

Für und wider die Schiffbarmachung des Hochreins

Autor(en): **Byland, Max**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Rheinfelder Neujaersblätter**

Band (Jahr): - **(1963-1964)**

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-895006>

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.

Für und wider die Schiffbarmachung des Hochrheins

Im Bestreben, in den «Rheinfelder Neujaarsblättern» Zukunftsfragen zu erörtern, die für unsere Gemeinde von Bedeutung werden können, haben wir einen Anhänger und einen Gegner der Schiffbarmachung des Hochrheins gebeten, ihren Standpunkt in einem kurzen Beitrag zu umreißen.

Herr Dr. H. Krucker, Sankt Gallen, ist Sekretär des Nordostschweizerischen Verbandes für Schifffahrt Rhein—Bodensee. Er weilte vergangenen Sommer als Kurgast in Rheinfelden.

Herr M. Byland, Aarburg, ist Bezirkslehrer und Vorstandsmitglied des Aargauischen Naturschutzbundes. Seit langem befasst er sich eingehend mit der Frage der Schiffbarmachung von Hochrhein und Aare.

Die Kommission für die «Rheinfelder Neujaarsblätter» dankt beiden Herren herzlich für ihre Mitarbeit.

Rheinfelden und die Hochrheinschifffahrt

I.

In der seit Jahren diskutierten Frage der Hochrheinschifffahrt rücken die Entscheidungen in die Nähe. Es mag daher nicht unrichtig sein, wenn das grosse Programm in seinem heutigen Vorstadium auch in unseren Blättern einmal festgehalten wird. Spätere Generationen wird es jedenfalls interessieren, dass man es auch da mit allerhand Anlaufschwierigkeiten zu tun hatte.

Der riesenhafte Aufschwung des Stromverkehrs nach Basel liegt vor aller Augen. Die Rheinschifffahrt dorthin ist und bleibt eine schweizerische Grosstat. Noch 1929 haben die Behörden der Sache nur halb getraut. Man hat dem Rheinverkehr nach Basel eine Prognose gestellt, die nur auf 1,7 Millionen Tonnen Güter-

umschlag im Jahr hinauslief. Heute sind es 7 Millionen Tonnen; morgen können es 8—9 Millionen Tonnen sein. Im deutschen Weil bei Basel werden im Jahr 0,7, in Rheinfeldern/Baden 0,2 Millionen Tonnen umgeschlagen. — Die Häfen Basel sind voll beansprucht und gesättigt. Die Weiterführung der Rheinschiffahrt zu oberen Umschlagsstellen drängt sich auf. Es braucht da vielleicht gar keine so grosse Überwindung der Verkehrsprominenz Basels mehr, der Hochrheinschiffahrt ebenfalls Hand zu bieten.

Der Ausbau der Wasserstrasse von Basel bis in die untere Aare und zum Bodensee ist keine lokale oder regionale Angelegenheit. Das Unternehmen berührt alle Kantone von Basel bis Graubünden, und da auch die Aareprojekte damit zusammenhängen, sind die dortigen Kantone nicht minder beteiligt. — Die Hochrheinschiffahrt ist aber auch keine Angelegenheit der Schweiz allein. Deutschland und Österreich sind die anderen Partner. Österreich hat seine einstmals am Hochrhein und auf dem Schwarzwald gelegenen grossen Ländereien zu napoleonischer Zeit verloren. Vorarlberg mit Bregenz sind aber österreichische Vorposten am Bodensee und Rhein geblieben. Mit dieser Position ist Österreich ebenfalls die Möglichkeit geboten, über die freie Rheinschiffahrt zu einer höchst eigenen Verbindung seines Binnenlandes zu den Nordseehäfen zu gelangen. Die Hochrheinschiffahrt ist für Österreich nicht nur von wirtschaftlicher, sondern von eminent staatspolitischer Bedeutung. — An der Ausdehnung des Einflussbereiches der Rheinschiffahrt ist das ganze Rheinstromgebiet hinunter bis zu den niederländischen und belgischen Welthäfen interessiert. Die «Union der rheinischen Handelskammern» mit Sitz in Rotterdam tritt für den Hochrhein ein. Die westeuropäischen Verkehrsminister haben diesen Stromabschnitt auf die Liste der geplanten Wasserstrassen gesetzt. — Die Hochrheinschiffahrt kann und darf also nur von hoher Warte aus beurteilt werden. Ein niedriges Podest genügt nicht.

Die Mehrstaatlichkeit des Unternehmens bietet Vorteile, aber auch Nachteile. Die Vorteile liegen darin, dass sich die Kosten



Schleppkahn im Hafen von Rheinfelden/Baden

des Ausbaues (330 Millionen Franken für 12 Schleusen) und alle Risiken auf drei Länder verteilen. Die drei Staaten garantieren zugleich eine gute Frequenz des künftigen Schiffahrtsweges. — Die Nachteile erscheinen deutlich darin, dass es schwierig ist, alles auf einen Nenner zu bringen. Es müssen sehr viele Meinungen und sehr viele Begehren aufeinander abgestimmt werden. Dabei diktieren keine politischen Notwendigkeiten; bestimmend sind allein wirtschaftliche Wünsche.

II.

Was wird die Hochrheinschiffahrt zu bieten haben? — Unter gleichen Voraussetzungen der Frachtkostenbildung wie nach Basel offerieren sich je nach Güterarten künftige Schiffsfrachten von Basel bis in die untere Aare von Fr. 2.— bis 3.— pro Tonne; von Basel bis zum Bodensee Fr. 4.— bis 6.50 pro Tonne. Gegenüber dem, was heute den überteuerten Bahnen für gleiche Transporte zu entrichten ist, ist das ausserordentlich wenig. Die Schiffahrt wird sich trotz Schleusen auch oberhalb Basel als das nachhaltig billigste Verkehrsmittel erweisen. Besonderen Nutzen verspricht sie dem abseits gelegenen Bodenseegebiet. — Für die Verwirklichung der Hochrheinschiffahrt spricht zudem die eingetretene Verkehrsüberlastung von Bahn und Strasse. Die Schweizerischen Bundesbahnen haben 1950 noch einen Güterverkehr von 2,1 Milliarden Tonnenkilometer zu bewältigen gehabt; im vergangenen Jahr waren es 4,6 Milliarden Tonnenkilometer. — Der schwere Lastwagenverkehr ab Basel gehört desgleichen schon lange nicht mehr auf die Strasse, sondern aufs Wasser. Es ist Zeit, mit dieser Verkehrsanomalie Schluss zu machen. Der Landverbrauch durch den modernen Strassenbau ist unheimlich. Die Schiffahrt wird ohne Landverschleiss betrieben werden.

Die Einwände der Bahnen wegen Verkehrsentzugs haben an Überzeugungskraft verloren. Betreffend Gewässerschutz notieren wir das massgebliche Urteil des Eidgenössischen Amtes für

Gewässerschutz: «... dass der Anteil der Schifffahrt an der Gewässerverunreinigung kaum ins Gewicht falle, und so minim sei, dass es keinen Grund gebe, vom Standpunkt des Gewässerschutzes aus gegen die Hochrheinschifffahrt Stellung zu nehmen». Auf den notwendigen Landschaftsschutz und die Erhaltung des Erholungsraumes Hochrhein und Bodensee haben die Kantone und Gemeinden in Verbindung mit den Planungsstellen durch Auswahl der Industrien und durch deren gute Placierung selbst Bedacht zu nehmen. Die Regierung des Kantons Aargau hält erfreulich gute Wacht. Wichtig sind Zusammenarbeit und Garantien über den Strom und die Grenze hinweg. Das Hochrhein-gebiet wird zu einem Prüfstein gemeinsamen Denkens und Handelns der beiden Uferstaaten werden. Der Hebel ist hier anzusetzen.

III.

Entscheidend für die Führung des Schifffahrtsweges bei Rheinfeldern ist die Frage, ob die bestehenden Kraftwerksanlagen zu bleiben haben oder nicht. Sofern das neue Kraftwerk erstellt wird, ist bei schlanker Linienführung eine Fahrrinne für die Schiffe entlang dem deutschen Ufer vorgesehen. Die Schleuse läge in diesem Fall rechtsufrig neben dem wenig unterhalb des heutigen Wehres zu erstellenden neuen Kraftwerk. Wollen die Kraftübertragungswerke Rheinfeldern die Vorteile, die sich ihnen aus der noch bis 1988 laufenden Konzession bieten, aber doch nicht unbenützt lassen und wollen sie auch im Hinblick auf die Umbildung im Energiesektor mit neuem Bauen zuwarten, so bliebe der Schifffahrt kaum etwas anderes übrig, als sich ihren Weg nach früheren Projekten durch Austiefung einer sicheren Fahrrinne zum schweizerischen Ufer oberhalb des Hotels des Salines zu suchen, um den Schleusenaufstieg alsdann linksufrig beim bestehenden Wehr vorzunehmen. — So oder anders wird die Schifffahrt voraussichtlich auch einen Neubau der Strassenbrücke Rheinfeldern erheischen. — Trotz umfassenden Untersuchungen sind die Fragen bis heute also noch offen, was sich

für die Schifffahrtsbestrebungen um so nachteiliger auswirkt, als Rheinfeldens schliesslich doch den Schlüsselpunkt des gesamten Schifffahrtsprogramms Basel—Bodensee darstellt.

Das Interesse schweizerisch Rheinfeldens an der Hochrheinschifffahrt mag vielleicht nicht besonders gross erscheinen. Die Stromschifffahrt hatte für Rheinfeldens schon historisch nur geringe Bedeutung. Die beherrschenden Schifffahrtsorganisationen sass in Basel und Laufenburg, aber nicht in Rheinfeldens. Etwas spöttisch hiess es von Basel aus, die Rheinfelder mögen wohl gute Fischer sein, sie seien aber keine Schiffer. — Die Verkehrssituation ist heute für Rheinfeldens nicht viel anders. Basel liegt zu nahe. Eine eigene Rheinschifffahrtspolitik lohnt sich für Rheinfeldens nicht. Wird ein Anschluss an die Grossschifffahrt dennoch wünschenswert, ist er trotzdem nicht ausgeschlossen.

Schweizerisch Rheinfeldens ist Bäderstadt. Es wird seine Aufgabe in erster Linie darin zu sehen haben, das vertraute alte Stadtbild, das dem Besucher in jedem Winkel Freude bereitet, zu erhalten. Gleiches gilt von den schönen, das Städtchen umrahmenden Parkanlagen. Dabei wird auch darauf zu achten sein, dass das geschlossene Grünufer der deutschen Gegenseite, auf welchem das Auge mit Wohlgefallen ruht, unter allen Umständen erhalten bleibt. Ein Entgegenkommen Rheinfeldens/Badens sollte um so leichter erreichbar sein, als sich dasselbe heute neustädtisch bereits über die offenen Felder gegen Nollingen und Karsau hin entwickelt und als es einen Industriebestand pflegt, der für die Schweiz bekanntlich nicht ganz ohne Nachteil ist. Das deutsche Rheinufer bleibt zu schützen.

Die Wahrung des alten Stadtbildes schweizerisch Rheinfeldens und der anmutigen Umgebung spricht nun aber keinesfalls gegen, sondern, wenn auch nur indirekt, doch für Hochrheinschifffahrt. Es sollte verhütet werden, dass der gewaltige Verkehrs- und Wirtschaftsstau am Rhein in Basel und Baselland unaufhaltsam weiteraufwärts wächst und schliesslich auch Rheinfeldens in seinen Bann schlägt. Es würde aber voraussichtlich so weit kommen, wenn die Hochrheinschifffahrt aus lauter

Kurzichtigkeit nicht erstellt werden könnte. Rheinfelden muss Rheinfelden bleiben und nicht eine Vorstadt und Ablage Basels abgeben. Es sollte auch die Umschlagsstelle Rheinfelden/Baden nicht dadurch zu grösserem Ausbau gezwungen werden, dass die Schifffahrt aufwärts verhindert wird. Das Gegenteil ist anzustreben. Schweizerisch Rheinfelden hat, wenn es das bleiben will, was es ist — ein Kleinod unter den Städten unseres Landes —, geradezu mitzuhelfen, dass die Rheinschifffahrt in seiner Gegend nicht zurückgehalten, sondern dass sie möglichst rasch und ungehindert zu geeigneten oberen Umschlagsstellen und Industrieplätzen gelangen kann. Schiffe, die dereinst auf dem Strom an Rheinfelden vorbeiziehen, werden das Bild freundlich beleben. Schiffe, welche die Güter stromaufwärts tragen, werden auch den Verkehr auf der überladenen Durchgangsstrasse von vielem Lärm und mancher Gefahr befreien. — Zu diesen Überlegungen mag sich das weitere Bedenken gesellen, dass es ja auch nicht gerade Aufgabe Rheinfeldens sein kann, dem grossen Bemühen weiter oben liegender Gegenden, ebenfalls an die Rheinschifffahrt heranzukommen, entgegenzutreten. Rheinfelden wird dem Hoahrheinprogramm als bedeutsamer Landesaufgabe seine Zustimmung nicht versagen können.

H. Krucker

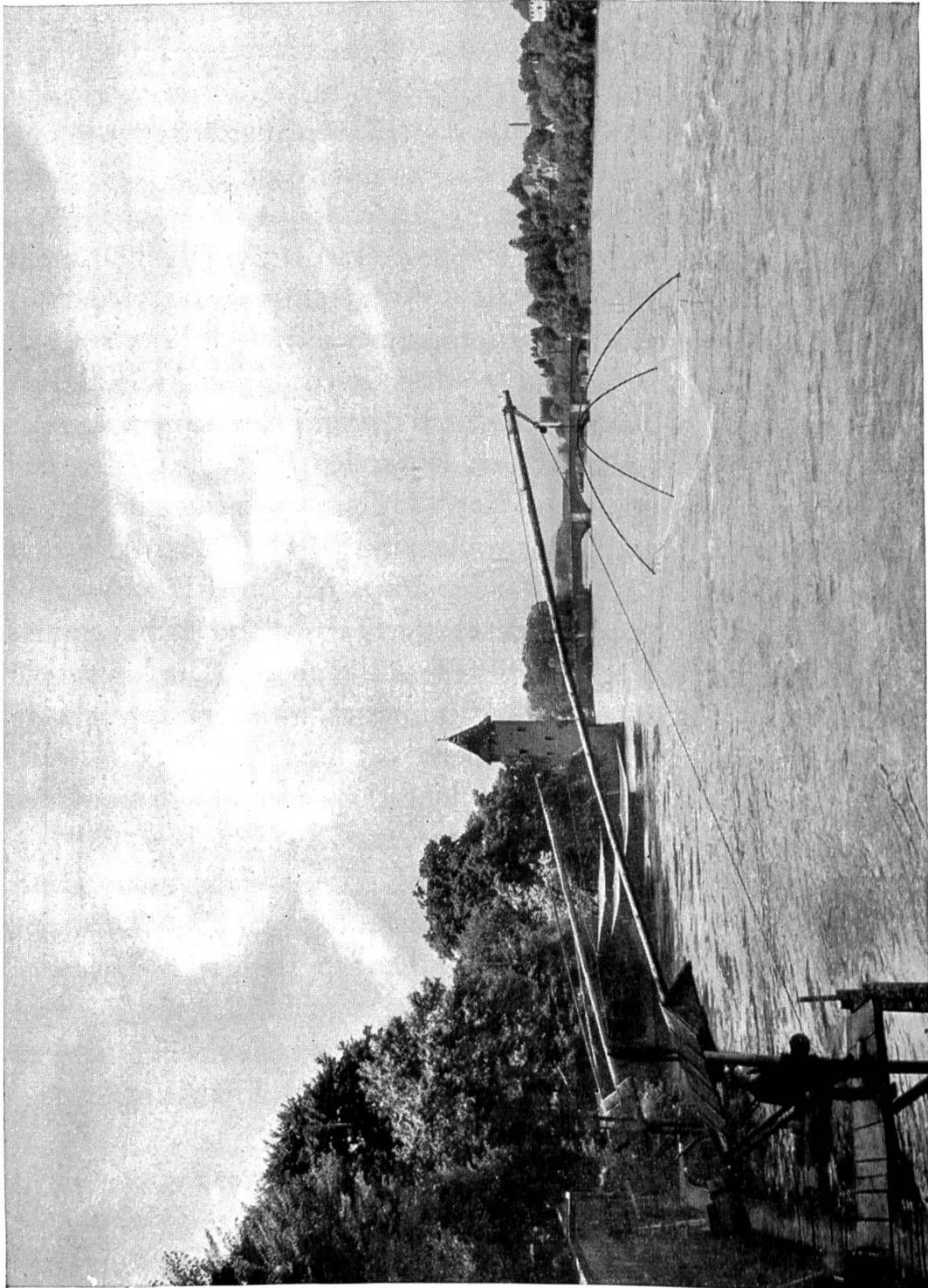
Die Binnenschifffahrt, ein fragwürdiges Zukunftsprojekt

Wir Schweizer sind Landratten, Hunderte von Kilometern von den Meeren entfernt, und deshalb mag uns eine sentimentale Schwäche für Schiffe eigen sein. Gerne stellen wir uns alles, was mit Schifffahrt zu tun hat, romantischer vor, als es in Wirklichkeit ist. Zum Teil bewusst gefördert durch eine geschickte Propaganda erahnen viele in der angestrebten Hoahrhein- und Aareschifffahrt die Verwirklichung eines Wunschtraums: Hafentouristik nicht nur in Basel, sondern auch in Rheinfelden, Romanshorn, Brugg und Yverdon! Sentimentalität und Ro-

mantik allein reichen indessen nicht aus, um dem Schweizervolk ein so kostspieliges und risikoreiches Projekt, wie es die Schiffbarmachung von Hochrhein und Aare ist, schmackhaft zu machen. Um die Notwendigkeit der Binnenschifffahrt nachzuweisen, bedienen sich die Schifffahrtsinteressenten im wesentlichen zweier Argumente: 1. Die Standortsverbesserung wirtschaftlich zurückgebliebener Landesteile wie die Ostschweiz und gewisse Teile der Westschweiz. 2. Die zukünftige Schweiz kommt nicht ohne Wasserstrassen aus.

Erwähnen wir zum voraus, dass es hier raumeshalber nicht möglich ist, eingehend auf diese Argumente einzutreten. Wir begnügen uns daher mit einigen wesentlichen Hinweisen. Es hält in der Tat schwer, an die wirtschaftliche Rückständigkeit der Ostschweiz oder der Westschweiz zu glauben, angesichts der auch daselbst auf vollen Touren laufenden Wirtschaft, die, wie allenthalben, nur mit einem Heer von Fremdarbeitern im Gange gehalten werden kann. In den sogenannten Hochrheinkantonen Thurgau und St. Gallen bestanden 1959 162 bzw. 137 Promille der Bevölkerung aus Fabrikarbeitern, während der gesamtschweizerische Durchschnitt 119 Promille betrug. Die kantonale thurgauische Kommission für Industrieförderung hat infolge der Überkonjunktur ihre Tätigkeit auf Ende 1962 eingestellt. «Untereentwickelte» Gebiete? Allenfalls wären sie in gewissen abgelegenen Gebirgstälern zu finden, wo Dörfer sich entvölkern und zerfallen! Oder erblicken jene Kreise, welche unser Land je früher desto lieber als integrierte europäische Industrieprovinz sehen möchten, in der blühenden Landwirtschaft der Ostschweiz, der Waadt oder des Freiburgerlandes ein Zeichen wirtschaftlicher Rückständigkeit? Seien wir heilfroh, dass es noch solche Gebiete gibt. Wäre eine Schweiz ohne einen lebenskräftigen Bauernstand denkbar?

Und wie steht es mit der angeblichen volkswirtschaftlichen Rentabilität der Binnenschifffahrt? Für die Hochrheinschifffahrt errechnet der bundesrätliche Bericht 1956 Bruttofrachtersparnisse von jährlich 9,3 Millionen Franken. Hievon muss der Jahresaufwand für Betrieb, Unterhalt und Erneuerung der



Blick auf Messerturm und Brücke

Transportanlagen in Abzug gebracht werden, so dass die Nettoersparnis sich auf die Hälfte bis einen Viertel des gesamten Betrages reduziert. Selbst wenn man mit dem erstgenannten Betrag rechnet, so wird sich diese bescheidene Frachteinsparung auf die Gesteungskosten um so weniger auswirken, je arbeits- und kapitalkräftiger ein Unternehmen ist und dürfte im günstigsten Falle kaum 1 Prozent der Jahreskosten ausmachen. Es liegt auf der Hand, dass nur sehr materialintensive Industrien, vorab die chemische oder etwa die Zelluloseindustrie, an der Binnenschifffahrt interessiert sein können. Sehr in Betracht gezogen werden muss des weiteren, dass die Rentabilitätsrechnung für die Binnenschifffahrt davon ausgeht, dass Bund und Kantone die Kosten für den Ausbau von Rhein und Aare vollumfänglich zu übernehmen hätten. Diese Kosten, nach Angaben der Schifffahrtsinteressenten in der Grössenordnung von einigen hundert Millionen Franken, sollen «sehr bescheiden» sein. In den genannten Beträgen sind indessen die Kosten für die Hafenanlagen, Zufahrtslinien und anderes mehr nicht enthalten, was noch einmal Hunderte von Millionen Franken an öffentlichen Mitteln verschlingen würde. Wie schwierig es ist, auch nur auf kurze Sicht zuverlässige Berechnungen aufzustellen, zeigt die Erfahrung. So wurde der Ausbau der Mosel auf 300 bis 350 Millionen D-Mark berechnet, kommt heute jedoch auf 800 Millionen D-Mark zu stehen. Die erstaunte schweizerische Öffentlichkeit durfte kürzlich vernehmen, dass unsere Nationalstrassen bereits im jetzigen Zeitpunkt schon doppelt so viel wie veranschlagt kosten werden. Bahnen und Nationalstrassen sind selbsttragend. Da eine Eigenwirtschaftlichkeit des Hochrhein- und Aareprojektes offenbar ausgeschlossen ist, müssten also, wie erwähnt, die gesamten Kosten des Ausbaues zu Lasten des Steuerzahlers gehen. Das aber wäre nur zu verantworten, wenn ein entsprechendes Allgemeininteresse im Sinne einer unabdingbaren Notwendigkeit nachweisbar wäre. Tatsächlich käme die Binnenschifffahrt nur einem eng begrenzten Kreis von Nutzniessern zugute. An Rhein und Aare müssten die Industrien, welche allein schon ein genügendes Transportvolumen garan-

tieren würden, erst noch aus dem Boden gestampft werden. Wie aber liesse sich eine weitere forcierte Industrialisierung in Einklang bringen mit den Bestrebungen zur dringend notwendigen Konjunkturdämpfung?

Die Dringlichkeit der Einführung eines neuen Verkehrsträgers wird aber auch propagiert mit dem Hinweis auf die Verkehrsbedürfnisse einer zukünftigen Schweiz von zehn Millionen Einwohnern. Dazu bemerken wir, dass diese Einwohnerzahl erst im Jahre 2020 zu erwarten ist. Wie die Dinge dannzumal liegen werden, kann heute niemand voraussagen. Das wichtigste Transportgut der Binnenschifffahrt sind feste und flüssige Brennstoffe. Gerade auf diesem Sektor zeichnen sich bedeutende und einstweilen noch kaum abschätzbare Umwälzungen ab. Die Kohle, die sich in erster Linie für den Transport per Schiff eignet, wird zugunsten flüssiger und gasförmiger Brennstoffe zurückgedrängt. Die wirtschaftlichste Transportart für Erdöl und Erdgas sind Rohrleitungen, wie solche in unserem Lande bereits in rascher Ausführung begriffen sind. Ob der zu gewärtigende Transportausfall für eine zukünftige Binnenschifffahrt durch den zunehmenden Bedarf oder durch den inländischen Anfall an Raffinerieprodukten wettgemacht werden könnte, ist fraglich. Für den inländischen Verkehr kommt der Wassertransport infolge unserer kurzen Entfernungen nicht in Frage, da die Flussschifffahrt nur über grosse Distanzen und zwischen grossen Häfen, wie etwa Rotterdam—Basel, wirtschaftlich ist.

Die Hochrhein- und Aareschifffahrt soll angeblich aber auch das Allheilmittel sein gegen die derzeitige oder eine zukünftige Überlastung der Bahnen und Strassen. Die bekannten Schwierigkeiten der SBB traten vor allem im Transitverkehr Nord—Süd auf, also nicht im Binnenverkehr, und waren in erster Linie auf das Versagen der Rheinschifffahrt infolge Niedrigwasser und Eisgang zurückzuführen. Gerade die Erfahrungen des Winters 1962/63 sollten uns vor Augen führen, welche Risiken wir eingehen, wenn wir unsere zukünftige Brennstoffversorgung auf die Binnenschifffahrt stützen. Im übrigen sind die SBB dabei,

durch ein grosszügiges Ausbauprogramm ihre Leistungsfähigkeit derart zu steigern, dass seitens der Generaldirektion versichert wird, die SBB seien lange vor der propagierten Verwirklichung der Hoahrhein- und Aareschiffahrt imstande, den gesamten künftigen Verkehr reibungslos zu bewältigen.

Man verweist darauf, dass die Binnenschiffahrt «nur» das ohnehin vorhandene Wasser benütze und daher kostbares Kulturland verschone. Abgesehen davon, dass Hafenanlagen, Zufahrtslinien und neue Industrien längs Aare und Rhein ebenfalls Kulturland beanspruchen, ist bekanntlich das Wasser selbst zur Mangelware und darüber hinaus zum nationalen Sorgenkind geworden. Man behauptet zwar, im Rhein und anderen schiffbaren Flüssen betrage der Anteil der Schiffahrt an der Verschmutzung nur wenige Prozente und falle daher überhaupt nicht ernstlich in Betracht. Die Auswirkungen einer Verschmutzungsart hängen indessen nicht nur von der Quantität, sondern ebenso sehr von deren Qualität ab. Öl im Wasser ist gleichzusetzen mit Gift. Mineralöle widerstehen der Selbstreinigungskraft der Flüsse, welche letztere ohnehin durch die lückenlose Stauung stark herabgemindert würde. Schweröle bilden mit dem Flusswasser schwer trennbare Emulsionen und können in dieser Form in das Grundwasser infiltrieren. Zur Beschwichtigung versichert man, die Ölverschmutzung des Wassers könne durch technische Massnahmen und strenge Vorschriften verhindert werden. Die schmutzfreie Binnenschiffahrt ist indessen noch weit von ihrer Verwirklichung entfernt, und Vorschriften sind bekanntlich nur wirksam, wenn sie befolgt werden. Mit welchen Erziehungs- oder Polizeimassnahmen will man das erreichen? Und dabei verbleiben immer noch die Pannen- und Katastrophenfälle, menschliches und technisches Versagen. Schwerwiegender jedoch ist die zusätzliche Verschmutzungsgefahr durch die Industrialisierung der Uferzonen. Die Binnenschiffahrt ist unvereinbar mit der Reinhaltung der lebenswichtigen Grundwasserströme längs Aare und Rhein, aber auch der Seen in ihrer Bedeutung als Trink- und Brauchwasserspeicher für zukünftige Zeiten.

Es darf als Glücksfall angesehen werden, dass sowohl am Hochrhein wie an der mittelländischen Aare noch ausgedehnte ländliche Gebiete von einer eigentlichen Industrialisierung verschont blieben. Diese Gebiete sollten als Landwirtschaftszonen und gleichzeitig als Erholungszonen in unmittelbarer Nähe der grossen Bevölkerungsagglomerationen erhalten bleiben. Es böte dies gleichzeitig die beste Gewähr für die Reinhaltung der Grundwasservorkommen.

Die Gründe, welche generell gegen eine schweizerische Binnenschifffahrt sprechen, gelten auch für einen vorerst nur teilweisen Ausbau bis Klingnau oder Brugg. Die industrielle Entwicklung des aargauischen Rheintals ist auch ohne Schifffahrt gewährleistet. Gewiss empfinden die Bewohner dieser Region nach den Erfahrungen mit den Lonza- und den Aluminiumwerken kaum das Bedürfnis nach noch mehr Luft und Wasser verpestenden Schwerindustrien oder thermischen Kraftwerken, wie solche durch einen schiffbaren Rhein herbeigerufen würden. Ein zunächst nur teilweiser Ausbau dürfte von der Bedeutung, die den Häfen Klingnau oder Brugg zukämen, abhängen. Gegenüber dem traditionellen Transport ab Basel per Schiene oder Strasse dürften für den Raum Zürich oder Ostschweiz durch einen Hafen in Brugg kaum noch Frachteinparungen erreicht werden. Dasselbe gilt für die Zentralschweiz oder beispielsweise für die Jurazementfabriken in Wildegg. Ähnlich liegen die Verhältnisse für Klingnau, wo zwar die Ausbauverhältnisse etwas günstiger liegen, indessen die Transportwege zu den Hauptkonsumzentren Zürich und Ostschweiz länger wären. Die Schifffahrtsinteressenten setzen alles daran, einen Entscheid des Bundesrates in der Schifffahrtsfrage zu forcieren. Angesichts der nicht absehbaren Umwälzungen auf dem Energie- und Transportsektor sowie weiterer Unsicherheitsfaktoren lässt sich unseres Erachtens ein Entscheid zugunsten der Binnenschifffahrt im gegenwärtigen Zeitpunkt nicht verantworten. Die Binnenschifffahrt ist nicht Sache unserer, sondern, wenn überhaupt je, einer zukünftigen Generation.

Raumeshalber kann hier nicht näher darauf eingetreten werden,

was an landschaftlichen Schönheiten längs Hochrhein und Aare und an unseren Seen geopfert werden müsste. Die heute noch auf lange Strecken natürlichen Flussläufe müssten in stagnierende Stauseen mit teilweise künstlichen Ufern verwandelt werden. Schönste Stromlandschaften, auch im aargauischen Rheintal, würden der Industrialisierung anheimfallen. Es fragt sich, wie hoch unser Volk heute oder in Zukunft ideelle Werte, wie sie in der Erhaltung des Antlitzes unserer Heimat bestehen, einschätzt. Jede zerstörte Landschaft stellt einen nie mehr rückgängig zu machenden ideellen Verlust dar. Soll unsere Generation als jene in die Geschichte eingehen, die unserer Heimat den Stempel einer noch vom Materialismus des 19. Jahrhunderts beeinflussten, rein kommerziell ausgerichteten Fortschrittsgläubigkeit aufprägte?

Max Byland