

Zeitschrift: Aarburger Neujahrsblatt

Band: - (1973)

Artikel: Binnenschiffahrt und Umweltschutz

Autor: Byland, Max

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

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: 07.02.2026

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

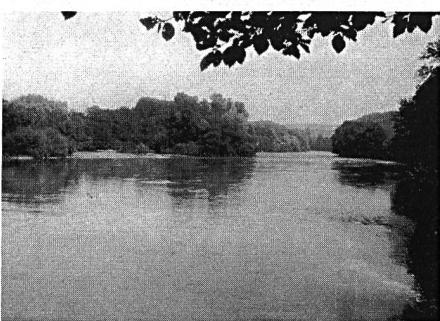
Binnenschiffahrt und Umweltschutz

Max Byland

Ein folgeschwerer Eingriff

Nach einem guten halben Jahrhundert intensiver Propaganda ist die Frage einer schweizerischen Binnenschiffahrt auf Hochrhein und Aare mehr denn je umstritten. Es beruht dies nicht nur darauf, dass die wirtschaftliche Zweckmässigkeit einer binnenschweizerischen Kanalschiffahrt 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

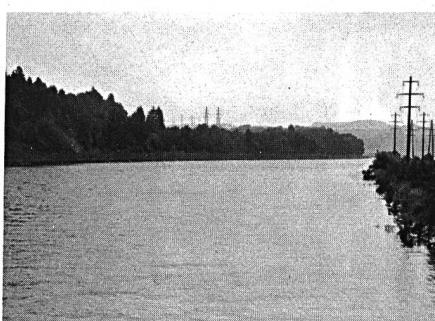
näheren und weiteren Uferlandschaft. Für die Hafenanlagen und Schleusen würden bisher unverbaute Uferstrecken beansprucht. Allein auf dem Gebiet des Kantons Aargau würden längs der Aare hiefür 405 000 Quadratmeter Land benötigt. Rechnet man den Landbedarf für Zufahrtsstrassen und weitere Anlagen, die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



Diese Aarelandschaft, wenig unterhalb der Ongtmündung bei Bannwil, fiel 1964 dem Kraftwerkbau 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 Binnenschiffahrt 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 Schiffahrt bieten, so wäre ein lückenloser technischer Ausbau unvermeidlich. Für die Lastschiffahrt ist eine Fahrrinne 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 Flussohle ausgebaggert werden. Auf diese Weise würde gleichzeitig auch die kräftige natürliche Strömung beseitigt, womit eine weitere Voraussetzung für die Schiffahrt erfüllt wäre. Der Kanalisierung würde jedoch nicht nur der letzte Meter strömenden Flusses geopfert, sondern es hätte dies auch folgeschwere Auswirkungen auf den Wasserhaushalt. Kaum weniger einschneidend wären die Eingriffe und Veränderungen in der



Seit dem Bau des Kraftwerkes Neubannwil gehört die strömende Aare unterhalb Flumenthal bis Bannwil der Vergangenheit an. Ein stagnierender, arg verschmutzter Kanal zwischen Reissbrettufern vermittelte eine Vorstellung von dem, was dem gesamten Aarelauf im Falle der Schiffbarmachung 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 Schiffbarmachung der Aare darstellt. Besonders eindrücklich bietet sich der Anblick der Kanalisierung zwischen

Eine der reizvollsten Aarelandschaften finden wir am Wynauer-Rank gegenüber Wolfwil. Die Zwillingsinseln müssten, als Hindernis für die Schiffahrt, weggebaggert 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 Schiffbarmachung, 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 unersetzblichem Erholungswert dar. Zum Zwecke der Schiffbarmachung 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 Schilfbestand 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 Staausees zu erwähnen ist.

Sollen unserer Flüsse und Seen dem Verkehr geopfert werden?

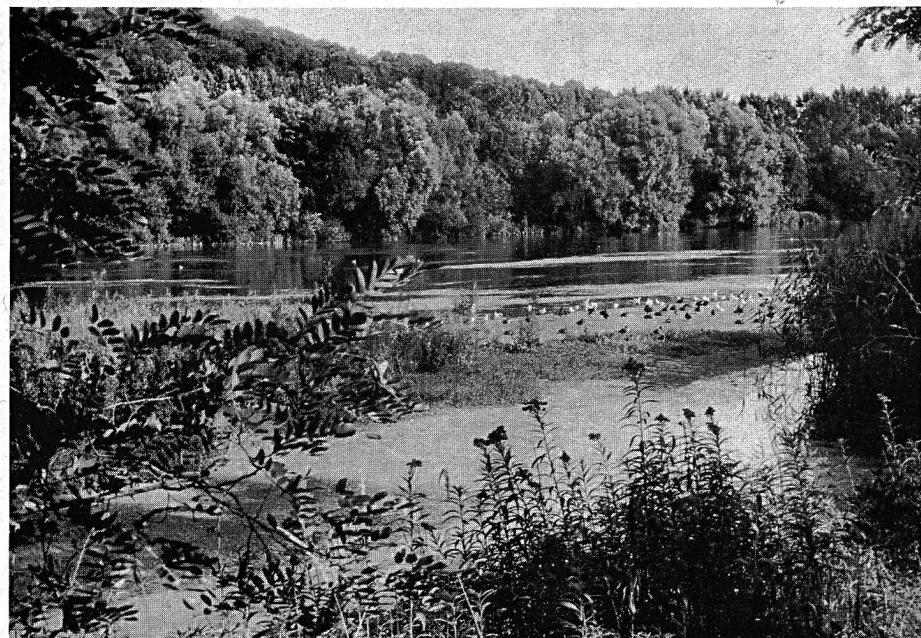
Warum aber sollen der strömende Fluss und seine Uferlandschaft der Nachwelt erhalten bleiben? Wäre es nicht realistischer, sich damit abzufinden, dass der unaufhaltsam sich ausbreitenden

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 blass 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 Kraftwerkbaus 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 Umfunktionierung zur seelischen Industrielandschaft.

Doch würde durch die Schiffahrt nicht nur die Landschaft, sondern auch unser Lebenselement Wasser in Mitteileenschaft gezogen und gefährdet. Die Schiffahrtsinteressenten 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 Gewässerschutzaamt 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 Aareschiffahrt 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 Schiffahrt 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 Gewässeranierung in vollem Gange. Da der Erfolg dieser Anstrengungen durch nichts beeinträchtigt werden darf, so stellt sich gebieterisch die Frage, ob eine allfällige Flusschiffahrt mit der Reinhaltung der Gewässer vereinbar wäre. Dass es eine saubere Schiffahrt bis heute nicht gibt, wird auch seitens der Schiffahrtsbefürworter zugegeben. Hingegen versucht man, die Gefahren für das Wasser zu minimalisieren, indem man den Anteil der Schiffahrt an der Gewässerverschmutzung vergleicht mit der Gesamtverschmutzung durch industrielle und häusliche Abwässer. Eine derartige, rein mengenmässige Beurteilung ist jedoch irreführend, da Gleisches mit Ungleichen verglichen wird. Während der grösste Teil der Binnenlandbelastung durch Selbstreinigungsprozesse abgebaut wird, ist ein grosser Teil der durch die Schiffahrt verursachten Belastung nicht abbaubar. Wegen der bioziden und giftigen Eigenschaften der durch die Schiffahrt verursachten Verunreinigungen gefährden diese die Trinkwasserversorgungen verhältnismässig viel mehr als eine Verunreinigung durch häusliche Abwässer.

Trinkwasser wichtiger als Öltanker

In seinem Gutachten «Binnenschiffahrt 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 Binnenschiffahrt 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 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 Folgereaktionen aus, denen die Aufbereitungstechnologie der Wasserversorgungen nicht gewachsen ist. Ölperren 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 ungetagt 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 Schiffahrtskreise 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 Schiffahrtsstrassen 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, Geschirrwaschmaschinen,
Wasserenthärtungsanlagen, Heizöfen für Öl und Gas

Service

Gepflegter Reparaturdienst