Die Abgrabung des Eschenzer Horns 1918 und Aspekte zur Bodenseeregulierung

von Christian Birchmeier, Stein am Rhein

Im Zusammenhang mit dem Verfassen einer militärhistorischen Studie über den Kanton Schaffhausen im Ersten Weltkrieg wurde mir eine Fotoreproduktion aus der Zeit um 1918 übergeben, die die Abgrabung des Eschenzer Horns durch internierte Soldaten zeigt.[1] Anlass genug, dieser historischen Episode nachzugehen und die Ergebnisse dieser Nachforschungen in Form dieses Artikels erstmals zu veröffentlichen.[2] Beim Studium der Quellen hat sich gezeigt, dass diese Abgrabung nicht losgelöst von der Thematik der Bodenseeregulierung betrachtet werden kann. Ich stütze mich dabei auf Quellenmaterial im Bundesarchiv Bern, in den Staatsarchiven der Kantone Thurgau und Schaffhausen sowie im Stadtarchiv Singen und im Gemeindearchiv Eschenz,[3] ferner auf Artikel in der lokalen zeitgenössischen Tagespresse.[4]

Überlegungen zur Regulierung des Untersees: die Vorgeschichte

1816 begannen vermehrte Hochwasser in der Region Bodensee und Untersee die Aufmerksamkeit auf die Wasserverhältnisse im Bodensee sowie mögliche Regulierungsprojekte auf sich zu ziehen. Der zunehmende Eingriff der Menschen in die Naturlandschaft – Einebnung von Gräben, beginnende Begradigung von Bachläufen – und vor allem der zunehmende Raubbau in den Wäldern im Einzugsgebiet des Sees schienen Hinweise auf einen Zusammenhang mit der Zunahme von Hochwasserständen zu geben.

Seit 1816 wurden regelmäßige Seepegelstandsmessungen in Konstanz aufgezeichnet und damit erste Grundlagen für Berechnungsmodelle erfasst. Das verheerende

1 Diese wird zur Zeit von Dr. Roland E. Hofer, Staatsarchivar Schaffhausen und Oberst Chr. Birchmeier, militärhistorischer Dienst, ehemals Eidg. Militärbibliothek Bern, erstellt. Der Verfasser dankt Dieter Füllemann, Eschenz, für die Überlassung der Reproduktion.

2 Der Verfasser dankt allen Institutionen und Personen für die wertvollen Hinweise und die uneigennützige Hilfe beim Auffinden der Quellen. Namentlich seien erwähnt: Herr Spalinger und Frau Tobler, Staatsarchiv des Kantons TG in Frauenfeld (StA TG); Frau Ehrat und Dr. Roland E. Hofer, Staatsarchiv Schaffhausen (StA SH); Dr. Michel Guisolan, Stadtarchiv (StA) Stein am Rhein; Reinhild Kappes und ihrem Team vom StA Singen; M. Keller, Bote vom Untersee, Steckborn; Dr. Hasenfratz, Amt für Archäologie Frauenfeld; A. Bösiger für die Durchsicht des Manuskripts sowie Dieter Füllemann, Eschenz, für die Herstellung der Repros.

3 Bundesarchiv Bern, StA TG, StA SH, StA Singen, GA Eschenz; vgl. dazu die entsprechenden Fußnoten

4 Steiner Anzeiger 1916–1918; Steiner Grenzbote 1916–1918; Bote vom Untersee, Steckborn, 1916–1918

Hochwasser von 1817 bildete den eigentlichen Anfangspunkt einer ganzen Reihe von – wie sich zeigen wird – zum Teil auch völlig utopischen Ideen und Vorstellungen, wie man das Niveau von Ober- und Untersee in den Griff zu bekommen glaubte. Dabei gerieten die Seeverengungen und Ausflüsse bei Konstanz und Stein am Rhein sowie die Situation bei Schaffhausen in den Mittelpunkt der Überlegungen. Es wird sich zeigen, dass es ebenso viele Meinungen über Sinn und Unsinn, vorgeschlagene Maßnahmen und Lösungsansätze, ebenso viele Gutachten und Gegengutachten gibt, wie Experten auftauchen.

Ein erstes Projekt stellte J. J. Waibel 1821 vor.[5] Er war der Überzeugung, dass das Problem allein in der Rheinsituation bei Schaffhausen zu suchen war und mit dem Bau eines Kanals zum Fuß des Rheinfalls die Hochwassersituation geregelt werden könnte.

1847 folgte nach der Zunahme von Überschwemmungen im St. Galler Rheintal der St. Galler Bauinspektor Hartmann mit der Forderung, die »Konstanzer Abfluss-Hindernisse« zu beseitigen, und zwar »durch Eröffnung eines neuen Kanals auf dem Gebiete des Kantons TG [...], der dann zugleich die jetzt so sehr beschwerte Schifffahrt nach dem Unterrhein ungemein erleichtern würde.«[6] In den folgenden Jahren wurde die Problematik der Seeregulierung interkantonal wie auch international erörtert. 1853 fand eine erste Verständigung zwischen dem Großherzogtum Baden und dem Kanton Thurgau statt, die mit der Vereinbarung über die Klärung der tatsächlichen Verhältnisse – Geologie, Profile, Abflussmengen etc. – endete. Die Resultate ergaben, dass das Problem nur durch eine Austiefung des Rheinbettes zwischen Stein am Rhein und Schaffhausen sowie durch die Beseitigung aller bestehenden Stauwehren und -fallen bei Konstanz zu lösen sei.[7]

Nach dem Brand der Konstanzer Rheinbrücke am 1. Juni 1856, dem auch die dortigen Mühlen zum Opfer fielen, wurde in einer erneuten internationalen Konferenz vereinbart, dass die Herstellung von Staustufen, Fallen und Wehren nicht mehr gestattet werden sollte. In der Folge konzentrierten sich die Bestrebungen für eine Seeregulierung allgemein auf die Öffnung des Seeabflusses bei Stein am Rhein mittels Flusskorrektion und den Bau von Wehren, womit, wie man glaubte, der Seepegelstand aktiv beeinflusst werden konnte. Schaffhausen hingegen befürchtete bei allen diesen Überlegungen in den Regenperioden vermehrte und größere Hochwasser im Bereich des Fischerhäuserquartiers und der Unterstadt, außerdem in den Trockenperioden zu wenig Wasser für den Antrieb der Mühlen und später der Moserdamm-Anlagen.

Nun erhob sich ein Meinungsstreit unter den Experten über den Nutzen oder Unnutzen der Beseitigung von Abflusshindernissen und/oder den Bau von Wehren.

5 Waibel, J. J.: Dringende Notwendigkeit, vom Fuße des Rheinfalls bis über die Schaffhauser Brücke einen unterirdischen Kanal zu graben, um den ferneren Überschwemmungen am Bodensee vorzubeugen, Konstanz 1821

6 Sommer, H.: Denkschrift über die Bodensee-Regulierung, St. Gallen 1922, S. 4

7 Ebenda; siehe auch: StA SH: Bauwesen, Rhein: 1b/1870–1917

Dabei exponierte sich Linthingenieur G. H. Legler mit verschiedenen, zwischen 1862 und 1877 angefertigten Berichten.[8] Es folgten diesbezügliche Notenwechsel zwischen den Regierungen des Großerzogtums Baden und der Schweiz, wobei 1873/74 auch Schaffhausen – meist ablehnend und kritisch – Stellung bezog.

Ohne zu tief in die Details zu gehen: In den Jahren 1875–1879 wurden in Baden und in der Schweiz, auch in einzelnen Anliegerkantonen, verschiedene weitere Untersuchungen erstellt und in der Folge darüber diskutiert. Dabei kreuzten insbesondere die beiden Ingenieure Honsell und Legler die Klinge.[9] Richtige oder falsche Messmethoden, Rechnungsfehler, Höhe der Abflussmengen und Wirkungsweisen von Projekten wurden diskutiert und verhandelt. Im Januar 1878 trafen sich dann die Vertreter aller Uferstaaten und prüften gemeinsam die vorgelegten Projekte, kamen aber zu keinem positiven, einheitlichen Entschluss.

Aufgrund der unter der Leitung von Baurat M. Honsell im Auftrag der Uferstaaten des Untersees nochmals durchgeführten technischen Untersuchungen, deren Ergebnisse 1879 publiziert wurden,[10] kam man zur Erkenntnis, dass das Problem nur mit einer Anpassung der Stiegener Enge sowie einer Flusskorrektion im Raum Stein am Rhein bis Rheinklingen gelöst werden könnte. Eine mechanische Regulierung durch ein bewegliches Wehr lehnte Honsell aber kategorisch ab. Der Schaffhauser Professor Amsler-Laffon konnte in seinem 1880 erstellten Gutachten nicht allen theoretischen Teilen von Honsells Studie beipflichten.[11] Weitere Untersuchungen, Berechnungen und Projekte folgten hüben und drüben.

Das Herbsthochwasser von 1890 brachte neue, entscheidende Impulse in die Regulierungsfrage. Der Anstoß ging diesmal von den Thurgauer Seegemeinden aus, die die sofortige Abgrabung des Eschenzer Horns forderten. Im September 1890 wandten sich die Thurgauer mit diesem Anliegen zuerst an den Schaffhauser Regierungsrat und dann an den Bundesrat, der die Zustimmung aller Uferstaaten einholte. Die erste Abgrabungsvorlage wurde Mitte Januar 1891 erstellt[12] und die Arbeit bis 1893 für fast 36 000 Fr Kosten durchgeführt. Gleichzeitig publizierte Linthingenieur Legler im Auftrage der Baudirektion des Kantons Thurgau Ende April 1891 einen »Bericht über die Abflussverhältnisse des Bodensees und des Rheins mit Projekten zur Senkung der höchsten Wasserstände«, in dem er eine Absenkung der See- und Rheinwasserstände bis ca. 1 m in Aussicht stellte.[13]

8 Legler, G. H. Linthing.: Denkschrift über die Abflussverhältnisse des Bodensees [...],Glarus 1862; ders. et al: Expertenbericht an das Bezirksgericht Schaffhausen, Febr. 1872; ders.: Bericht an den Stadtrat von Schaffhausen vom 23.11.1877

9 Eine Zusammenfassung findet sich in: Sommer, a. a. O. 1922, S. 6 ff

10 Honsell, M.: Der Bodensee und die Tieferlegung seiner Hochwasserstände, Stuttgart 1879

11 Amsler-Laffon, Prof.: Gutachten an den Regierungsrat von Schaffhausen vom 15. Mai 1880; Freuler, H.: Bemerkungen zum Amsler'schen Gutachten für ein Schleusensystem bei Stein am Rhein, in: Schaffhauser Intelligenzblatt 269–275, Schaffhausen 1890; StA SH: Bauwesen, Rhein: 1b/1870–1917

12 StA TG: 4'231'32, Brief Bundesrat an TG Regierungsrat vom 13.1.1891, Erteilung der Genehmigung für die Abgrabung

13 Legler, G.H.: Bericht über die Abflussmenge des Bodensees und Rheins [...]. Glarus 1891

Zuvor, im Oktober 1890, reichten rund 140 Grundbesitzer und Mieter der besonders vom Hochwasser betroffenen Schaffhauser Unterstadt und des Fischerhäuserquartiers beim Schaffhauser Regierungsrat eine Petition für den Bau von Schutzmassnahmen gegen Hochwasser ein. Sie forderten unter anderem die Beseitigung alter Leitdämme, der Transmissionspfeiler des Moserdamms und des Schuttkegels vom Gerberbach sowie die Verlegung oder den Umbau der Badeanstalt und den Umbau der Feuerthaler Brücke. Die Eingabe wurde unter dem Namen »Rheinkorrektion bei Schaffhausen« dem Eidg. Departement des Innern (EDI) in Bern übergeben, da die geforderte Rheinkorrektion als integraler Bestandteil der Bodenseeregulierung zu betrachten sei. Das EDI lehnte dieses Anliegen entschieden ab mit dem Hinweis, dass es sich um eine rein schweizerische, respektive schaffhausische Angelegenheit handle, die nichts mit der Seeregulierung zu tun habe.[14]

Da sich die Experten wie Honsell, Legler und Amsler in ihren Gutachten nicht einig waren, verlangte Schaffhausen vom Bund Ende Dezember 1890 eine eigene, objektive Expertise, worauf der Bundesrat den Ingenieur Epper mit einer weiteren Untersuchung beauftragte. Im März 1893 legte Epper seine Untersuchung und sein Projekt vor, das im Wesentlichen eine Senkung der Hochwasserstände um 0,59 m durch eine Rheinkorrektion bei Schaffhausen vorsah.[15] Unter der Leitung von Ingenieur Gerber vom Eidg. Oberbauinspektorat in Verbindung mit den Kantonsingenieuren von SG, TG und SH wurden weitere Untersuchungen betreffend Senkung des Oberlaufes entlang der Strecke Eschenz-Rheinklingen aufgenommen. Die Frage der Auswirkung der Rheinkorrekturen bei Schaffhausen auf den Oberlauf wurde aber nicht beantwortet.[16]

Schaffhausen ließ nunmehr die Projekte Epper und Gerber durch Prof. Zschokke von der ETH Zürich überprüfen, der im Juni 1895 ein eigenes Projekt aufstellte, welches bei einem Kostenaufwand von 1,1 Millionen Fr eine Senkung des Hochwasserspiegels bei Schaffhausen um 0,7 m prognostizierte.[17] Prof. Zschokke sah unter anderem Schleusenanlagen anstelle des Moserdamms und die Vertiefung des Rheinbetts vor. Er hatte übrigens schon 1893 am Eidg. Polytechnikum in Zürich seine Gedanken zur Schiffbarmachung des Oberrheins für die Großschifffahrt propagiert. Der Schaffhauser Rechtsanwalt H. Freuler legte noch ein Rechtsgutachten über »Die rechtliche Stellung Schaffhausens zur Tieferlegung des Bodensee-Niveaus« vor.[18]

Die ganze Angelegenheit verschwand nunmehr für Jahre in der Schublade, da weder ein geeignetes Projekt noch ein Finanzierungsmodus gefunden werden konnte. Im April 1900 stand das in der Zwischenzeit mehrfach abgeänderte Projekt Zschokke wieder zur Diskussion, das mit neuen Forderungen seitens Schaffhausens

14 StA SH: Bauwesen, Rhein: 1b/1870–1917, Petition 1890, diverse Schreiben EDI an SH Regierungsrat 1890/91

15 Epper, J.: Projekt über die Korrektion des Rheins in Schaffhausen und Bericht dazu, Bern 6.3.1893

16 StA SH: Rheinschifffahrt: GA; Ebenda: Bauwesen, Rhein: 1870-1917; Schaffhauser Amtsblatt 1895, Nr. 13, S. 177

17 Zschokke, Conrad: Projekt für die Rheinkorrektion, Schaffhausen 1901

18 StA SH: Rheinschifffahrt: GB, Freuler, H.: Rechtsgutachten, Schaffhausen 1898

Hochwasser 1910 in Stein am Rhein und Steckborn (Staatsarchiv Frauenfeld)

wiederum an das EDI weitergeleitet wurde. Die Kantone TG und SG waren dabei mit einer vorgeschlagenen Senkung des Spiegels von 30–35 cm einverstanden.[19] 1902 lag eine Studie von Ingenieur Steiger vom Eidg. Oberbauinspektorat vor, der eine Ausbaggerung der Rheinrinne von Eschenz bis zur Bibermündung, ein festes Wehr sowie eine Schifffahrtsschleuse bei Eschenz vorschlug. Ende März 1913 lehnte das EDI wiederum alles ab.

Um 1908 erfolgte die Gründung der drei Rheinschifffahrtsverbände in Basel, Konstanz und St. Gallen, welche die wasserwirtschaftlichen Überlegungen wieder zur Diskussion stellten. Erst das verheerende Hochwasser von 1910, bei dem der See innert 24 Stunden um 42 cm und innert zwei Tagen um 71 cm stieg und damit alle bisherigen Hochwasser übertraf,[20] eröffnete die Regulierungsfrage auf Anregung der Thurgauer Unterseegemeinden aufs Neue. Diesmal entschied das EDI nach Anhörung der betroffenen Gemeinden, die Untersuchungen selbst in die Hand zu nehmen. In der Folge wurde 1912 ein neues Gutachten über die Regulierung des Bodensees veröffentlicht.[21] Wiederum legte Schaffhausen Protest gegen das Gutachten ein. In den folgenden zwei Jahren fanden verschiedene Konferenzen und Abklärungen auf schweizerischer wie auch internationaler Ebene statt.[22] Gleichzeitig mit diesen Arbeiten begann man, sich mit der Frage der Schiffbarmachung und Wasserkraftnutzung am Unterlauf des Rheins zu beschäftigen. Zu einer Einigung mit dem EDI kam es nicht.

Abgrabung des Eschenzer Horns 1918

Als weitere Hochwasser die Ufer am Untersee beschädigten, nahm die Thurgauer Regierung auf Drängen der Unterseegemeinden die erneute Abgrabung des Eschenzer Horns, die 1893 offenbar nicht vollständig durchgeführt wurde, mit 25 000 Fr in ihr Budget auf unter gleichzeitiger Stellung eines Subventionsgesuches für ein Drittel der vorgesehenen Kosten beim Bund. Dies obwohl der Bund schon im Jahre 1912 einem diesbezüglichen Projekt (aus dem Jahre 1910) die Genehmigung verweigerte. Das EDI war damals der Meinung, dass mit der Abgrabung keine belangreiche Senkung erzielt werde, hingegen die Übelstände von Stein am Rhein abwärts sich wesentlich verschlimmern und das Projekt zudem gegen die Schaffhauser Bedingung von 1873 verstoßen würde, weshalb der Schaffhauser Regierungsrat schon 1911 gegen das Projekt Stellung nahm.[23]

Die Angelegenheit lag nun wiederum beim Bund, der seinerseits weitere Abklärungen vornahm und die Meinungen auch beim Kanton Schaffhausen und in Baden

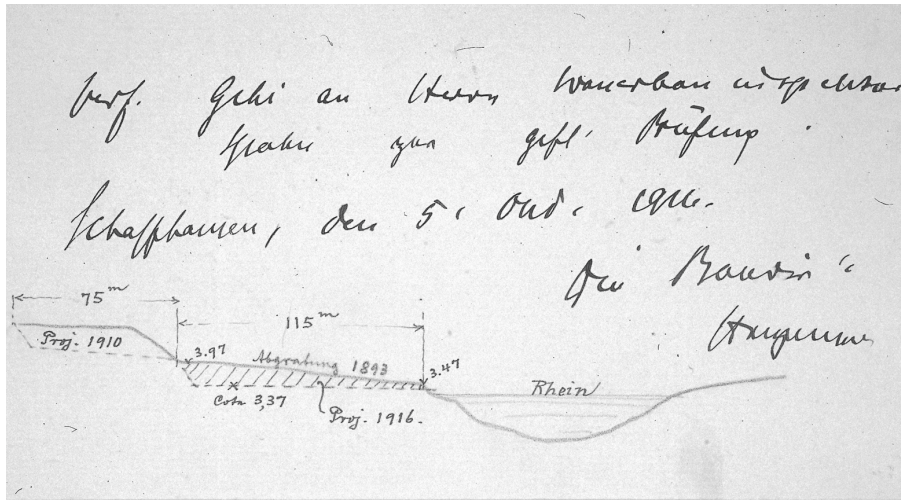
19 StA TG: 4’231’32; StA SH: Bauwesen, Rhein: 1b/1870-1917, Protokoll Besprechung 14.3.1900

20 1876 waren es 33 cm, beziehungsweise 63 cm.

21 Bossard, E.: Gutachten über die Regulierung des Bodensees, Schweiz. Landeshydrographie, Bern 1912

22 Intern. Konferenz vom 30.1.1913 (und März und April 1914), mit Vertretern aus acht Uferstaaten und Vertretern der Schweiz. Uferkantone sowie des Bundes; StA SH: Rheinschifffahrt, Protokoll 30.1.1913; GA; StA SH: Bauwesen, Rhein: 1b/1870–1917; Thurgauer Zeitung vom 20.1.1913

23 Rechenschaftsbericht des Regierungsrates des Kantons TG an den Großen Rat desselben, 1916, S. 319; StA TG: 4’231’32; StA SH: RRA 3b, Fasz. 15b, 1914; Beilage zum Amtsblatt des Kantons Schaffhausen, Nr. 11, 28.3.1911, S. 98



Profilskizze zur geplanten Abgrabung des Eschenzer Horns, 1916; eingezeichnet auch die Abgrabung von 1893 (Staatsarchiv Schaffhausen)

und Württemberg einholte.[24] Damit entbrannte erneut ein heftiger Meinungsstreit unter den Fachleuten über den technischen Nutzen dieser Abgrabung. Anfang Oktober 1916 orientierte das TG-Baudepartement seine Kollegen im SH-Baudepartement über die geplante Abgrabung. In Schaffhausen war man daraufhin der Auffassung, dass dieses Projekt mit einer seitlichen Erweiterung von 75 m günstiger zu sein schien als dasjenige von 1910 und dass damit wohl auch nicht gegen die Bedingung von 1873 verstoßen würde. Die Bedingung lautete dahingehend, dass bei einer künstlichen Tieferlegung der Bodenseehochwasser keine größeren Wassermassen nach Schaffhausen gelangen durften als ohne künstliche Änderung. Der Schaffhauser Regierungsrat leitete das Projekt zur Prüfung und Begutachtung an die schweizerische Landeshydrographie in Bern weiter, da »man nicht in der Lage sei, zum Projekt Stellung zu nehmen, bevor einwandfrei festgestellt sei, dass durch dasselbe die sog. Schaffhauser Bedingung vom Jahre 1873 nicht verletzt werde«.[25]

Parallel dazu erfolgte bereits im Herbst 1916 eine erste vorsorgliche Ausschreibung der auszuführenden Arbeiten, nämlich Abtragung von ca 10 000 cbm Material, jedoch ohne Erfolg.[26] Ende Januar 1917 teilte das EDI der TG-Regierung mit, dass die Großherzoglich-Badische Regierung gegen die 1916 projektierte Abgrabung am Eschenzer Horn nichts einzuwenden habe und dass auch die Regierung des Kantons Schaffhausen keine begründete Einsprache erheben könne.[27] Das Ausbleiben

24 StA SH: RRA3b, Fasz. 15b; StA TG: 4’231’32
25 StA SH: RRA, 33., Fasz. 15b; RRP Beschluss 22.11.1916; RRA: 33b, Fasz. 15b
26 Rechenschaftsbericht des Regierungsrates des Kantons TG an den Großen Rat desselben, 1917, S. 309ff
27 Ebenda; StA TG: 4’231’32

einer Schaffhauser Protestnote wurde von einem Korrespondenten nun dahingehend interpretiert, dass Schaffhausen diesen Abgrabungen keine nennenswerte Auswirkung auf die Abflussverhältnisse des Untersees zuschrieb.[28]

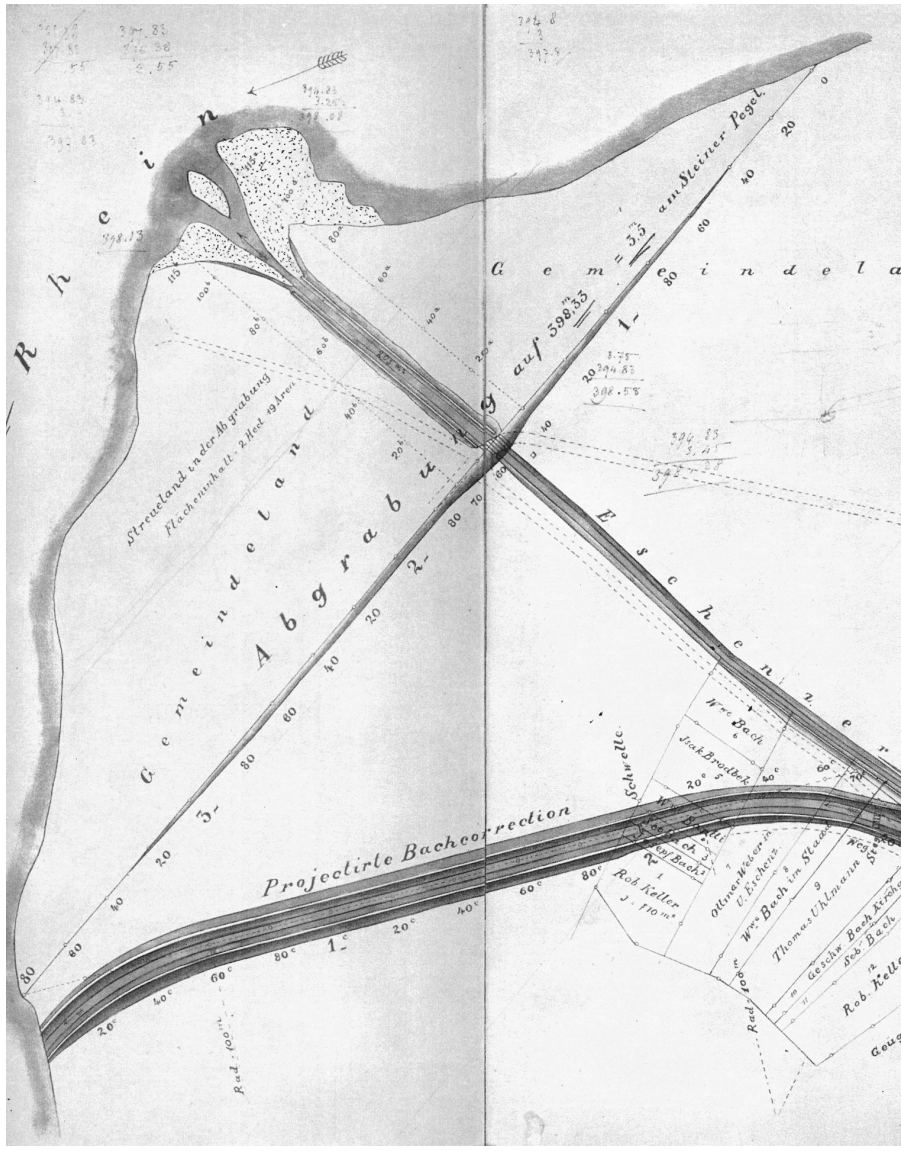
Im Bericht vom 31. Januar 1917[29] nahm das EDI wie folgt Stellung: 1. zur Abgrabung des Eschenzer Horns und ihrer Wirkung auf den Untersee sowie 2. zu den »Schaffhauser Bedingungen«. Zu Punkt 1 heißt es, dass die geplante Abgrabung die Fortsetzung der im Jahre 1892 begonnenen Arbeiten und damit kaum eine wesentliche Abänderung darstellt. Der Kanton TG war laut Bern sogar der Meinung, mit der erneut geplanten Abgrabung das 1891 bewilligte Niveau einer Senkung bis 3,27 m am Steiner Pegelstand nur bis auf 3,37 m, also 10 cm höher, auszunützen. Die Eidg. Abteilung für Wasserwirtschaft hatte jedoch bei der geplanten 40 qm großen Erweiterung der Ausflussstelle nur eine Senkung des Hochwassers um 1–2 cm berechnen können. Dies ganz im Gegensatz zu den Thurgauer Berechnungen, die 32 cm prognostizierten. Das EDI wies auch auf die Berechnungen von Honsell (1879) hin, der bei einer Beseitigung der Stiegener Enge eine Senkung des Seespiegels von 13 cm voraussah. Es teilte auch die Meinung, dass eine gesamtheitliche Lösung im Sinne von Honsell und Gerber (1899), die nicht nur eine Umgestaltung des Unterseeausflusses, sondern auch eine Vertiefung des Rheinbettes bis 8 km unterhalb Stein am Rhein vorsah, angestrebt werden sollte. Dies allein würde dann eine für alle Teile befriedigende Tieferlegung der Hochwasserstände von 80 cm bringen.

Zu Punkt 2 heißt es, dass zu dieser Zeit insgesamt drei verschiedene »Schaffhauser Bedingungen« aus den Jahren 1873, 1912 und 1913 vorlägen. Darin forderte Schaffhausen (1912) bei einer allfälligen Konzessionserteilung für die Abgrabung die Übernahme aller Schadenfolgen bei Hochwasser durch den Bund, falls der Durchfluss bei Schaffhausen mehr als 600 cbm/Sek betragen würde. Schaffhausen verwies bei dieser Gelegenheit nochmals auf das vom Regierungsrat zur Ausführung empfohlene Projekt Zschokke von 1901, das den Bau von Schleusenanlagen vorsah. Das EDI berechnete jedoch die Höchstgrenze bei Hochwasser auf 793 cbm/Sek. 1913 forderte Schaffhausen zudem, dass die Hochwassermarke des Pegelstandes von 8,55 m bei der SH-Schiffslände nicht überschritten werden dürfe, ansonsten auch hier der Bund für allfällige Folgeschäden voll aufzukommen habe.

Das EDI fragte nun, welche der drei Bedingungen beachtet werden sollte, und brachte wegen der Kraftwerke auch die neue Überlegung der Niederwasserstände in den Bericht ein. Eine Abgrabung könnte wegen der Verringerung des Rückhaltevolumens im See diesbezüglich von Nachteil sein. Als Ergebnis hielt das EDI, ohne auf die zu Grunde liegenden Berechnungen einzugehen, nun fest: 1. dass die vorgesehene Abgrabung eine Erhöhung des Rheinwasserspiegels bei Schaffhausen zur Folge haben würde, aber nur innerhalb der Wasserstandsbewegungen bis zu 8 m am SH-Pegel; 2. dass die Jahres-Minimalwassermenge des Rheins vor und nach der Ab-

28 Steiner Anzeiger vom 30.3.1917; Tage-Blatt für den Kanton Schaffhausen vom 22.3.1917

29 StA SH: RRA: 33b, Fasz. 15b, Bericht 30.1.1917; Bundesarchiv Bern: E 3210 A) 1/168: Eidg. Ober-Bauinspektorat (100,19)



Plan zur Abgrabung des Eschenzer Horns, 1916 (Bundesarchiv Bern)

grabung gleich groß bleiben werde, 3. dass im Prinzip ein Retentionsverlust des Sees auftreten würde, der aber entsprechend der berechneten Seefällung von 1 – 2 cm sehr klein wäre. Würde aber eine Seefällung nach der TG-Berechnung von 32 cm eintreten, müsste die Abgrabung im Interesse der Rheinkraftwerke unterbleiben. Der Bericht ließ eine endgültige Entscheidung offen. Die Eidg. Abteilung für Wasserwirtschaft stellte in der Folge sogar die Frage, »ob in Anbetracht der Erfolglosigkeit der Arbeiten wirklich Gelder des Kantons und des Bundes hiezu verwendet werden sollten«.[30] Der Bundesrat riet zu einer erneuten Überprüfung der Angelegenheit.[31]

Damit standen sich zwei diametral entgegengesetzte Gutachten betreffend der Auswirkung einer weiteren Abgrabung des Eschenzer Horns gegenüber: 1 – 2 cm oder 32 cm? Dies führte nunmehr auch zu einer öffentlichen Debatte, bei der der TG-Regierung »böse Verrechungsfehler« vorgehalten wurden: »Man wäre da also tatsächlich im Begriff, die vom Grossen Rat kreditierten 25 000 Franken nutzlos in den See hinauszuwerfen.«[32] Andere erwarteten vor allem mit der Entfernung des Schuttkegels des Schiener Baches eine Senkung des Unterseespiegels um rund 15 cm. Von der Errichtung eines Stollens nach dem Thurtal wurde abgeraten. Als einzige, aber auch teuerste Lösung wurde schon im Vorjahr »die Vertiefung und Regulierung des Rheinlaufes von Stein am Rhein bis Schaffhausen mit der Anlage von zwei Schleusen, einer bei Stiegen und einer bei Schaffhausen«, vorgeschlagen.[33]

In einem anderen Zeitungsartikel war man der – ursprünglich Honsell'schen – Ansicht, dass als eine für alle Teile befriedigende Lösung allein die Tieferlegung der Hochwasserstände um 80 cm anzustreben wäre, was eine Umgestaltung nicht nur des Seeausflusses, sondern auch des Rheinbetts von Stein am Rhein abwärts auf einer Strecke von 8 km notwendig machen würde. Gleichzeitig befürchtete der Schreiber bei einer künstlichen Absenkung des Seespiegels auch die Verminderung der Wasserrückhaltewirkung des Sees und damit die Verringerung der Betriebswassermenge für die Wasserwerke. Die Abgrabung des Eschenzer Horns lasse die Wassermengen sofort zum Abfluss kommen, wodurch die Reservewassermenge kleiner und die Dauer der Niederwasserstände zunehmen würde. Deshalb sei das Abgrabungsprojekt abzulehnen.[34]

Der Große Rat des Kantons Thurgau beschloss schließlich nach nochmaliger eingehender Prüfung des Projekts, die Abgrabung »in der Hoffnung auf grossen Erfolg« auszuführen,[35] auch – wie der Steiner Anzeiger schrieb – »zur Beruhigung der Bevölkerung«, da man »am Untersee felsenfest von der Wirksamkeit einer solchen Abgrabung überzeugt ist«.[36]

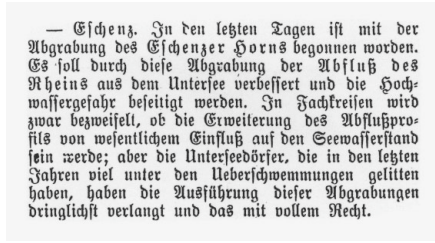
30 Steiner Anzeiger vom 30. 3.1917; Rechenschaftsbericht des Kantons TG 1917; StA TG: 4'231'32
31 StA TG: 4'231'32
32 Bote vom Untersee vom 16.5.1917; Steiner Anzeiger vom 18.5.1917; Tage-Blatt für den Kanton Schaffhausen vom 10.5.1917
33 Bote vom Untersee vom 9.8.1916
34 Steiner Anzeiger vom 11.5.1917 (beruht auf Berechnung von Honsell, a. a. O. 1879)
35 Rechenschaftsbericht des Regierungsrates des Kantons TG. 1917, S. 309 ff
36 Steiner Anzeiger vom 30.3.1917

Ganz anders in Schaffhausen: Nachdem das EDI Ende März 1917 den ersehnten Bericht endlich übermittelt hatte,[37] beschloss die Schaffhauser Regierung, die Angelegenheit nunmehr dem Schaffhauser Stadtrat zur Vernehmlassung zu übergeben.[38] Dieser ersuchte nach Prüfung der Sachlage den SH-Regierungsrat, beim EDI dagegen Einsprache zu erheben,[39] da er aufgrund der so unterschiedlichen Berechnungen betreffend Auswirkung der projektierten Abgrabung auf den Stand des Seespiegels (1 – 2 cm oder 32 cm Seespiegelsenkung) und die Betriebswassermenge für die Wasserkraftwerke am Rhein verunsichert war, da eben keine sicheren Voraussagen gemacht werden konnten. Für Schaffhausen war wichtig, dass nicht mehr als 1000 cbm/Sek Wasser aus dem See abfließen durften, da man bei stärkerem Abfluss die tiefer gelegenen Schaffhauser Stadtquartiere Hochwasser gefährdet sah.[40]

Auch seitens der Schaffhauser Öffentlichkeit waren nur Worte der Ablehnung zu hören. In den Tageszeitungen gab man den Thurgauern den Rat, auf die Abgrabung zu verzichten und das so ersparte Geld von 25 000 Fr besser der Not leidenden Dampfbootgesellschaft zu geben. Dies führte seitens des Thurgaus zu heftigen Protesten gegen die Schaffhauser Ansichten. Mit dem Hinweis, »dass bei der Abgrabung des Eschenzer Horns, die anfangs der [18]90er Jahre ausgeführt wurde, die Meinung der Gelehrten gerade so weit auseinander gingen wie heute« und »die Fachleute von grösstem Ruf versicherten, dass die Abgrabung nichts mache« – »letztlich eben trotzdem trefflich nützte und wirkte«, wiesen sie die Schaffhauser Bedenken zurück.[41]

Am 9. März 1917 reichte der TG-Regierungsrat eine erneute Eingabe an das EDI betr. definitiver Genehmigung des Abgrabungsprojektes am Eschenzer Horn ein. Darin hielt der Regierungsrat an seinen früheren Berechnungen fest (Spiegelabsenkung um ca. 32 cm) und betonte »mit allem Nachdruck, dass die Verbesserung der Abflussverhältnisse gegenwärtig dringender sei als je« und ein langes Zuwarten mit der Ausführung des Projektes unmöglich sei. Die Abgrabung von 1893 hätte dazu geführt, dass der See dem Rhein bedeutend größere Wassermengen zuführte und bei Hochwasserständen der Pegel bei Stein am Rhein in den Jahren 1893–1906 jeweils um 21 cm höher stand, womit die Hochwasserstände in der Seeregion entschärft werden konnten. Der Regierungsrat wies in seiner Eingabe auch darauf hin, dass bei der ersten Abgrabung 1893 im Verfahren die gleichen Erfahrungen wie jetzt gemacht wurden: »Die Theorie bewies die Nutzlosigkeit des Projektes, während die im praktischen Leben stehenden Seeanwohner von der Ausführung desselben einen grossen Erfolg erwarteten. Die Erfahrungen haben die Theorie ins Unrecht gesetzt. Das gleiche ist auch heute der Fall!«.[42]

37 StA SH: RRA 33b, Fasz. 15b
38 Ebenda; RRP: Beschluss 21.4.1917
39 Ebenda; RRP: Beschluss 16.6.1917
40 Steiner Anzeiger vom 30.3.1917
41 Steiner Anzeiger vom 18.5.1917
42 StA TG: 4’231’32



— Eschenz. In den letzten Tagen ist mit der Abgrabung des Eschenzer Horns begonnen worden. Es soll durch diese Abgrabung der Abfluß des Rheins aus dem Untersee verbessert und die Hochwassergefahr beseitigt werden. In Fachkreisen wird zwar bezweifelt, ob die Erweiterung des Abflußprofils von wesentlichem Einfluß auf den Seewasserstand sein werde; aber die Unterseedörfer, die in den letzten Jahren viel unter den Ueberschwemmungen gelitten haben, haben die Ausführung dieser Abgrabungen dringlichst verlangt und das mit vollem Recht.

Der »Bote vom Untersee« berichtet am 5.1.1918 vom Beginn der Abgrabungsarbeiten am Eschenzer Horn.

Mit Schreiben vom 30. März 1917[43] an den TG-Regierungsrat erteilte das EDI die nunmehr endgültige Genehmigung zur Abgrabung am Eschenzer Horn mit der Zusage von einem Drittel (max. 8335 Franken) Bundessubvention bei der vorgeschlagenen Kostensumme von 25 000 Franken. Nachdem eine zweite vorsorgliche Ausschreibung der Arbeiten[44] auch keine Offerten einbrachte und zudem internierte Soldaten in genügender Anzahl wie auch eigene Schweizer Truppen nicht zur Verfügung standen, musste auf den Beginn der Abgrabung im Frühjahr 1917 verzichtet werden.[45]

Der SH-Regierungsrat beschloss in seiner Sitzung vom 16. Juni 1917[46] aufgrund des Vernehmlassungsberichtes des SH-Stadtrates vom 19. Mai 1917, des Berichtes des kantonalen Wasserbauinspektorates vom 19. Mai 1917 und des Antrages der Baudirektion des Kantons SH erneut gegen das Projekt des Kantons TG beim EDI Einsprache zu erheben. Dies mit dem nochmaligen Hinweis auf die widersprüchlichen Berechnungen (1–2 cm gegen 32 cm) und mit der Ansicht, eine mögliche rationelle Regulierung (aufgrund der Arbeiten der Eidg. Abteilung für Wasserwirtschaft) nicht durch einen lokalen Eingriff von unsicherer, ja – wie man meinte – teilweise schädlicher Wirkung ungünstig beeinflussen zu lassen.

Anfang Juli 1917 teilte das EDI der Schaffhauser Regierung mit, dass mit der Abgrabung des Eschenzer Horns die SH-Bedingungen nicht verletzt würden[47] – dies wohl aufgrund der Berechnung einer Seespiegelsenkung von 1–2 cm. Im Herbst 1917 erfolgte die dritte Ausschreibung für die Arbeiten am Eschenzer Horn.[48] Daraufhin gingen drei Offerten ein: zwei aus dem Kanton Thurgau, eine aus dem Kanton Luzern.[49] Auf Antrag des TG-Straßen- und Baudepartements vom 12. Oktober 1917 wurden die Arbeiten an Baumeister Labhart in Luzern vergeben, weil die Offerten aus dem Kanton TG einerseits zu hoch waren und andererseits mit Mangel an Arbeitskräften gerechnet werden musste.[50]

Über die Verwendung des abgegrabenen Materials hatte sich die Gemeinde Eschenz schon 1916 dahingehend geäußert, dass der gewonnene Kies speziell gelagert und für den Gemeindestraßenbau verwendet werden sollte. Als Deponie des

43 Ebenda; Bundesarchiv Bern: E 3210 A) 1/168: Eidg. Ober-Bauinspektorat (100,14), Bundesratsbeschluss 30.3.1917
44 Thurgauer Amtsblatt vom 14.3.1917, S. 443; StA TG: 4'231'32
45 Rechenschaftsbericht des Regierungsrates des Kantons TG 1917, S. 309 ff
46 StA SH: RRP 16.6.1917
47 Ebenda: RRP 11.7.1917
48 StA TG: Rechenschaftsbericht des TG-Regierungsrates, 1918
49 StA TG: Regierungsratsprotokoll: 12.10.1917 (3027)
50 Ebenda; StA TG: 4'231'32

Internierte Soldaten bei der Abgrabung des Eschenzer Horns, 1918 (Sammlung Dieter Füllemann, Eschenz)

Luftaufnahme vom Eschenzer Horn (rechts) 1997 – deutlich ist der 1918 abgegrabene Bereich des eigentlichen Horns zu sehen. (Foto: Dieter Füllemann, Eschenz)

weiteren, schlammigen Aushubmaterials wurde der mit Schilf bewachsene Teil des Bürgergemeindestreulandes in Aussicht gestellt. Letztlich wurde das schlammige Material zur Aufschüttung des Rietlandes links des Eschenzer Baches verwendet.[51]

Die Abgrabung des Eschenzer Horns brachte automatisch eine Verbreiterung der Abflussoberfläche mit sich, was eine Verlegung der Landesgrenze mit Deutschland zur Folge hatte. Gemäß Grenzvertrag vom 5. Oktober 1882 lag die vereinbarte Hoheitsgrenze zwischen Stein am Rhein und Eschenz in der Mitte des Rheins. Diese sollte auch weiterhin anerkannt werden.[52] Im Oktober 1917 meldete sich nunmehr die Landestopographie des Eidg. Militärdepartements beim TG-Straßeninspektorat mit der Bitte, die Abtragung in die Grenzakten einzuzeichnen, damit die neuen Verhältnisse bereinigt werden konnten.[53]

Damit stand den Arbeiten nichts mehr im Wege. Der Pegelstand im Winter 1917/18 war günstig tief, was die Arbeiten erheblich erleichterte und beschleunigte.[54] Anfang 1918 konnte mit den Abgrabungsarbeiten endlich begonnen werden.[55] Da schon im Spätherbst 1917 ein empfindlicher Arbeitermangel eintrat, befürchtete man, die Abgrabung mit Zivilpersonen nicht vollenden zu können.[56] Der Heranziehung von Internierten stellten sich anfänglich Schwierigkeiten entgegen. Mitte Januar 1918 wurden die bisher an der Abgrabung des Eschenzer Horns beschäftigten Italiener durch 35 deutsche Internierte abgelöst, 35 weitere sollten folgen.[57] Mit Schreiben vom 7. März 1918 ersuchte das TG-Straßen- und Baudepartement um die Bewilligung, die Internierten bis zur Vollendung der Abgrabung (ca. 10. April 1918) auf der Baustelle zu belassen. Den Internierten, die auch in der TG-Landwirtschaft Arbeit fanden, wurde nebst Kost und Logis ein Taglohn von 2–3 Fr bei schönem Wetter und 1–2 Fr bei regnerischem Wetter ausbezahlt.[58] Am 12. April 1918 berichtete die Lokalpresse, dass die Abgrabungen am Eschenzer Horn beendigt wurden und die Internierten abgezogen worden seien.[59]

Ende 1917 war in der Schweiz eine allgemein starke Teuerung zu verzeichnen. Löhne und Marktpreise stiegen massiv an. Das kantonale Baudepartement rechnete nun mit einer Verteuerung der Abgrabungskosten um 10 000, von 25 000 auf 35 000 Fr. Die Anstößergemeinden des Untersees sowie das Eidg. Ober-Bauinspektorat wurden hiervon in Kenntnis gesetzt und letzteres um eine evtl. Erhöhung des Bundesbeitrages angefragt. Eine Konferenz der Ortsbehörden der Unterseegemein-

51 GA Eschenz: Protokollbuch Nr. 9, 1914–1922, S. 101, 20.11.1916; StA TG: 4'231'32, Baubeschrieb 1917

52 StA TG: Regierungsratsprotokoll: 31.3.1916 (794)

53 StA TG: 4'231'32, Schreiben 10.10.1917

54 Bote vom Untersee vom 20.4.1918

55 Bote vom Untersee vom 5.1.1918

56 Rechenschaftsbericht des TG Regierungsrates, 1917

57 Bote vom Untersee vom 16.1.1918; Steiner Anzeiger vom 16.1.und 18.1.1918; Bundesarchiv Bern: E 3210 A); 1/168: Eidg. Ober – Bauinspektorat (100,15)

58 Bote vom Untersee vom 2.6.1917

59 Steiner Anzeiger vom 12.4.1918

den hatte einen Verteilungsmodus der Kosten nach Steuerbelastung und Schadenersatz beim Hochwasser von 1910 festgesetzt. So stiegen die Taglöhne für gewöhnliche Handlanger und Erdarbeiter von Juli bis August von 60 auf 70 Rp und bis Ende des Jahres 1917 gar auf 1.20 Fr pro Stunde. Die Preise für Rundeisen und T-Balken stiegen von 35 Rp auf 1.20 Fr./kg, der Wuhrdraht von 28 Fr/100kg vor dem Krieg auf rund 200 Fr Ende 1917, der Beton von 17 auf 40 Fr, ein Sack Zement von 2.40 auf 7.50 Fr bis Ende 1917.[60]

Damit stiegen die Kosten auf rund 49 000 Fr am Ende der Arbeiten an. Davon bezahlte der Bund letztlich wie abgemacht ein Drittel: 1917 in einer ersten Zahlung 6000 Fr und 1918 nochmals über 10 000 Fr. Die Beiträge der Seegemeinden Tägerwilen, Gottlieben, Triboltingen, Ermatingen, Mannenbach, Berlingen, Steckborn und Mammern betrugen zusammen rund 8200 Fr (ein Sechstel), für den Rest hatte der Kanton aufzukommen.[61]

Weitere Diskussionen und Pläne zur Bodenseeregulierung

Im hydrologischen Jahr 1920/21 verzeichnete man eine ungewöhnlich lange Trockenperiode, während der sich die Rheinkraftwerke über Niederwasser beklagten. Im Februar 1921 erhielt Ingenieur Sommer auf Vorschlag des Nordostschweizerischen Verbandes für die Schifffahrt Rhein-Bodensee den Auftrag, von Neuem eine Studie über die Bodenseeregulierung und die Schiffbarmachung des Hochrheins auszuarbeiten, welche er bereits ein Jahr später, 1922, publizierte.[62]

Bei der Flusskorrektion sah er die Ausräumung des rechtsseitigen Flussarms bei der Insel Werd vor sowie den Bau einer Wehrstelle unterhalb von Stein am Rhein[63] bei der Einmündung der Biber in den Rhein auf der Höhe von Rheinklingen. Wie im Plan zu sehen ist, war auch ein Kraftwerk bei Rheinklingen vorgesehen, dessen Turbinenhaus parallel zum Flusslauf angeordnet gewesen wäre. Am südlichen Ufer war der Bau einer Schiffsschleuse mit einer Kammernlänge von 65 m und einer Breite von 15 m für den Kursschiffbetrieb geplant. Für die in fernerer Zukunft vorgesehene Großschifffahrt war eine Schleusenvergrößerung auf 135 m geplant.[64] Die Kosten wurden auf 13,5 Millionen Fr berechnet.

Aus den Jahren 1924–1926 liegen verschiedene Gutachten, Projekte und Berichte über eine »Bodensee Regulierung, Hochwasserschutz, Kraftnutzung und Schifffahrt« der beiden Schaffhauser Ingenieure Carl und Erwin Maier vor.[65] Auch diese Ingenieure plädierten für den Bau eines Regulierwehrs bei der Bibermündung, für eine Schleusenanlage von 12 m Breite und 140 m Länge sowie einem Kraftwerk am gleichen Ort. Die Kosten für die ganze Anlage wurden auf 14,2 Millionen Fr geschätzt.

60 Rechenschaftsbericht des TG Regierungsrates, 1917
61 Rechenschaftsbericht des TG-Regierungsrates, 1918
62 Sommer, a. a. O. 1922
63 Frühere Autoren sahen Wehrstellen bei oder oberhalb der Stadt Stein am Rhein vor.
64 Sommer, a. a. O. 1922, S. 99 ff
65 StA SH: Rheinschifffahrt: GB

1926 stellte das Eidg. Amt für Wasserwirtschaft ein Projekt Kobelt vor, welches die Ausbaggerung des Seerheins bei Konstanz und des Rheins von Eschenz bis zum Schupfen mit einem Regulierwerk (inkl. Schleusenanlagen bei Hemishofen) sowie den Ersatz des Moserdamms bei Schaffhausen durch ein Regulier- und Kraftwerk vorsah.[66]

Ab Oktober 1927 schaltete sich der Bund in die Projektierung ein. Es fanden Verhandlungen zwischen dem EDI, dem Großherzogtum Baden und den Kantonen SG,TG, ZH und SH über ein Projekt des Eidg. Amts für Wasserwirtschaft zur Schiffbarmachung der Strecke Bodensee-Schaffhausen statt, wobei vor allem über die Einwände und Vorstellungen des Kantons Schaffhausens diskutiert wurde. Schaffhausen verlangte das alleinige Bedienungsrecht für das Regulierwehr Hemishofen und den Bau eines Kraftwerks anstelle des Moserdamms auf Kosten der Bodenseeregulierung.[67] Beide Ansinnen lehnte der Bundesrat klar ab.[68] Zudem war man sich im Klaren darüber, dass der Ausbau nicht vor zehn Jahren realisiert werden könnte, da noch einige wichtige Abklärungen geologischer, hydrologischer, finanzieller und politischer Art gemacht werden mussten.

In der Zwischenkriegszeit bis kurz nach Beginn des Zweiten Weltkrieges wurde weiter an diversen Projekten gearbeitet.[69] So wurden bereits Entwürfe zu einem Staatsvertrag betr. Bodenseeregulierung zwischen der Schweiz, Deutschland und Österreich, Reglemente für die Bedienung des Stauwehrs bei Hemishofen sowie für einen Bundesbeschluss betr. Zusicherung von Bundesbeiträgen ausgearbeitet.[70] An der Versuchsanstalt für Wasserbau der ETH in Zürich wurden 1932 umfangreiche Modellversuche und Berechnungen für das Regulierwerk Hemishofen durchgeführt.[71]

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden auf Schweizer Seite die seit Jahrzehnten diskutierten Großschifffahrtspläne zwischen Basel und dem Bodensee wieder an die Hand genommen. In der wirtschaftlichen Hochkonjunktur glaubte man an ein Wachstum ohne Grenzen und war der Ansicht, nun alles realisieren zu können und zu müssen.[72] Das Zürcher Ingenieurbüro Locher & Cie stellte 1953 erneut seine Vorstellungen über die Seerheinkorrektion sowie die Rheinkorrektion zwischen Eschenz und Schupfen, inklusive Regulierwehr mit Schleusenanlage bei Hemishofen, vor.[73]

66 Vischer, D.: Ideen zur Bodenseeregulierung, Ziele, Altes, Neues, in: Vermessung, Photogrammetrie, Kulturtechnik 1/89

67 StA SH: Rheinschifffahrt: GA

68 Tätigkeitsbericht des Rheinschifffahrtsverbandes Konstanz für das Jahr 1927

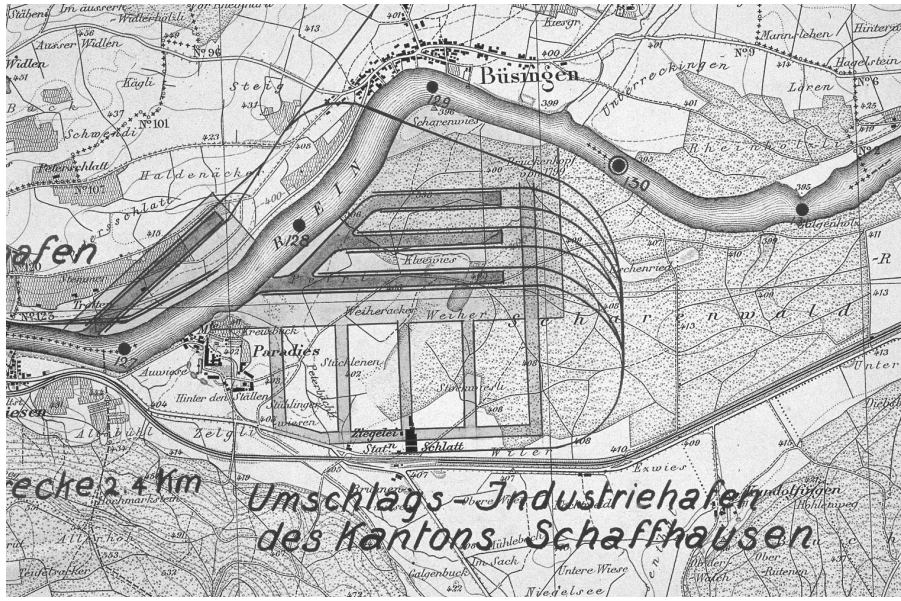
69 StA TG: Rechenschaftsbericht des TG Regierungsrates, 1916,1917,1918; Eggenschwyler, Adolf: Die Schiffbarmachung der Rheinfallstrecke, in: Schweizer Naturschutz 7, 1941

70 StA SH: Rheinschifffahrt, GA: Entwürfe August 1929; ebenda: Protokoll der Sitzung der Kommission für Rheinfragen, 22.1.1932

71 StA SH: Rheinschifffahrt: GB: Bericht und Unterlagen (inkl. Fotos) der Versuchsanstalt für Wasserbau der ETH, Zürich 1932

72 StA SH: Rheinschifffahrt: FD 15/2 Krucker, H.: Die Rheinschifffahrt Basel-Bodensee, ihre volkswirtschaftliche Bedeutung für die Schweiz, St. Gallen 1945

73 Vischer, a. a. O. 1989



Plan zu einem großen Industriehafen für den Kanton Schaffhausen im Schaarenwald zwischen Kloster Paradies und Büsingen, 1914 (Staatsarchiv Schaffhausen)

Doch gleichzeitig formierten sich auch die ersten Kräfte gegen den grenzenlosen Ausbau der Wirtschaft und Technik und zur Erhaltung einer intakten Naturlandschaft. Wie vehement sich die Bevölkerung gegen jegliche Art einer weiteren Verbauung der Oberrheingegend wehrte, zeigten die – leider erfolglosen – Protestkundgebungen 1952 anlässlich des geplanten und dann realisierten Stauwehrs beim Kloster Rheinau.[74] Aus dem Rheinaukampf entstand 1960 der Rheinaubund, welcher sich künftig stets für die Erhaltung einer intakten Hochrhein Naturlandschaft einsetzte.

Die Thurgauer Regierung war, im Gegensatz zu derjenigen von Schaffhausen, zu diesem Zeitpunkt nach wie vor positiv zur Realisierung einer Hochrheinschifffahrt eingestellt.[75] Noch Anfang 1964 äußerte sich auch der Bundesrat in Beantwortung einer Kleinen Anfrage grundsätzlich noch positiv über eine künftige Bodenseeregulierung.[76] Eine rasche Abklärung mit den interessierten Kantonen, Deutschland und Österreich wurde in Aussicht gestellt. Die Hochrheinschifffahrt, inklusive der Erstellung eines Regulierwehrs bei Hemishofen, das sowohl der Seeregulierung, der Stromerzeugung als auch der Schifffahrt zu Gute kommen sollte, fand vor allem in wirt-

74 Schaffhauser Kantonsgeschichte des 19. und 20. Jahrhunderts. Bd. 2, Schaffhausen 2002, S. 837–840

75 Antwort des TG-Regierungsrates vom 17.1.1963 auf eine Interpellation Keller betr. Hochrheinschifffahrt.

76 NZZ vom 3.5.1964

schaftlichen Kreisen eine breite Zustimmung.[77] Nach dem katastrophalen Hochwasser von 1965 war der Ruf nach einer wirksamen Lösung durch eine Regulierung des Untersees nicht mehr zu überhören.

Nun begannen sich aber die Gegner des geplanten, gigantischen Hochrheinausbaus zu formieren.[78] Vor allem der Schaffhauser Ständerat Dr. Kurt Bächtold reagierte als vehementer Gegner der Hochrheinschifffahrt mit Artikeln in verschiedenen Zeitungen. Auch im Kanton Thurgau begann sich nun eine starke Opposition im Volk zu formieren. Das Nordostschweizerische Komitee gegen die Hochrheinschifffahrt wurde gegründet.[79] Natur- und Heimatschutz, Sportfischer und Naturschutzverbände, auch seitens Deutschlands, erklärten sich solidarisch mit den Anliegen des Komitees. Selbst die Schaffhauser Industrie äußerte sich nun gegen die Hochrheinschifffahrt, da sie sie als nicht wirtschaftlich und nicht notwendig ansah.[80] Ihre Aussage begründete sie mit einer groß angelegten Erhebung über die Frachtkosten sowie die viel zu lange dauernden Fahrzeiten von Fracht auf dem Rhein zwischen Basel und Schaffhausen (3 bis 3,5 Tage Basel–Schaffhausen retour). Die Diskussion dafür und dagegen dauerte in den folgenden Jahren weiter an.[81]

Am 23. März 1969 fanden sich rund 6000–7000 Demonstranten bei Hemishofen zusammen, um gegen den geplanten Stauwehrbau zu protestieren. In einer Resolution verlangten sie die Aufnahme der Oberrheinstrecke zwischen Schaffhausen und Stein am Rhein in das Inventar schützenswerter Naturlandschaften (Ständerat Konrad Graf), womit einer weiteren Verbauung ein für alle mal der Riegel vorgeschoben werden sollte.[82] Zu Beginn der 1970er Jahre formulierte der Vertreter der schweizerischen Schifffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein, Paul Maier, noch einmal den Gedanken einer möglichen Bodenseeregulierung, bei der er auf zwei sich noch in Arbeit befindlichen Studien für eine Lösung mit und eine ohne Wehr hinwies.[83]

Die Angelegenheit wurde ausgiebig in der Presse diskutiert.[84] Dabei ist festzustellen, dass die Pläne für den Bau eines Bodenseeregulierwerks bei Hemishofen, der Ausbau der Hochrheinschifffahrt und der Neubau einer Straßenbrücke bei Hemishofen nicht mehr als zusammengehöriges Projekt, sondern nunmehr als voneinander unabhängige Teilprojekte erörtert wurden. Damit erhofften sich die Befürworter wenigstens einen Teilerfolg ihrer Ideen oder die etappenweise Realisierung des gesamten Pakets.

77 Leserbrief Ing. P. Maier NZZ vom 15.5.1964; Thurgauer AZ vom 22.1.1963. Siehe auch diverse Zeitungsausschnitte in: StA SH: Rheinschifffahrt FD1

78 Schaffhauser Nachrichten vom 1.12.1964

79 StA SH: Rheinschifffahrt, FG

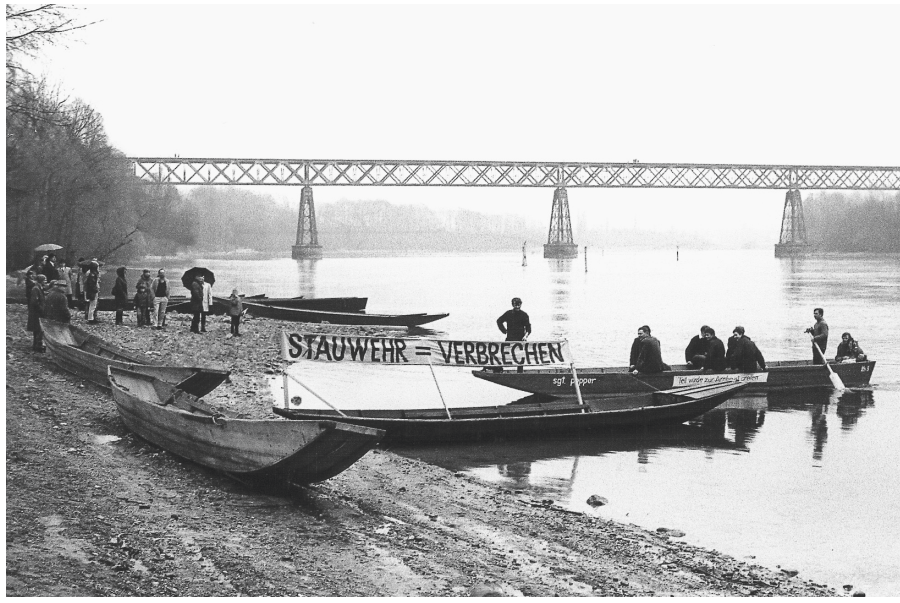
80 Schaffhauser AZ vom 11.12.1964

81 Schaffhauser Nachrichten vom 17.3.1965, 30.11.1965, 1.2.1966, 4.12.1968; Schaffhauser AZ vom 7.7.1967; StA SH: Rheinschifffahrt FE

82 Tagesanzeiger vom 24.3.1969; Schaffhauser Nachrichten vom 25.3.1969; StA SH: Rheinschifffahrt FG

83 StA SH: Rheinschifffahrt: GB; Schaffhauser Nachrichten vom 6.1.1971; diverse Zeitungsausschnitte in: StA SH: Rheinschifffahrt FD 1

84 StA SH: Rheinschifffahrt: FD 1



Demonstration gegen das geplante Stauwehr mit Schleuse bei Hemishofen, März 1969 (Foto: Max Baumann, Schaffhausen)

Diese Diskussionen schlugen 1971 in der Schaffhauser Politik große Wellen. Im Großen Rat wurde heftig debattiert.[85] Die Mehrheit der Schaffhauser Bürger und ihrer Parlamentsvertreter waren – wohl auch noch in Erinnerung an die Ereignisse in Hemishofen – gegen jegliche Art von Eingriff in die Rheinregion zwischen Schaffhausen und Untersee. Bei allen Überlegungen und Diskussionen trat der Schutz der einmaligen Rheinlandschaft in den Vordergrund. Dies sowohl im Großen Rat als auch beim Regierungsrat.[86] »Man kann den Bodensee nicht gleichzeitig als Trinkwasserreservoir, als Erholungsraum und als Siedlungsraum für die Schwerindustrie verwenden«, hieß es unter anderem in einem Schreiben an den Bundesrat.

Der Bundesrat gab zu bedenken, dass es noch nicht möglich sei, abschließende konkrete Anträge über den Ausbau einer schweizerischen Binnenschifffahrt auf dem Hochrhein vorzulegen, da es zuerst noch betreffend Natur- und Heimatschutz sowie des Gesamtverkehrskonzepts zusätzliche Abklärungen zu erstellen galt.[87] Selbst im Lager der Befürworter wurden nun Vorbehalte laut und bisher »starke Säulen« seien ins »Wackeln und Wanken geraten«.[88] Mit der überwältigenden Annahme der

85 Schaffhauser AZ vom 9.3.1971; Schaffhauser Nachrichten vom 9.3.1971; siehe auch diesbezügliche Protokolle des Kantonsrates

86 Express (Beilage Schaffhauser Nachrichten) vom 12.6.1970; Schaffhauser Nachrichten vom 29.1.1971; Schaffhauser AZ vom 28.1.1971

87 Schaffhauser Nachrichten vom 6.8.und 9.8.1971

88 Schaffhauser Nachrichten vom 9.8.1971

»Thurgauer Volksinitiative zur Erhaltung der natürlichen See- und Flusslandschaft am Bodensee und Rhein« am 26. August 1973 wurde ein weiteres deutliches Zeichen gegen die Nutzbarmachung der Bodensee- und Rheinregion für Lastschiffe gesetzt.

Doch noch war das Problem nicht endgültig vom Tisch. 1973 legte das Ingenieurbüro Locher & Cie aus Zürich – wie schon 1953 – erneut ein Projekt zur Bodenseeregulierung und Hochrheinschifffahrt vor, das immer noch im Wesentlichen die Ausbaggerung des Konstanzer Trichters sowie der Rheinrinne zwischen Eschenz und Schupfen vorsah sowie den Bau eines Regulierwerks mit Schiffsschleuse unterhalb von Hemishofen. Ein Jahr zuvor wurde ein Projekt als Gemeinschaftsarbeit der Büros Bächtold, Bern, Stadelmann, Ittingen, und Locher & Cie, Zürich, vorgestellt, das kein Regulierwerk, sondern als abgespeckte Form nur die Ausbaggerung der Schifffahrtsrinne vorsah, um damit den Gegnern etwas »Wind aus den Segeln« zu nehmen. In den beiden als Varianten ausgearbeiteten Zusatzprojekten B und C war aber ein Wehr mit speziellen Schifffahrtsnebenkanal resp. einer Schiffsschleuse bei Öhningen geplant.[89]

1974 einigte sich eine schweizerische und eine deutsche Verhandlungsdelegation darauf, nur noch die Rheinstrecke von Basel bis zur Aaremündung für eine allfällige spätere Schiffbarmachung vorzusehen. Auf die restliche Strecke bis zum Bodensee sollte verzichtet werden. Am 17. Dezember 1984 ermächtigte der Bundesrat das Eidg. Verkehrs- und Energie-Departement (EVED), ein Vernehmlassungsverfahren über die Zweckmäßigkeit der Freihaltung von Wasserstraßen für die Schiffbarmachung durchzuführen. Das endgültige Nein zu einer groß angelegten Binnenschifffahrt und damit auch der Schiffbarmachung des Hochrheins brachte der Bundesrat Mitte April 1987,[90] nachdem bereits 1982 acht Kantone den Bundesrat zu einem Entscheid in dieser Sache gedrängt hatten. Danach sollte eine Schiffbarmachung auf dem Rhein nur noch bis zur Aaremündung möglich sein. Eine entsprechende, im Mai 1992 in die Vernehmlassung gegebene Verordnung wurde dann auf den 1. Mai 1993 in Kraft gesetzt.

Damit endete – hoffentlich für immer – die Diskussion über eine mögliche Hochrheinschifffahrt und Bodenseeregulation, obschon noch 1989 Prof. Dr. D. Vischer von der Versuchsanstalt für Wasserbau, Hydrologie und Glaziologie der ETH Zürich auf eine nie veröffentlichte und weiter diskutierte alternative Regulierungsmöglichkeit von Gygax (Bundesamt für Wasserwirtschaft) hinwies: Unter Verzicht auf alle Korrektionsarbeiten und Wehrbauten am Rhein sah Gygax einen Hochwasser-Entlastungsstollen zur Thur mit einer Länge von rund 8 Kilometern vor.[91]

89 Vischer, a. a. O. 1989

90 Schaffhauser Nachrichten vom 16.4.1987; siehe auch entsprechende Protokolle des Bundesrates

91 Vischer, a. a. O. 1989