis zum Bielersee

Seit dem Jahre 1941 hat der Schweizerische Rhone-Rhein-Schifffahrtsverband (SRRS.) versucht, Bund, Kantone, Gemeinden und Private dafür zu interessieren, ein allgemeines Bauprojekt für die Wasserstrasse Koblenz—Genfersee, die unter dem Namen «Transhelvetischer Kanal» bekannt ist, aufzustellen. Die an Enttäuschungen und Ueberraschungen reichen Unterhandlungen des Verbandes mit dem Bund und den interessierten Kantonen haben nach fünf Jahren endlich dazu geführt, dass, soweit dies die Kantone anbetrifft, ihre Zustimmung zur Unterstützung dieser Studien in Form eines Kredites von 250 000 Franken vorliegt, bzw. durch eines der zuständigen kantonalen Parlamente der diesem Kanton zugemutete Anteil schon bewilligt worden ist. Dank der unermüdlichen Werbetätigkeit eines treuen Anhängers der Schifffahrt, des Industriellen Dr. h. c. Sieber in Attisholz, dessen allzu frühen Tod wir leider zu beklagen haben, ist es bis heute schon gelungen, auch rund 200 000 Franken als Subvention von Seiten des Handels und der Industrie und der interessierten Gemeinden erhältlich zu machen. Nur der Bund hat sich immer noch nicht entschlossen können, den von ihm erwarteten Beitrag von 500 000 Franken an die Studienkosten, die insgesamt auf eine Million Franken geschätzt werden, zu bewilligen, ob schon, wie hier nachgewiesen werden soll, die Inangriffnahme der Projektarbeiten immer dringlicher wird, wenn nicht Kapitalfehlleitungen und Leerlaufarbeit auf dem Gebiete der Wasserwirtschafts-, Verkehrs-, Regional- und Landesplanung die unvermeidliche Folge sein sollen.

Im Gegensatz zu den meisten uns umgebenden Ländern kann in der Schweiz eine Binnenschifffahrt nur als Folge des weiteren Ausbaues unserer Laufkraftwerke auf Rhein, Aare, Reuss, Limmat und Rhone aufkommen, da das starke Gefälle dieser Gewässer eine wirtschaftliche Schifffahrt auf dem ungestauten Fluss nur ganz ausnahmsweise zulässt. Die Schifffahrt wird daher bei uns nie Hauptzweck des Ausbaues dieser Flüsse sein; Hauptzweck ist und bleibt vielmehr die Kraftnutzung, die ein grosses Interesse daran hat, dass die zur Verfügung stehenden Gefälle möglichst ohne Verluste der Kraft erzeugung dienstbar gemacht werden, was sich auch mit den Interessen der Schifffahrt deckt, weil damit die Zwischenschaltung unkanalisierter, mit stärkerem und für die Schifffahrt nur mit grösserem Kostenaufwand befahrbarer Gewässerstrecken, vermieden werden kann. Wenn also einmal zwischen Koblenz und Bielersee eine lückenlose Folge von Kraftwerkstufen besteht und die Aare auf dieser

Strecke vollkommen kanalisiert und dafür gesorgt wird, dass die Schiffe am Gefällsbruch zweier benachbarter Staustufen die nötigen Aufstiegsmöglichkeiten in Form von Schleusen vorfinden, so wird die Schifffahrt dem Ausbau der Kraftwerke sofort folgen, sofern sich im Einzugsgebiet dieser Wasserstrasse Schwerpunkte von Handel und Industrie befinden, die auf dem Wasserwege mit Massengütern vorteilhaft versorgt werden können.

Nun ist aber die Forderung nach einer *verlustlosen* Aufteilung des vorhandenen Gefälles der Aare zwischen Koblenz und Bielersee auf eine entsprechende Anzahl Einzelstaustufen nur erfüllbar, sofern für diesen Aareabschnitt ein durchgehender Wasserwirtschaftsplan aufgestellt wird, der sowohl den bestehenden Verhältnissen in bezug auf die Energieproduktion als in bezug auf die Verhältnisse, wie sie künftig auf der Aare entstehen werden, wenn einzelne Kraftwerke, wie beispielsweise die von Brugg, Aarau, Ruppoldingen, Wangen und Luterbach, eingehen oder umgebaut und vergrössert werden sollten, Rechnung trägt.

Dieser *umfassende* Wasserwirtschaftsplan besteht aber nicht, und solange er nicht vorliegt bleiben andere wichtige Planungen auf dem Gebiete der Schifffahrt, des Strassen- und Bahnverkehrs, der Stadt- und Regional- ja sogar der Landesplanung lückenhaft oder werden ganz verunmöglicht. Wir nennen hier nur die wichtigsten, und zwar:

a) Zwischen dem Stauende des EW. Beznau und dem unteren Ende der Konzession für ein Kraftwerk Wildeg-Brugg liegt die noch ungenützte *Reststufe Lauffohr*, von deren späterem Ausbau die Lösungsversuche zur Schaffung einer Schifffahrtsstrasse und einer Flusshafenanlage in Brugg, bzw. die Vergrösserung des Waffenplatzes und der Stadt Brugg selbst samt den dort in Erscheinung tretenden wichtigen Fragen des Natur- und Heimatschutzes, die alle diese Ausbaupläne massgebend beeinflussen, weitgehend abhängig sind. Es bestehen allerdings heute schon Pläne für eine Flusshafenanlage in Brugg, aber solange nicht abgeklärt ist, ob die Aare zwischen Brugg und Lauffohr gestaut oder durch Baggerung nur eine Fahrrinne schiffbar gemacht werden soll, hängen solche Projekte in der Luft, was unter anderem zur Folge hat, dass die Stadt Brugg ihren Bebauungsplan nicht festlegen kann, da ja eine solche Hafenanlage auf die rechtzeitige Ausscheidung von Industriegelände und die Schaffung von leistungsfähigen Bahn- und Strassenanschlüssen angewiesen bleibt.

b) Für die schon vor Jahren konzessionierte, aber noch ungenützte *Staustufe Wildeg-Brugg*, deren oberes Stauende bei der Strassenbrücke von Wildeg, das untere Stauende bei der Eisenbahnbrücke von Brugg liegt, bestehen schon Konzessionspläne, die aber anscheinend immer noch Abänderungen unterliegen können, da die möglichste Erhaltung der wundervollen Flusslandschaft im Bereiche des Bades Schinznach immer noch zur Diskussion steht. Die Ungewissheit über den Ausbau dieser Kraftwerkstufe hatte unter anderem zur Folge, dass das schon lange baufällige Wehr des EW. Brugg während Jahren nicht umgebaut werden konnte, weil man immer mit

dem Eingehen des Brugger Werkes rechnen musste, sobald das neue Werk Wildeg-Brugg den Betrieb aufnimmt. Schliesslich wurden die jährlichen Unterhaltskosten für das alte Grundwehr von Brugg derart hohe, dass die Gemeinde Brugg 1944 das Risiko auf sich nahm, doch ein neues, bewegliches Wehr erstellen zu lassen, wobei, wiederum im Hinblick auf den künftigen Bau des EW. Wildeg-Brugg, im Finanzplan eine Abschreibungsfrist für die neue Anlage von nur 10 Jahren vorgesehen werden musste. Wir haben es also auch in diesem Fall mit einem typischen Beispiel für die schweren wirtschaftlichen und planerischen Inkonvenienzen zu tun, wie sie durch das Fehlen eines verbindlichen und vollständigen Wasserwirtschaftsplanes für die Aare verursacht werden können.

c) Die bestehende *Zentrale des EW. der Stadt Aarau* soll vergrössert werden. Für dieses Umbauprojekt waren Modellversuche am Wasserbaulaboratorium der ETH. unerlässlich. Es wäre nun dringend zu wünschen gewesen, dass man anlässlich dieser Modellversuche für die umgebaute Zentrale zugleich auch die Möglichkeit des Anbaues der künftigen Schifffahrtsschleusen an die Zentrale hätte überprüfen können, wie das heute z. B. der Fall ist für die verschiedenen Umbauprojekte der Staustufe Rheinfelden. Leider sind die vom SRRS. verlangten und vorbereiteten Studien immer noch nicht in Gang gekommen, so dass man auch hier zu spät kam, was im Interesse der Planung von möglichst wirtschaftlichen und beiden Nutzungsarten der Aare dienenden Lösungen sehr zu bedauern ist.

d) die *Ideenwettbewerbe* aus dem Jahre 1943/44 für eine umfassende Planung im Gebiete der Verkehrsknotenpunkte *Olten und Solothurn* liessen den Mangel eines umfassenden und für eine weitere Zukunft verbindlichen Wasserwirtschaftsplanes der Aare ebenfalls sehr empfinden, werden doch durch ihn die Beschlüsse der Schaffung neuer oder Auflassung bestehender Aareübergänge, die Höhenlage dieser Brücken, die definitive Wahl von Hafen- und Industriegelände und damit die Bebauungs- und Nutzungspläne dieser Städte massgebend beeinflusst.

e) *Zwischen Olten und Bielersee* häufen sich Probleme ähnlicher Art in beängstigender Weise. Es sei hier nur noch auf einen Fall aus der Privatindustrie hingewiesen, der das eminente Interesse auch dieser Kreise am Zustandekommen einer umfassenden Planung auf der Aare belegt.

Es betrifft das die Zellulosefabrik Attisholz, die mit ihrem Güterumschlag von gegen 300 000 Tonnen im Jahr allein schon einen gewichtigen Schwerpunkt und damit einen Anreiz für die Schifffahrt darstellt, einmal aus dem Rhein hinauf nach Solothurn zu steigen. Das heute grösste schweizerische Industrieunternehmen dieser Art hat erst kürzlich im Sinne unserer modernen Industrie-Regionalplanung die Richtpläne für den weiteren Ausbau seiner Fabrik- und Verkehrsanlagen in Attisholz, und zwar sowohl für den Schienen- als für den Strassen- und künftigen Wasserverkehr, aufstellen lassen. In diesem Fall war die Fabrikleitung, die die dringliche Erstellung gewisser Erweiterungsbauten für wichtige Fabrikationszweige ihres Unternehmens

nicht mehr weiter zurückstellen konnte, genötigt, trotz dem Fehlen von rechtskräftigen Plänen über das im Bereich der Zellulosefabrik Attisholz liegende Kraftwerk Luterbach der Aare-Emme-Kanal-Gesellschaft, dessen Um-, bzw. Neubau im Hinblick auf eine verbesserte Kraftnutzung der Aare und eine Sanierung der zum Teil verwilderten Gewässerstrecke Büren—Attisholz schon seit 1920 ernsthaft diskutiert wird, sofortige Entscheide zu treffen, auf die nun nachträglich der erst aufzustellende Wasserwirtschaftsplan der Aare gebührend Rücksicht zu nehmen hat, wenn nicht Kapitalfehlleitungen die Folge sein sollen.

In diesem Zusammenhang muss auch noch erwähnt werden, dass ein Nutzungsplan der Aare für die Strecke Hohfuhren bei Wangen a. d. Aare, bis hinauf nach Büren in weitgehendem Masse von den bestehenden Meliorationswerken der Selzacher Ebene und des Geländes rechts der Aare, das durch die Emme, die Aare und die Bahnlinie Luterbach—Wangen a. d. Aare begrenzt wird, sowie den auf beträchtliche Leistungen ausgebauten Grundwasserpumpwerken der Zellulosefabrik Attisholz abhängig sein wird. Es besteht nun aber kein Zweifel darüber, dass, wenn schon vor 20 oder 30 Jahren ein genereller Wirtschaftsplan der Aare aufgestellt worden wäre, die harmonische Koordinierung aller längs und auf diesem Flussabschnitt sich geltend machenden Interessen damals bedeutend leichter und mit höherem wirtschaftlichen Nutzen für die Allgemeinheit hätte durchgeführt werden können, als dies heute noch möglich ist. Je länger mit dieser richtunggebenden Planung zugewartet wird, um so schwieriger und um so verlustreicher für die Wirtschaft wird in Zukunft ein solcher Koordinierungsversuch ausfallen müssen.

2. Die Rhone von der Landesgrenze bis zum Genfersee

a) Dank dem Entgegenkommen des Bundes, der Stadt und des Kantons Genf sind heute umfassende Studien über den Ausbau dieses Flussabschnittes im Gange. Zwischen die von Frankreich allein genutzte Kraftwerkstufe von Génissiat und die gemeinsam mit der Schweiz bewirtschaftete Staustufe von Chancy-Pougny schaltet sich die heute noch ungenützte Gefällstufe von Etournel ein, die sowohl für die Kraftnutzung als für die Schifffahrt ziemlich heikle Probleme bietet, da wir in rutschhaftem Terrain sind und auch Rücksicht auf die bestehenden Bahn- und Strassenanlagen zu nehmen ist.

Die Weiterführung der Schifffahrt durch die Kraftwerkstufe von Verbois hindurch bis hinauf zur Arvemündung wirft wichtige Fragen in bezug auf die landwirtschaftlichen und industriellen Nutzungsformen in der vom Schifffahrtskanal berührten Gegend der Zentrale Verbois, bzw. für die beiden Ufer des Stausees von Verbois auf, da man neustens mit Rücksicht auf die Ausgestaltung des Bebauungsplanes der Stadt Genf, der den bisher von der Stadt reservierten Boden zur Erstellung eines Flusshafens im Carouge-Quartier zu anderen Zwecken benützen will, gezwungen ist, unterhalb Genf geeignetes Terrain für die industrielle Besiedelung mit guten An-

schlüssen an Wasser, Bahn und Strasse bereit zu stellen. Grundlage für die Realisierung einer solchen Absicht ist aber wiederum ein zuverlässiger Richtplan, der über den Ausbau der Rhone bis zur Aaremündung für beide Nutzungsarten, Kraftnutzung und Schifffahrt, restlos Auskunft gibt.

b) Noch viel entscheidender als das Flusshafenprojekt ist für die Genfer Stadtplanung das Problem der *Weiterführung der künftigen Schifffahrt durch die Stadt Genf hindurch*, wo die Resultate des vom Schweizerischen Rhone-Rhein-Schifffahrtsverband in den Jahren 1942—1944 durchgeführten Ideenwettbewerbs massgebend bleiben werden für die weitere Ausgestaltung der Quartiere der Stadt Genf rechts der Rhone. Bis zum Bau dieses Schifffahrtskanales im genannten Stadtteil wird ja wohl noch mehr als ein Jahrzehnt vergehen; aber wie der Förster Arbeit leistet, die erst den Generationen zugute kommt, die nach ihm leben, so wird auch der Stadtplaner die Verwirklichung solch umfassender Pläne, wie sie durch diesen Schifffahrtskanal im Weichbild der Stadt verbildlicht werden, nicht alle selbst durchführen können. Er wird aber durch eine kluge Lenkung der Bebauung und durch den vorsorglichen Erwerb von Boden und Liegenschaften, die zum Kaufe ausgebaut sind, dafür sorgen, dass das allmähliche Reifen dieses Projektes gefördert wird, so dass, wenn die Schifffahrt einmal im Staubecken von Verbois anlangt, ihre Fortführung nach dem Genfersee mit Hilfe des geplanten Schifffahrtskanales in annehmbaren Fristen und unter wirtschaftlich tragbaren Verhältnissen möglich wird.

c) Dieselben planerischen Ueberlegungen haben auch dazu geführt, dass der SRRS nächstens einen Ideenwettbewerb ausschreibt zur Erlangung von Vorschlägen über *die beste Trassenwahl für den Transhelvetischen Kanal zwischen Vuflens-la-Ville und Genfersee*. Verlangt wird ausserdem die Ausarbeitung eines allgemeinen Richtplanes, der für die von dem Kanal berührte Region von Morges—Ouchy—Vuflens-la-Ville zu gelten hat.

Angesichts der in diesem Gebiet sich immer mehr häufenden Verkehrs-, Bebauungs- und Siedlungsproblemen, ist die Ausarbeitung eines solchen Regionenplanes von grösster Dringlichkeit und von grösstem ideellen und wirtschaftlichen Wert. Die vom Zentralbüro der VLP im Auftrag des SRRS besorgten Vorarbeiten für diesen Wettbewerb haben die Richtigkeit dieser Auffassung des Verbandes schon heute weitgehend bestätigt, und es konnte bei dieser Gelegenheit wiederum festgestellt werden, dass das Schifffahrtsproblem wohl eines der Elemente ist, das einen solchen Richtplan beeinflussen wird, dass daneben aber eine Vielheit von weiteren Ueberlegungen, deren Schwergewicht auf dem Gebiete des Eisenbahn-, Strassen- und Luftverkehrs, der Siedlungs- und Bebauungspolitik u. a. m. liegt, anzustellen sind, wobei das Primat in bezug auf den Versuch einer harmonischen Koordination all dieser Interessen naturgemäss mehr den aktuellen und weniger den in einer fernerer Zukunft auftauchenden Verkehrsfragen zukommen muss.

3. Die Limmat von Brugg bis Zürich

Im Auftrag des Linth-Limmat-Verbandes hat der damalige Direktor der Wasserversorgung Zürich, Herr Ing. Peter, einen Wasserwirtschaftsplan des Linth-Limmatgebietes ausgearbeitet, der eine der wichtigsten Grundlagen der später aufgestellten Kraftnutzungs- und Schifffahrtsprojekte auf diesen Gewässern bildete. In bezug auf die Schifffahrt kam der Gutachter damals zum Schluss, dass selbst bei einer Mitbeteiligung der an der Limmat und Linth liegenden Kraftwerke an den Kosten der Erstellung der dort notwendigen Schifffahrtseinrichtungen, eine Schifffahrt unter den getroffenen Annahmen und auf Grund der in jenem Zeitpunkt bestehenden Verhältnisse nur dann lebensfähig sein würde, wenn sie als Zubringerin für eine Ostalpenbahn einen bedeutenden Transitverkehr bis Wallenstadt zu übernehmen hätte. Direktor Peter betonte auch, dass die vorgesehenen Anlagen zur Umgehung der nicht schiffbaren Flußstrecken innerhalb der Städte Baden und Zürich besonders hohe Aufwendungen erfordern würden, Aufwendungen, die an sich schon die Rentabilität der Schifffahrt auf der Limmat in Frage stellen.

Der Linth-Limmat-Verband vertritt heute die Ansicht, dass trotz der Ergebnisse der Peterschen Untersuchungen vom Jahre 1924, die Limmat von Brugg bis zur Stadt Zürich auch in Zukunft als schiffbar zu machendes Gewässer zu betrachten und zu behandeln sei, während er die Projekte einer Schifffahrtsstrasse über Zürich nach dem Wallensee nach wie vor als zurzeit wirtschaftlich kaum tragbar bezeichnet.

Diese Ueberlegungen sollten nun aber dazu führen, dass man sich, soweit es die Limmat betrifft, auch in den an diesen Fragen ebenfalls interessierten Regionalplanungsgruppen der Nord- und Nordostschweiz ernsthaft mit diesem Problem befasst und in Verbindung mit dem Linth-Limmat-Verband und den zuständigen kantonalen und Bundesbehörden dafür sorgt, dass der künftige Ausbau der Limmat von Brugg bis Zürich nicht für alle Zeiten dadurch verunmöglicht wird, dass eine unzweckmässige Verbauung des Flusses oder eine übermässige Bebauung des nach den bisherigen Richtplänen für die Erstellung der vorgesehenen Kanalstrecken (Umgehungskanäle) zu reservierenden Baugrundes um sich greift. Ausserdem werden ja diese Kraftnutzungs- und Schifffahrtsprojekte, wie das schon für die Aare und Rhone nachgewiesen wurde, die gesamte Regional- und Verkehrsplanung im Bereich dieses Flussabschnittes in einer Weise beeinflussen, dass ein Beiseiteschieben oder auch nur ein passives Verhalten der VLP in dieser Angelegenheit kaum verantwortet werden könnte. Auch hier gilt es, mitzuhelfen und unsere Pflicht gegenüber den Generationen, die nach uns kommen, treu zu erfüllen, denn wir haben schliesslich nicht das Recht, Entwicklungsmöglichkeiten, die vielleicht für uns noch nicht aktuell sein mögen, durch eine kurzsichtige Lenkung von Bauungs-, Siedelungs- und Verkehrsplänen für alle Zukunft den Weg zu versperren.

Andererseits gibt uns gerade die von der VLP geübte Methodik in der Aufstellung von Analysen

über die Bevölkerungsbewegung, die Entwicklung von Handels- und Industriezentren, die Zu- oder Abnahme verschiedener Transportarten, die Güterstatistik u. a. m. auch die verfeinerten Mittel an die Hand, die Aussichten eines künftigen Wasserverkehrs sicherer zu beurteilen als dies vielleicht früher der Fall war. Die konsequente Anwendung dieser Mittel wird die VLP auch in den Stand setzen, in bestimmten Fällen die Aussichtslosigkeit der Weiterverfolgung gewisser Postulate, wie sie im Wunschprogramm verschiedener Schifffahrtsverbände noch figurieren, nachzuweisen, und sie kann dazu beitragen, dass solche Projekte, die die Wirtschaft nur mit unnützen Servituten belasten, endgültig abgeschrieben werden.

Zu diesen veralteten Postulaten wird beispielsweise vielleicht die Glatt zu zählen sein, die noch im bundesrätlichen Erlass vom Jahre 1923 als schiffbar zu machendes Gewässer aufgeführt ist, obschon durch die vor dem Krieg vom Regierungsrat des Kantons Zürich beschlossene und in einer Etappe auch schon ausgeführte Tieferlegung dieses Gewässers eine künftige Schiffbarmachung des Flusses bis in den Greifensee hinauf kaum mehr möglich erscheint.

4. Die Reuss von Brugg bis zum Vierwaldstättersee

Für die Reuss fehlt leider heute ein durchgehender Wasserwirtschaftsplan, und jede Projektierung in bezug auf ihren eventuellen späteren Ausbau als Binnenwasserstrasse muss in der Luft hängen, solange über die Staustufeneinteilung zum Zwecke der Kraftnutzung keine sicheren und allgemein verbindlichen Vorschläge seitens des für die Erteilung der Kraftwerk Konzession zuständigen Kantons vorliegen. Erst dieses Dokument wird den Planern die Unterlagen an die Hand geben, um auch das Reusstal einer harmonischen Entwicklung im Sinn und Geist der schweizerischen Landesplanung entgegenzuführen.

5.

Zum Schlusse sollen auch dem *Rhein als Schifffahrtsweg zwischen Basel und Bodensee* noch einige Worte gewidmet sein, obschon dort, wie erwähnt, durch das Eidg. Amt für Wasserwirtschaft in Form eines sorgfältigen Ausbauprojektes äusserst wertvolle Vorarbeit geleistet wurde.

Dieses Richtprojekt, das seinerzeit in allen seinen Teilen mit den zuständigen Behörden des Bundes, der Kantone und Gemeinden sowie den auf dem Rhein konzessionierten Werkbesitzern und den Natur- und Heimatschutzvereinigungen besprochen worden ist, sollte heute weiter ausgewertet werden. Zur Mitarbeit sind vor allem auch die Regionalplanungsgruppen der Nordost- und Nordwestschweiz aufzufordern, da beispielsweise die rechtzeitige Ausscheidung von Industrie- und Hafengelände an dieser Wasserstrasse im Hinblick auf das mit Bestimmtheit zu erwartende, raschere Ausbautempo der noch fehlenden Rheinkraftwerkstufen von Birsfelden, Säckingen, Koblenz, Rheinau und Schaffhausen, das die Weiterführung der Schifffahrt über Basel hinaus in nicht allzu ferner Zukunft wahrscheinlich macht, nicht mehr länger zurückgestellt werden darf, wenn

man wirklich gewillt ist, Landesplanung zu betreiben.

Es sei in diesem Zusammenhang nur darauf verwiesen, wie hinderlich und unbefriedigend es ist, wenn unsere Regionalplanungsgruppe, die im Kanton Zürich arbeitet, nicht weiss, ob als künftiger Rheinhafen des Kantons Eglisau oder Flaach zu gelten hat. Je nachdem die Wahl auf die eine oder andere Oertlichkeit fällt, werden die regionalen Verkehrs- und Bebauungsplätze auf diesen künftigen Hafenplatz abgestimmt werden müssen, wobei ein Richtplan, der von der Annahme ausgeht, dass Eglisau Hafenplatz werden soll, sehr verschieden sein wird von dem Projekt, dem der Hafenplatz Flaach zugrunde gelegt wurde.

6. Schlussfolgerungen

Auf Grund dieser Ausführungen können für die Mitarbeit der VLP und ihrer Regionalplanungsgruppen in Sachen Schifffahrt folgende Richtlinien aufgestellt werden:

a) Die dauernde Offenhaltung der Möglichkeit einer schweizerischen Binnenschifffahrt im Rahmen der von der Eidgenossenschaft erlassenen Weisungen an die Kantone ist als eine nationale Pflicht zu betrachten.

Es ist daher eine der Aufgaben der VLP, die Erreichung dieses für gewisse Gewässer wohl noch in einer fernerer Zukunft liegenden Zieles durch vorsorgliche Planung zu erleichtern und vorzubereiten, wobei die Kraftnutzung primäres, die Schifffahrt aber sekundäres Ziel bleiben soll.

b) Die Mitarbeit der VLP in diesen Fragen setzt voraus, dass für alle in Betracht fallenden Gewässer von den für diese Probleme allein zuständigen Fachleuten in Behörden und Verbänden zuverlässige und vom Bund und den Kantonen zu genehmigende Wasserwirtschaftspläne ausgearbeitet werden, die den anschliessenden Planungsarbeiten der Landes- und Regionalplanungsorganisation zugrunde gelegt werden können.

c) Die schweizerischen Binnenschifffahrtswege

sind in Beziehung zu setzen zu den bestehenden, bzw. schon in Projekten vorgesehenen europäischen Grosswasserstrassen und wichtigsten Schifffahrtskanälen, da sie ohne Verbindung mit dem unser Land umgebenden internationalen Schifffahrtsnetz keine eigene Existenzberechtigung hätten.

Das von der Schweiz zu verfolgende Hauptziel auf internationalem Boden ist der weitere Ausbau, bzw. die Herstellung der schiffbaren Verbindungen unseres Landes über

- den Rhein mit der Nordsee;
- den Bodensee nach der Donau zum schwarzen Meer;
- den Langensee und den Po nach der Adria und über
- den Genfersee und die Rhone nach dem Mittelmeer.

d) Der Ausbau der schweizerischen Binnenschifffahrtswege hat also auszugehen von den vorläufigen schweizerischen Endpunkten der grossen europäischen Zubringerstrassen vom Meer her; für den Rhein ist dies Basel, für die Rhone Genf, für die Donau die zu schaffenden Umschlagplätze am Bodensee und für den Po Locarno.

e) Angesichts der Vielheit der bestehenden Projekte, die nicht nur die Schaffung von schweizerischen Schifffahrtsstrassen auf den natürlichen Gewässern, sondern auch die Erstellung von künstlichen schiffbaren Kanälen zum Ziele haben, ist heute die Zeit gekommen, eine Ausscheidung vorzunehmen und festzustellen, welche Projekte noch in die Richtpläne des ganzen Landes, bzw. seiner Regionen aufzunehmen und welche, weil veraltet und wirtschaftlich aussichtslos, nicht mehr zu berücksichtigen sind. Diese Ausscheidung ist in erster Linie wiederum durch die Fachleute in Behörden und Verbänden vorzunehmen. Eine Mitwirkung der VLP bei diesen Arbeiten ist nicht nur zweckmässig, sondern notwendig, da ihr in erster Linie die Sicherung unseres raren Grundes und Bodens vor Verschleuderung infolge unzweckmässiger Verwendung überbunden werden muss.

Anmerkungen:

1. Zum Artikel: *Unsere schweizerischen Schifffahrtsprojekte*

Die Anregung des Verfassers, die VLP und ihre Regionalplanungsgruppen bei der Planung der Binnenschifffahrtswege zuzuziehen, ist bereits durch eine rege Zusammenarbeit zwischen dem Eidg. Amt für Wasserwirtschaft und dem Zentralbüro VLP verwirklicht worden. Sobald die nötigen Vorarbeiten geleistet sind, werden auch die RPG zur Mitwirkung zugezogen werden.

2. Zum Artikel: *Planungsaufgaben auf dem Gebiete der Wärmewirtschaft*

Nachstehend publizieren wir einen Beitrag über Planungsaufgaben auf dem Gebiete der Wärmewirtschaft von Ing. Ad. Ostertag. Die Zeitschrift «Plan» hat sich zwar zur Aufgabe gestellt, ausschliesslich die Planung der Nutzung des Bodens zu behandeln. Wenn nun im vorliegenden Falle ein Artikel veröffentlicht wird, der Probleme der Wärmewirtschaft zum Inhalt hat, so deshalb, um zu zeigen, dass derartige Fragen auch auf die Gebietsplanung übergreifen, und darum auch für den Planer von Interesse sind.

Ing. W. Schüepp, Direktor des Zentralbüros VLP