Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 71 (1953)
Heft: 20

Artikel: Zur Schiffbarmachung des Hochrheins
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-60554

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

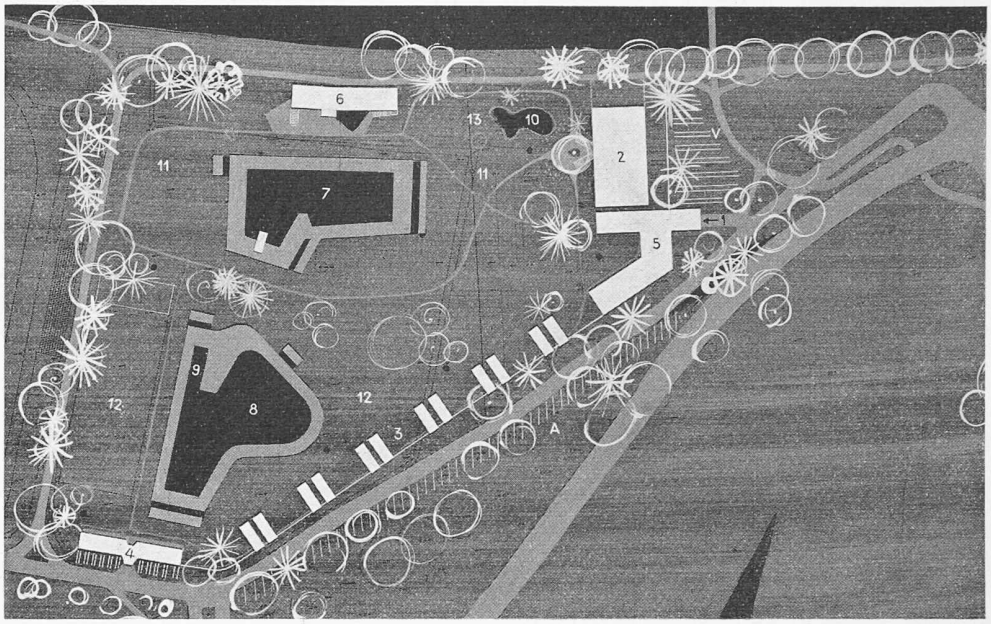
Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on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

Download PDF: 21.01.2026

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

4. Preis (1000 Fr.),
Verfasser: E. AESCHBACH, Arch.
Aarau

1 Haupteingang, 2 Garderobe, 3 Einzelkabinen, 4 offene Umkleidebuchten, 5 Diensträume, 6 Restaurant, 7 Becken für Schwimmer, 8 Becken für Nichtschwimmer, 9 Lehrbecken, 10 Planschbecken, 11 Liegewiese, 12 Spielwiese, 13 Kleinkinderspielplatz, V = Veloständer, A = Autopark



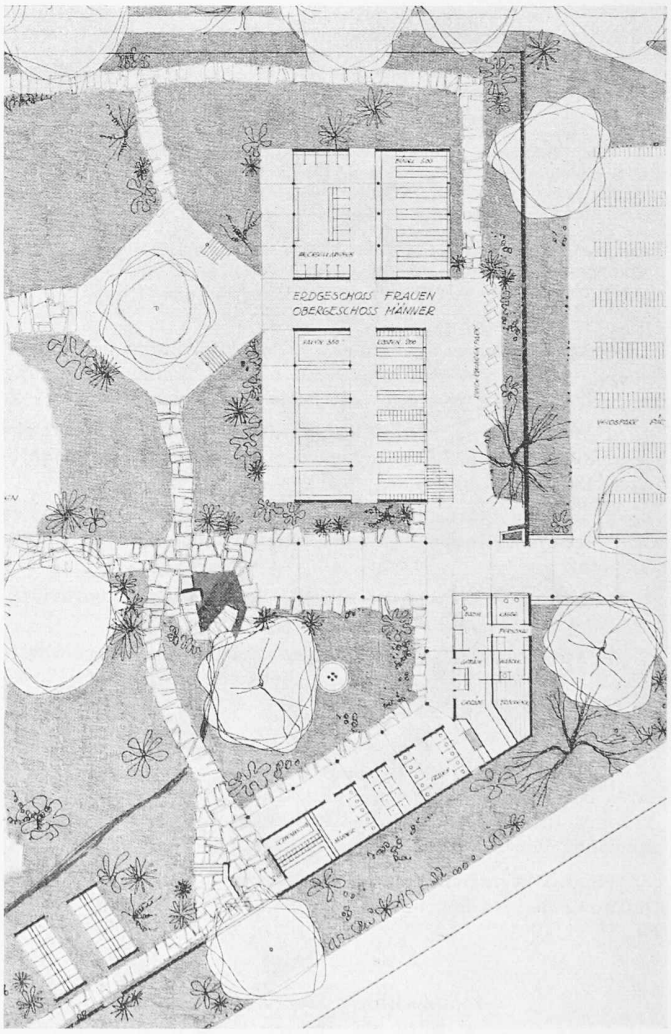
Lageplan, Masstab 1:2500

Projekt Nr. 14 Kubus 8525 m³

Gute Grundkonzeption in landschaftlicher und baulicher Hinsicht. Zu wenig ausgereift.

Vorteile: Klare und übersichtliche Disposition der Eingänge und Parkplätze. Entschiedene Konzentration der Bauten und der Ostecke mit zweigeschossigem Garderobebau. Restliches Areal als offener Landschaftsraum. Differenzierte und zweckmässige Formgebung des Schwimmer- und Nichtschwimmerbassins. Korrekte, etwas schematische Anordnung der Vorreinigung. Das Schwimmbassin mit der grössten Tiefe ist so angeordnet, dass es nicht ins Grundwasser reicht. Planschbecken ausserhalb Verkehr und nahe Frauengarderoben. Schöne Entwicklung der Eingangspartie mit Ausblick ins Bad, reizvolle Hofbildung. Eindeutige Führung zu den Garderoben. Richtige Durchflutung der Garderoben. Austritt der Badenden ohne Begegnung mit den Bekleideten. Uebersichtliche Situierung der Toiletten und Betriebsräume. Restaurant mit Filteranlage kombiniert, Restaurant- und Liegeterrasse. Grundrisse durchwegs sauber und klar. Maximales Offenhalten des Landschaftsraumes gegen Aare und nach Westen. Konstruktion einfach.

Nachteile: Der Anforderung nach Windschutz ist zu wenig Rechnung getragen. Architektur etwas trocken. Gärtnerische Gestaltung unbestimmt. Zwei getrennte Bügelgarderoben bedingen zeitweise vermehrtes Personal. Verhältnismässig hoher Baukubus.



Garderobe- und Dienstgebäude, Masstab 1:700

Zur Schiffbarmachung des Hochrheins

DK 656.62 (494)

Der Nationalrat behandelte in der Sitzung vom 11. Dezember 1952 die von C. E. Scherrer, Schaffhausen, am 5. Juni 1952 eingereichte Interpellation über das im Titel genannte Thema. Darin wird der Bundesrat gebeten, über folgende Fragen Auskunft zu erteilen:

1. Enthält der zwischen Deutschland und der Schweiz bestehende Vertrag über die Rheinregulierung eine bindende Verpflichtung zur Schiffbarmachung des Hochrheins?

2. Besteht ein definitives Projekt und was sieht ein solches vor?

3. Mit welchen Kosten müsste bei einer eventuellen Verwirklichung des Projektes gerechnet werden, und wer trägt diese?

4. Wie steht es mit der Wirtschaftlichkeit einer eventuellen Hochrheinschiffahrt?

5. In welcher Weise ist das Mitspracherecht des Volkes im Bund und in den interessierten Kantonen gesichert?

Diese Fragen boten Bundesrat Dr. J. Escher Gelegenheit zu einer gründlichen und umfassenden Stellungnahme, die wir wie folgt kurz zusammenfassen.

Der Stand der Arbeiten

Die Hochrheinschiffahrt wird naturgemäss in erster Linie den Regionen dienen, die in den Kantonen der Nordostschweiz liegen. Diese werden daher auch die Hauptlast des schweizerischen Kostenanteils tragen müssen. Bevor der Bundesrat über die volkswirtschaftliche Tragweite der Hochrheinschiffahrt berichten kann, muss er die Ansicht dieser Kantone kennen. Das Eidg. Post- und Eisenbahndepartement stellte ihnen deshalb als Unterlage für die Ansichtbildung die Ergebnisse von volkswirtschaftlichen Untersuchungen in Aussicht, die das Eidg. Amt für Wasserwirtschaft durchführt. Diese Untersuchungen werden in enger Fühlungnahme mit allen interessierten Stellen, insbesondere auch mit den SBB, gemacht. Sodann erwies es sich als notwendig, ein Gutachten der Schweiz. Vereinigung für Landesplanung über die Frage einzuholen, ob die Voraussetzungen für eine Wirtschaftsbelebung durch die Hochrheinschiffahrt, wie sie erhofft wird, überhaupt vorhanden sind. Es liegt uns daran, eine umfassende, genaue Abklärung herbeizuführen.

Es besteht kein Grund zu einem überstürzten Vorgehen; denn soweit man in die Zukunft blicken kann, muss man noch mit etwa 10 bis 12 Jahren rechnen, bis der Ausbau der Kraftnutzung im Hochrhein so weit fortgeschritten ist, dass auch an den Bau der Schiffahrtsanlagen gedacht werden könnte.

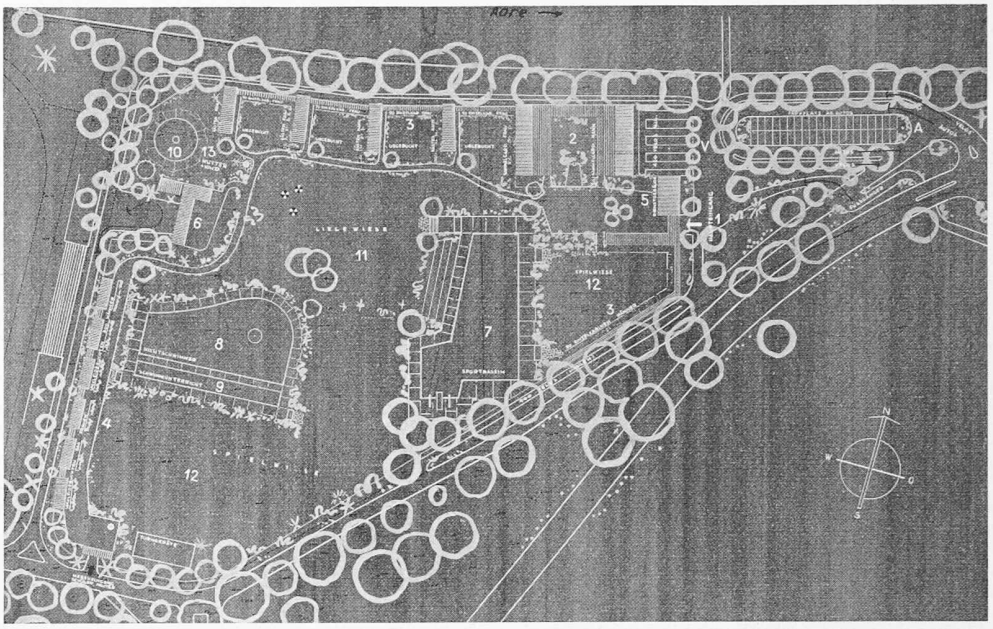
Ankauf (800 Fr.), Verfasser: H. FISCHER, Architekt, Zofingen

Projekt Nr. 12, Kubus 8303 m³

Gute Ansätze in der Gesamtdisposition; mit gewissen Mängeln belastet.

Vorteile: Haupteingang und Parkplatz gut angeordnet und organisiert. Separater Eingang zu den Auskleidebuchten und Spielfeldern. Randbebauung gegen Norden und Westen mit Windschutz, mit speziell intimen Liegebuchten längs der Nordgrenze. Lage des Restaurants richtig. Zweckmässige Anordnung der Mutter-und-Kind-Zone. Grundriss im allgemeinen klar.

Nachteile: Schwimmerbassin etwas eingezwängt. Filteranlage zu weit von diesem Becken entfernt. Nichtschwimmerbecken nahe am Restaurant. Verkehrsführung beim Eingangsplatz unbefriedigend. Monotone Aufreihung der Auskleidebuchten. Einblicksmöglichkeit. Schlechte Anordnung der Einzelkabinen für Männer. Erweiterungsmöglichkeiten fragwürdig. Architektonische und gärtnerische Gestaltung unausgeprägt. Zu sehr markierte Randbepflanzung. Zwei getrennte Bügelgarderoben bedingen zeitweise vermehrtes Personal. Kubus etwas hoch.



Lageplan, Masstab 1:2500

Legende siehe Seite 294

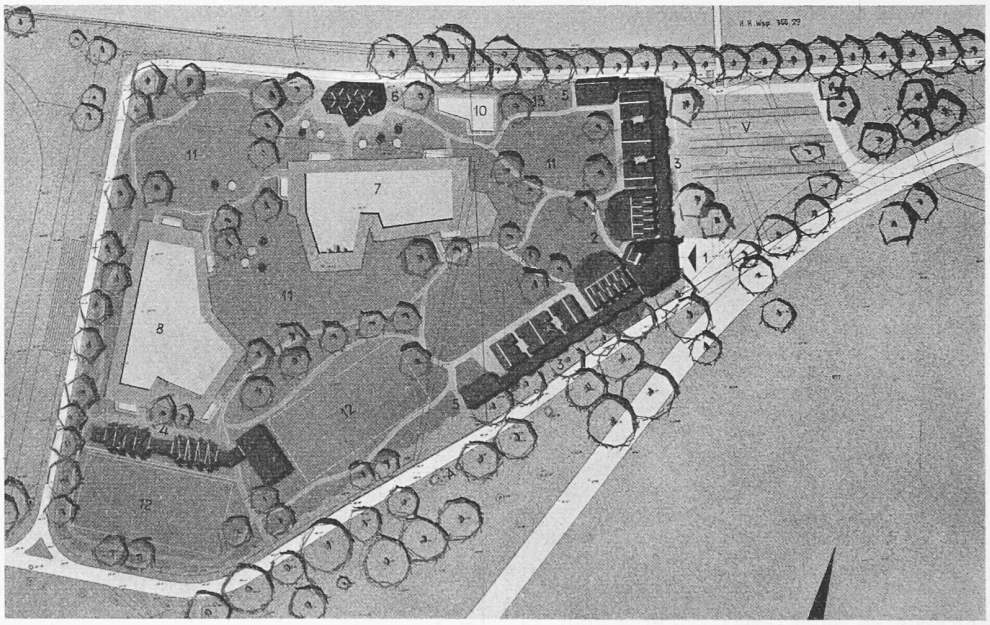
Ankauf (700 Fr.), Verfasser: RICHNER & ANLIKER, Architekten, Aarau

Projekt Nr. 5, Kubus 7575 m³

Auseinandersetzung mit den landschaftlichen Gegebenheiten anerkennenswert; bauliche Gestaltung kompliziert.

Vorteile: Haupteingang mit Parkplätzen in Ostecke, separater Eingang für Schulen und Militär in Südecke. Trennung von Schwimmer- und Nichtschwimmerbetrieb. Lärmzone und Ruhezone gut auseinandergehalten. Garderobenorganisation gut. Klare Trennung für Männer und Frauen. Wege für Bekleidete und Badende auseinandergehalten. Sympathische Gliederung des Parkgeländes. Offene Ausblicke auf Aare, Jura und Schachen.

Nachteile: Planschbecken ohne Umgelände und zu nahe bei Schwimmbecken, Restaurant und Verkehrsweg. Zugänge zu den Bassins durch Vorreinigung nicht gelöst. Eingangspartie unübersichtlich und unschön. Einblicke in Umkleidebuchten. Erweiterungsmöglichkeiten ungenügend. Betriebsräume zu knapp dimensioniert. Architektonische Gestaltung von Garderoben und Restaurant fragwürdig. Zwei getrennte Bügelgarderoben bedingen zeitweise vermehrtes Personal. Hochbauten konstruktiv aufwendig.

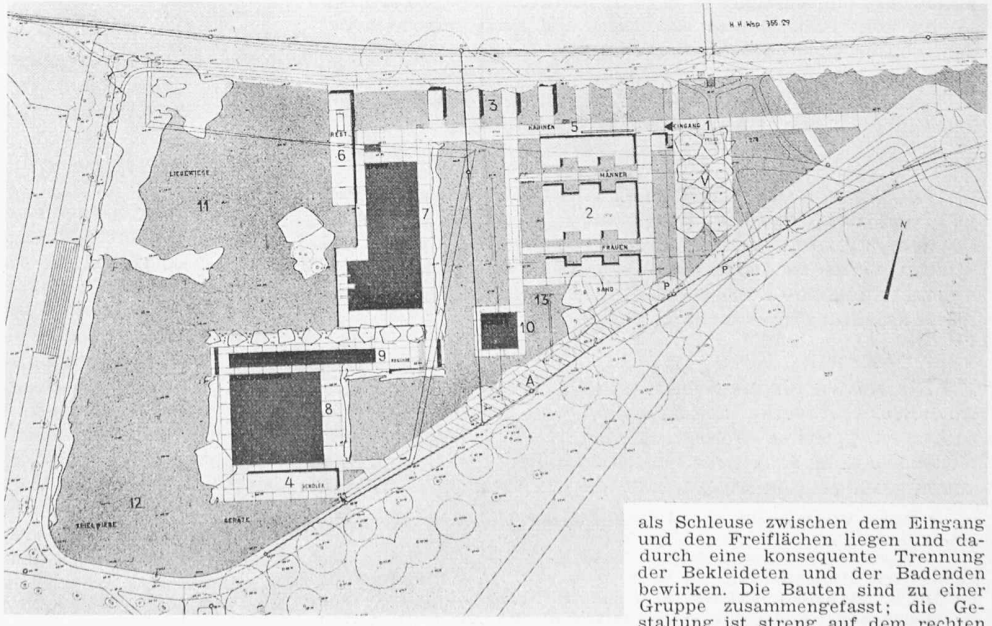


Lageplan, Masstab 1:2500

Legende siehe Seite 294

Nicht prämiiertes Projekt von BARTH & ZAUGG, Architekten Schönenwerd und Olten

Wir veröffentlichen ein Projekt der Architekten Barth und Zaugg, Schönenwerd und Olten, das nicht prämiiert und auch nicht angekauft worden ist. Es unterscheidet sich von den übrigen Projekten erstens durch die Disposition der Freiflächen, Schwimmbecken und Bauten, und zweitens durch die straffe Gestaltung. Die Verfasser setzten sich bewusst über zwei im Programm enthaltene Richtlinien für die Projektierung hinweg: erstens liessen sie die Forderung nach lockerer Aufteilung des Freiraumes in möglichst viele Raumeinheiten fallen und zweitens konnten sie sich nicht damit befreunden, den Charakter der Anlage demjenigen eines Naturparkes anzugleichen. Sie liessen sich vielmehr von logischen Erwägungen leiten. Die Lärmzonen (Spielwiesen, Nichtschwimmerbecken und Schüleranlagen) wurden zusammengefasst und in die Nähe der vorhandenen Schiessanlagen gelegt. Der Haupteingang ist an den Spazierweg am Aareufer angeschlossen worden; für Fahrräder wurde ein geräumiger Parkplatz ausgeschieden; die Garderoben sind so angeordnet, dass sie als Schleuse zwischen dem Eingang und den Freiflächen liegen und dadurch eine konsequente Trennung der Bekleideten und der Badenden bewirken. Die Bauten sind zu einer Gruppe zusammengefasst; die Gestaltung ist streng auf dem rechten Winkel aufgebaut.



Lageplan, Masstab 1:2500

Nachdem die Aeusserungen der Kantone vorliegen, wird es in Anbetracht der umfangreichen und vielseitigen Materie noch einige Zeit erfordern, um den Bericht des Bundesrates fertigzustellen, so dass die Vorlage seines Berichtes an die Bundesversammlung nicht vor der Wintersession 1953 möglich sein dürfte.

Zu Frage 1

Der zwischen der Schweiz und Deutschland abgeschlossene Vertrag über die Regulierung des Rheins zwischen Strassburg und Istein vom 28. März 1929 [1]) ist völkerrechtlich verpflichtend; seine Bestimmungen sind für die Schweiz und Deutschland verbindlich. Im Artikel 6, der sich auf die Ausführung des Grosschiffahrtsweges von Basel bis zum Bodensee bezieht, bestimmt der erste Absatz, dass diese Ausführung anzustreben sei. Der Ausbau der Wasserstrasse von Strassburg bis Basel bildete damals das sofort zu verwirklichende Nahziel, die Ausführung ihrer Fortsetzung bis zum Bodensee das Fernziel. Das Nahziel, an dem die Schweiz hauptsächlich interessiert ist, ist weitgehend erreicht. Um das Fernziel zu verwirklichen, wird «der Schweizerische Bundesrat mit der Badischen Regierung einen Vertrag abschliessen, durch den insbesondere eine angemessene Kostenbeteiligung der Schweiz, die Frist der Ausführung des Unternehmens und seine technische und administrative Förderung festgesetzt werden». Dieser Vertrag soll abgeschlossen werden, «sobald die wirtschaftlichen Verhältnisse die Ausführung des Unternehmens möglich erscheinen lassen». In bezug auf das Fernziel ist somit der Vertrag von 1929 ein Vorvertrag, der die Verpflichtung zum späteren Abschluss eines Hauptvertrages enthält. Bis es dazu kommt, besteht ein Schwebezustand, während welchem die Schweiz verpflichtet ist, «die Erstellung des Grosschiffahrtsweges zu fördern». Wie das zu geschehen hat, ist in Artikel 6, Alinea 3, wie folgt festgesetzt:

«Um die Erstellung eines Grosschiffahrtsweges zu fördern, sagt der Schweizerische Bundesrat zu:

1. Die Verhandlungen betreffend die Erteilung neuer Konzessionen für Kraftwerke zwischen Basel und dem Bodensee nach den bisherigen Grundsätzen gemeinsam mit der badischen Regierung zu führen und möglichst zu beschleunigen;

2. die bisher im Interesse der Grosschiffahrt üblich gewordenen Auflagen auch bei Erteilung neuer Konzessionen im Einvernehmen mit der Badischen Regierung zu erlassen;

3. die Ausführung der Kraftwerke zu erleichtern, insbesondere auch in der Bewilligung der Ausfuhr für schweizerische Kraftanteile, die ausserhalb der Schweiz eine günstige Verwendung finden können, Entgegenkommen zu zeigen, soweit die Rücksicht auf die nationalen Interessen der Schweiz ein solches Entgegenkommen erlaubt, und sofern hiervon die Erstellung der Kraftwerke abhängen sollte.»

Die Erstellung der Kraftwerke ist danach wohl eine wesentliche Voraussetzung und eine die Ausführung des Grosschiffahrtsweges fördernde Massnahme. Die Ausführung dieses Weges bleibt aber immer noch davon abhängig, dass die wirtschaftlichen Verhältnisse sie möglich erscheinen lassen. Frage 1 ist unter dieser Voraussetzung zu bejahen. Der Vertrag von 1929 begründet für die Parteien die bindende Verpflichtung, die Ausführung des Grosschiffahrtsweges von Basel bis zum Bodensee zu erstreben, und zwar innerhalb des Schwebezustandes durch Förderung des Kraftwerkbaues und anschliessend durch Abschluss eines Vertrages, sobald die wirtschaftlichen Verhältnisse die Ausführung des Unternehmens möglich erscheinen lassen.

Zu Frage 2

Die Antwort des Bundesrates lautet: es besteht ein Projekt, und dieses Projekt ist veröffentlicht worden. Ueber die Entstehungsgeschichte des Projektes und den Verlauf der Studien wurde die Oeffentlichkeit laufend unterrichtet, ebenso sind es auch die Leser der SBZ [2]), weshalb wir hier auf weitere Ausführungen verzichten.

Zu Frage 3

Die Kosten für die Arbeiten, die nach erfolgtem Vollausbau aller Kraftwerke ausschliesslich noch für die Schiffahrt zusätzlich geleistet werden müssen, sind in der Mitteilung Nr. 35 des Eidg. Amtes für Wasserwirtschaft für den in Frage kommenden grossen Ausbau mit 146 Mio Franken angegeben (Preisstand 1939). Beim heutigen Preisstand und unter Berücksichtigung aller seitherigen Abklärungen ist mit einem Baukostenbetrag von 217 Mio Fr. zu rechnen. Dazu kommen die Kosten für Unterhalt, Betrieb und Erneuerung von 3,25 Mio Franken pro Jahr oder, zu 3,5 % kapitalisiert, von 95 Mio Fr. Rechnet man die zusätzlichen Aufwendungen für einen zweischleusigen Ausbau bis Eglisau hinzu, so kommt man auf insgesamt 370 Mio Fr. Ueber die Kostenteilung zwischen den Staaten ist noch nichts vereinbart worden. Für die volkswirtschaftlichen Untersuchungen ist man rein theoretisch von einem schweizerischen Anteil von 93 Mio Fr. ausgegangen. In diesen Summen inbegriffen sind Landerwerb, Flusskorrektion, Brückenanpassungen, Bauleitung, Verschiedenes, jedoch nicht die Hafenanlagen, die zu Lasten der Kantone und Gemeinden gehen.

Zu Frage 4

Die Frage nach der Wirtschaftlichkeit, der das grösste Interesse zukommt, soll erst mit dem in Aussicht gestellten Bericht des Bundesrates beantwortet werden.

Zu Frage 5

Den Staatsvertrag, den später die Schweiz mit Deutschland abschliessen wird, wird der Bundesrat der Bundesversammlung zur Genehmigung unterbreiten, und der Genehmigungsbeschluss wird dem Referendum unterworfen sein. Dem Schweizervolk wird es demnach möglich sein, seinen Willen zu bekunden. Ausserdem wird der Bund mit den einzelnen Uferkantonen zwecks Uebernahme von Kostenbeiträgen verhandeln. Wie weit dabei das Volk mitzusprechen hat, ist eine Frage der kantonalen Zuständigkeitsordnung.

*

Bundesrat Escher nahm anschliessend noch Stellung zu einigen weiteren Fragen. Von seinen Antworten interessieren hier vor allem folgende Stellen: Die Bundesbahnen werden zur Ausgestaltung des Berichtes über die Wirtschaftlichkeit beigezogen. Ihr Urteil wird bei der Entscheidung über die Wirtschaftlichkeit schwer in die Waagschale fallen. Die Frage nach einer allfälligen Verschmutzung des Bodenseewassers durch den Schiffahrtsbetrieb und der Gefährdung seiner Verwendbarkeit als Trinkwasser wird durch den Bund und die Kantone St. Gallen und Thurgau ernsthaft geprüft. Der Gestaltung der Schiffahrtsanlagen beim Rheinfall wurde besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Der Plan wurde s. Z. veröffentlicht; Einsprachen erfolgten nicht. Die Natur- und Heimatschutzkommission des Kantons Zürich schreibt in ihrem Bericht vom 16. November 1942 an die Direktion der öffentlichen Bauten: «Vom Standpunkt sowohl des Natur- und Heimatschutzes als auch des Schutzes des Landschaftsbildes aus kann dem vorliegenden Projekt grundsätzlich in vollem Umfang zugestimmt werden.»

Wir werden nicht verfehlen, die Frage 4 nach der Wirtschaftlichkeit möglichst bald nach Bekanntwerden der bundesrätlichen Antwort und im Zusammenhang mit einem Bericht über die Grosschiffahrtsfragen zu behandeln. Wir erachten es jedoch als notwendig, unsere Leser schon jetzt über den Stand der Sache zu unterrichten. Ferner verweisen wir auf die Buchbesprechung S. 299 dieses Heftes.

MITTEILUNGEN

Die Vorträge der Baugrundtagung 1952 in Essen sind im «Bautechnik-Archiv», Heft 8 (W. Ernst & Sohn, Berlin 1952, 97 S., Preis 12 DM) veröffentlicht. Veranstalterin der Tagung war die Deutsche Gesellschaft für Erd- und Grundbau. Sie beschäftigt sich mit der Beziehung zwischen Geologie und Baugrund, Versuchen und Versuchsgeräten, Schwingungsfragen im Grundbau, Setzungsbeobachtungen, Tragfähigkeit von Pfählen, Strassenuntergrund, Standsicherheit von Böschungen, Untergrundsdichtungen. Die Arbeitsgruppe «Baugrund» des deutschen Normenausschusses gibt die Normen heraus. Es bestehen zurzeit sechs Unterausschüsse für die Normenblätter, nämlich für die Belastung des Untergrundes und der Pfahlgründungen, für Boden- und Gesteinsarten, Körnungen, Versuche und Versuchsgeräte, Berechnungsverfahren, Bodenuntersuchungen, Fachausdrücke und Formelzeichen. *Carp* (Essen) berichtete über den Deichbau im Emschergebiet. Die Setzung der Geländeoberfläche beträgt, wenn eine 1 m mächtige Schicht in der Tiefe abgebaut wird, 50 bis 90 cm. *Streck* unter-

[1]) Siehe Vertragstext und Auszug aus der bundesrätlichen Botschaft in SBZ, Bd. 94, S. 111 (7. Sept. 1929).

[2]) Wettbewerb Basel-Bodensee SBZ Bd. 77, S. 1* ff (1921); anschliessende Projektierung, Bd. 88, S. 12* (1926); neue Projektierung Bd. 116, S. 225* (1940), und Bd. 120, S. 95* (Rheinfallstufe); Mitteilung Nr. 35 des Eidg. Amtes für Wasserwirtschaft, Bd. 122, S. 213 (1943). Zusammenfassender Ueberblick in SBZ 1952, S. 424.