

Zeitschrift: Wasser- und Energiewirtschaft = Cours d'eau et énergie
Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband
Band: 55 (1963)
Heft: 12

Artikel: Gewässerschutz-Probleme am Bodensee
Autor: Töndury, G.A.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-921552>

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: 19.02.2026

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

GEWÄSSERSCHUTZ-PROBLEME AM BODENSEE

OELFERNLEITUNG GENUA-INGOLSTADT

Seit etwa einem Jahrzehnt haben die Wasserwirtschaftsverbände, deren Tätigkeitsgebiet auch den Bodenseeraum umfasst, den wasserwirtschaftlichen Belangen dieses grossen und bedeutenden Gewässers ihre Aufmerksamkeit geschenkt und erstmals im Mai 1954 eine Bodenseetagung durchgeführt, die mit einem gemeinsamen, an die breite Öffentlichkeit gerichteten Appell zur Reinhal tung des Bodensees abschloss¹. Dieses Jahr befassten sich Vertreter dieser Wasserwirtschaftsverbände am 22. März in Wien mit verschiedenen Bodensee-Problemen, vor allem mit der geplanten Hochrheinschiffahrt bis in den Bodensee und deren mutmasslichen Auswirkungen auf dieses Gewässer.²

Vor etwa drei Jahren wurde weiteren Kreisen erstmals die Absicht der italienischen Gesellschaft SNAM (Società Nazionale Metanodotti), einer Tochtergesellschaft der von E. Mattei geleiteten ENI, bekannt, eine Oelfernleitung von Genua über die Alpen nach Ingolstadt in Süddeutschland zu bauen. Zur Zeit ist diese Pipeline im st. gallischen Rheintal längs des Rheins – d. h. ausserhalb des Hochwasserschutzmastes – verlegt, und auf bündnerischem Gebiet befindet sie sich im Bau, wobei beispielsweise das besonders gefährdete Grundwassergebiet im weiteren Rau me der Stadt Chur durch einen Tunnel im Calandamassiv umgangen wird; der ursprüngliche Plan, die Erdölleitung durch den Kanton Tessin und via Misox-Bernhardintunnel in das bündnerische Gebiet zu führen, scheiterte am Wider stand verschiedener Tessiner Kreise, insbesondere der Stadt Lugano, die eine Gefährdung des Grundwassergebiets ihrer Wasserversorgung befürchtete, so dass sich die italienische Gesellschaft vor einigen Monaten, um eine weitere Verzögerung zu vermeiden, gezwungen sah, das Trasse zu ändern und auf längerer Strecke über italienisches Gebiet und durch einen Stollen unter dem Splügen pass in das bündnerische Hinterrheingebiet zu führen.

Sehr umstritten ist die geplante 16 km lange Linienführung der Pipeline von St. Margrethen dem österreichischen Bodenseeufer entlang in den deutschen Raum Zech-Lindau, wobei die Oelleitung von Bregenz nordwärts auf einer Strecke von rund 4,5 km in einen noch zu schüttenden Damm zwischen dem Seeufer und der Bahnlinie, in der Höhenlage zwischen Mittel- und Hochwasserstand des Bodensees, verlegt werden soll. Die Oelleitung wird unter einem Betriebsdruck von mehr als 50 Atü stehen.

Der Widerstand gegen diese Linienführung wird vor allem von der vom Bodensee umschlossenen Stadt Lindau geführt, die für die Reinhal tung des Bodensees, besonders im Hinblick auf die zahlreichen Trinkwasserversorgungen im ganzen Gebiet und auf die Auswirkungen auf den Tourismus, grosse Befürchtungen hegt. Diese gelten vor allem für einen Katastrophenfall (Naturkatastrophen, Kriegshandlungen, Sabotageakte u. dgl.), wo man mit Oelaustritten bis zu 1000 Tonnen zu rechnen habe.

Die anlässlich der Mitgliederversammlung des Deutschen Verbandes für Wasserwirtschaft in München versammelten Vertreter der Wasserwirtschaftsverbände am Bodensee, nämlich des Bayerischen, des Südwestdeutschen, des Württembergischen, des Österreichischen und des Schweizerischen Wasserwirtschaftsverbandes, haben

sich bei dieser Gelegenheit am 9. November 1963 auch mit der Frage der Bodensee-Pipeline befasst.

Als Ergebnis dieser Besprechung können folgende

Überlegungen festgehalten werden:

- «1. Beim Bau und Betrieb von Oelfernleitungen können Gefahren für das Grund- und Oberflächenwasser entstehen, die heute zum Teil noch nicht voll erkannt und daher auch nicht berücksichtigt werden können.
- 2. Verstärkt werden diese Gefahren, wenn solche Fernleitungen durch Gebiete führen, in denen das Grund- oder Oberflächenwasser zur Trinkwasserversorgung herangezogen wird.
- 3. Die Wasserwirtschaftsverbände haben seit jeher darauf hingewiesen, dass der Bodensee infolge der schon bestehenden und auch der zukünftigen Trinkwasserversorgungen aus dem See eines besonderen Schutzes sowohl des Sees selbst als auch seiner Zubringer bedarf.
- 4. Die Oelfernleitung Genua-Ingolstadt stellt in ihrer Trassenführung sowohl hinsichtlich der Zubringer (Rhein und andere) als auch in unmittelbarer Ufernähe eine solche verstärkte Gefahr dar. Wird ein solches Trasse trotzdem gewählt, so ist dies bedauerlich und nur dann wasserwirtschaftlich vertretbar, wenn diese Gefahr durch besonders sorgfältige und weitschauende Schutzmaßnahmen auf ein Mindestmass herabgesetzt wird.
- 5. Daher müssen für diejenigen Teile der Leitung, welche in Ufernähe oder in unmittelbarem Bereich der Zubringer verlegt werden, die schärfsten Maßstäbe an die Güte des Rohrmaterials sowie aller sonstigen technischen Einrichtungen, weiter an die einwandfreie Verlegung, den Korrosionsschutz sowie die Betriebssicherheit und ständige Betriebsüberwachung gelegt werden. Um auch für unvorhersehbare Fälle vorgesorgt zu haben, müssen Massnahmen sowohl organisatorisch als auch technisch vorbereitet werden, die es möglich machen, Oelaustritte, insbesondere in den See gelangtes Öl, auf engstem Raum zu begrenzen und wieder aus dem See zu entfernen, so dass die zahlreichen Seewasserversorgungen nicht gefährdet werden.»

Da der Bau dieser Erdöl-Fernleitung, wie erwähnt, schon weit gediehen ist – die Dammschüttung am See nördlich Bregenz ist im Bau – wäre es wohl müssig gewesen, auf eine Änderung der Trassenführung zu dringen, umso mehr als die Rohrleitung längs des Rheins im st. gallischen Rheintal bereits seit längerer Zeit verlegt ist.

Die Vertreter der genannten Wasserwirtschaftsverbände haben dann Regierungsbaumeister H. Christaller, Präsident des Württembergischen Wasserwirtschaftsverbandes, ersucht, die oben im Wortlaut festgehaltenen «Überlegungen» dem derzeitigen Präsidenten der Internationalen Gewässerschutz-Kommission für den Bodensee, Ministerialdirigent Dr. Kübler (Stuttgart) mit einem ergänzenden Kommentar sofort zu übermitteln, da diese Kommission für die nächsten Tage eine Sondersitzung einberufen hatte. Bei der Erwähnung besonderer Schutzmaßnahmen dachte man u. a. an

- Schnellschluss-Schieber auf der österreichischen Uferstrecke;
- Druckherabsetzung auf der Leitungsstrecke entlang Rhein und Bodensee;
- Pressluftsperranlagen entlang der besonders gefährdeten Uferstrecke Bregenz–Landesgrenze und im See zur Eingrenzung der Rheinmündung.

Der SWV übermittelte die «Überlegungen» der Wasserwirtschaftsverbände ebenfalls dem schweizerischen Delegationschef der obgenannten internationalen Kommission,

¹ Berichterstattung und Text des Appells siehe WEW 1954, S. 221/225

² siehe WEW 1963, S. 219

Dr. E. Diez, Chef des Rechtsdienstes im Eidg. Politischen Departement. Von dieser Amtsstelle wurde dem SWV am 16. November 1963 mit dem Dank für den Einsatz des SWV eine offizielle Mitteilung zugestellt, die nachfolgend im Wortlaut wiedergegeben ist.

G. A. Töndury

Mitteilung

Die Internationale Gewässerschutzkommission für den Bodensee hielt am 13. November 1963 in Langenargen eine Sondersitzung ab. Gegenstand der Erörterungen war die mögliche Gefährdung des Bodensees durch den im Raum von Bregenz am Seeufer verlaufenden Abschnitt der mitteleuropäischen Oelleitung von Genua nach Ingolstadt, dessen Bau das Amt der Vorarlberger Landesregierung genehmigte. In eingehender gründlicher Aussprache, an der sich die Delegationen sämtlicher Anliegerstaaten unter Mitwirkung ihrer Sachverständigen lebhaft beteiligten, wurde der gesamte Problemkreis behandelt.

Nach den Darlegungen der österreichischen Delegation sind alle nach dem heutigen Stand der Technik möglichen Sicherheitsvorkehrungen angeordnet worden, um Verunreinigungen des Bodensees durch austretendes Öl zu verhindern. Die österreichische Delegation betonte, dass sie auch alle denkbaren anderen Varianten einer Trassierung der Leitung sorgfältig geprüft habe, mit dem Ergebnis, dass kein anderes Trasse genehmigt werden könne.

Die baden-württembergische und die bayerische Delegation nahmen hiervon Kenntnis und erklärten, dass trotz der anerkannten gründlichen Untersuchung der Sicherheitsfragen ihre Bedenken gegen die Führung der Leitung am Seeufer nicht zerstreut seien, weil nur durch eine andere Trassierung eine Gefährdung des Sees im Katastrophenfall oder bei sonstigen unvorhergesehenen Ereignissen ausgeschaltet oder auf ein Mindestmass zurückgeführt würde.

Die österreichische Delegation hat sich bereit erklärt, Anregungen für weitere Sicherheitsmaßnahmen zu prüfen.

MITTEILUNGEN VERSCHIEDENER ART

Zur Sicherheit der schweizerischen Talsperren

Am 8. November 1963 fand in Bern unter dem Vorsitz von Direktor Dr. Ruckli eine Konferenz statt, zu der das Eidg. Amt für Straßen- und Flussbau als Aufsichtsbehörde des Bundes über die Talsperren eingeladen hatte. An dieser Besprechung nahmen Vertreter der interessierten Bundesämter, der militärischen Stellen und Baudirektoren von Kantonen teil, in denen sich grössere Staueseen befinden. Ferner waren zugegen Prof. Dr. J. Cadisch von der Universität Bern als geologischer Experte, Prof. Dr. R. Haefeli von der Eidg. Technischen Hochschule Zürich als Glaziologe, und als Talsperrenbauer Prof. G. Schnitter von der Eidg. Technischen Hochschule Zürich, zugleich Präsident des Schweizerischen Nationalkomitees für Große Talsperren, und Ingenieur Conseil Dr. h. c. H. Gicot, Freiburg.

Wenn auch alle schweizerischen Staubecken schon wegen des Baues geologisch sehr eingehend untersucht worden sind, hat doch die Konferenz – einem Auftrage des Bundesrates entsprechend – die Frage erörtert, ob sich aus der Katastrophe von Vajont Folgerungen für den Bau und die Ueberwachung von Talsperren sowie den Betrieb von Speicherwerken ergeben, die über die bisherige Praxis hinausweisen. Dabei wurde festgestellt, dass bei uns von einer Gefährdung der Bevölkerung wie sie im Piavetal vor dem Naturereignis bestand, nicht gesprochen werden kann und dass für Unterlieger schweizerischer Stauanlagen kein Grund zur Beunruhigung besteht. Trotzdem sind die Konferenzteilnehmer zum Ergebnis gekommen, dass sämtliche Staueseen daraufhin untersucht werden sollen, ob eine latente Berg-

sturzgefahr oder die Möglichkeit grösserer Erdrutsche besteht und ob mit Niedergängen von Gletscherabbrüchen oder sehr grosser Lawinen in volle Staubecken gerechnet werden muss. Zu diesem Zweck wurde an der Sitzung ein Frageschema diskutiert und gutgeheissen. Der Fragebogen wird nun allen Eigentümern von Staueseen unterbreitet mit dem Auftrag, die gewünschten Untersuchungen durch einen anerkannten Geologen durchführen zu lassen und dem Eidg. Amt für Straßen- und Flussbau innert angemessener Frist darüber zu berichten.

An der Besprechung wurden die zuständigen Organe noch beauftragt, zu untersuchen, wie das bestehende militärische Alarmsystem zu ergänzen wäre, damit es auch in Friedenszeiten zur Warnung der Bevölkerung vor drohenden Gefahren dienen könnte.

Wenn die vorgenannten Fragen abgeklärt sind, wird das Eidg. Amt für Straßen- und Flussbau dem Eidg. Departement des Internen Bericht erstatten. Der Bundesrat wird alsdann zu entscheiden haben, ob zur Ueberwachung unserer Stauwerke und zum Schutz der Unterlieger Massnahmen angeordnet werden müssen, die über die bisherige Ueberwachung hinausgehen.

(Pressemitteilung des Eidg. Amtes für Straßen- und Flussbau.)

Verselbständigung des Gewässerschutzamtes

Der Bundesrat hat beschlossen, das bisher der Eidgenössischen Inspektion für Forstwesen, Jagd und Fischerei unterstellte Amt für Gewässerschutz und Fischereiwesen zu einem autonomen Bundesamt zu erheben.

MITTEILUNGEN AUS DEN VERBÄNDEN

Neues internationales Projekt für Hochrheinschiffahrt Basel–Bodensee

Am 29. Oktober 1963 fand in Zürich unter dem Vorsitz seines Präsidenten, alt Regierungsrat Dr. P. Meierhans, die erste Mitgliederzusammenkunft des Linth-Limmatverbandes im Winterhalbjahr 1963/64 statt. In seinem Vortrag mit Lichtbildern orientierte dipl. Ing. C. Hauri (Oberentfelden), alt Wasserrechtsingenieur des Kantons Aargau, die Versammlung über das neue internationale Projekt für die Schiffahrtsstrasse Basel–Bodensee. Die sehr gut besuchte Veranstaltung liess erkennen, dass das Thema angesichts der Aktualis-

tät auf grosses Interesse stiess, zumal auch der Referent als Mitglied der deutsch-schweizerischen technischen Kommission für das gesamte Projekt der Schiffahrtsstrasse aus erster Quelle berichten konnte.

Einleitend wies Hauri auf die Vorgesichte der jüngsten Ueberprüfung des aus dem Jahre 1942 stammenden Projektes hin. Eine Prüfung drängte sich auf, da auch in der Rheinschiffahrt immer grössere Schiffseinheiten eingesetzt werden, und um solchen zu ermöglichen, auch die Hochrheinstrecke zu befahren. Dem neuen Projekt wurde demzufolge der sogenannte Rhein-Herne-Kanal-Kahn mit einer Tragfähigkeit von 1350 t, 80 m Länge, 9,5 m Breite und einem Tiefgang von 2,7 m zu Grunde gelegt.