

OB 2.2 Rheinfelden – Aaremündung

<p>Allgemeine Informationen und technische Daten</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Standortkanton: Aargau ▪ Betroffene Gemeinden: Full-Reuenthal, Kaisten, Koblenz, Laufenburg, Leibstadt, Leuggern, Mettauertal, Möhlin, Mumpf, Rheinfelden, Schwaderloch, Sisseln, Stein, Wallbach ▪ Zuständige Amtsstelle: BAV ▪ Betroffene Amtsstellen: ARE, BAFU, BFE, kantonale Fachstelle Aargau 	<p>Verweise:</p> <p>Kap. 2.3</p> <p>Kap.3</p> <p>Kap. 4.1, 4.4, 4.5, 4.6</p> <p>OB 2.1 Basel-Rheinfelden</p>						
<p>Funktion und Begründung</p> <p>Mit der Verlängerung der Wasserstrasse für die Grossschifffahrt weiter stromaufwärts des Rheins könnten die Güter näher an den Grossraum Zürich transportiert werden. Dies würde die Strassen- und Schieneninfrastruktur im Raum Basel entlasten. Basierend auf den gesetzlichen Grundlagen soll ein späterer Ausbau der Rheinstrecke bis zur Aaremündung durch Freihaltmassnahmen realisierbar bleiben. Am Gewässer oder in dessen unmittelbarer Umgebung dürfen keine Massnahmen getroffen werden, die den Ausbau und den Betrieb der Wasserstrasse technisch und finanziell erheblich erschweren oder verunmöglichen. Im Rhein befinden sich Wasserkraftwerke und Schleusen. Diese Anlagen stellen ein Hindernis für die Schifffahrt dar. Falls die Schifffahrt erweitert wird, müssen potentielle Wasserkraftbauten berücksichtigt werden.</p>	<p>Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene: Kap. 4.4</p> <p>Grundlagen:</p> <p>Mannheimer Akte (SR 0.747.224.101)</p> <p>Übereinkunft von 1879 (SR 0.747.224.32)</p> <p>Internationaler Staatsvertrag von 1929 (SR 0.747.224.052.1)</p>						
<p>Vorhaben</p> <p>Zur Zeit hat der Bund keine konkrete Absicht, die Grossschifffahrt auf dem Hochrhein zu realisieren. Die Gewässerstrecke Rheinfelden-Aaremündung wird für eine spätere Realisierung der Grossschifffahrt freigehalten. Das Generelle Projekt, welches vom ehemaligen Bundesamt für Wasserwirtschaft 1976 veröffentlicht wurde, legt die technischen Daten fest und gilt bis heute als Grundlage für die auf nationaler und internationaler Ebene zu treffenden Massnahmen. Es bestimmt insbesondere die räumliche Anordnung der Hafenanlagen sowie den Lichtraum über der künftigen Wasserstrasse und die Tiefe der Schifffahrtsrinne im Gewässer.</p>	<p>Wasserrechtsgesetz (SR 721.80)</p> <p>Verordnung über die Freihaltung von Wasserstrassen (SR 747.219.1)</p> <p>Bericht über die Schifffahrtspolitik der Schweiz (BBl 2009 7683)</p>						
<p>Vorgehen</p> <p>Der Ausbau des Hochrheins als Wasserstrasse für die Grossschifffahrt bis zum Raum Aaremündung ist zum heutigen Zeitpunkt wirtschaftlich und politisch nur schwer möglich. Dennoch soll diese Option für eine spätere Realisierung bewahrt werden. Die Freihaltung soll pragmatisch umgesetzt werden. Einfache Massnahmen sollen realisiert werden, während aufwändige Massnahmen rechtlich und planerisch gesichert werden.</p> <p>Im Falle einer Realisierung der Wasserstrasse auf dem Hochrhein ist dieses generelle Projekt zu überprüfen und an die dazumal geltenden Gesetze anzupassen. Eine Abstimmung mit dem ISOS Rheinfelden hat stattzufinden</p>							
<p>Stand der Beschlussfassung</p>	<p>offen</p>						
<p>Massnahmen und Stand der Koordination</p> <p>Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Wasserstrasse Rheinfelden - Aaremündung. 	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td style="width: 33%;">F</td> <td style="width: 33%;">Z</td> <td style="width: 33%;">V</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>◆</td> </tr> </table>	F	Z	V			◆
F	Z	V					
		◆					

Hinweise zu den Festlegungen

Der Staatsvertrag zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und Deutschland aus dem Jahr 1929 sieht vor, dass sich beide Seiten darum bemühen, die Strecke von Basel bis zum Bodensee zur Schifffahrtsstrasse auszubauen, sobald es die wirtschaftlichen Verhältnisse erlaubten. Mangelndes wirtschaftliches Interesse, aber auch wachsender Widerstand von umwelt- und landschaftsschützerischer Seite führten dazu, dass bislang nur die Strecke von Basel bis Rheinfelden für die Schifffahrt ausgebaut ist.

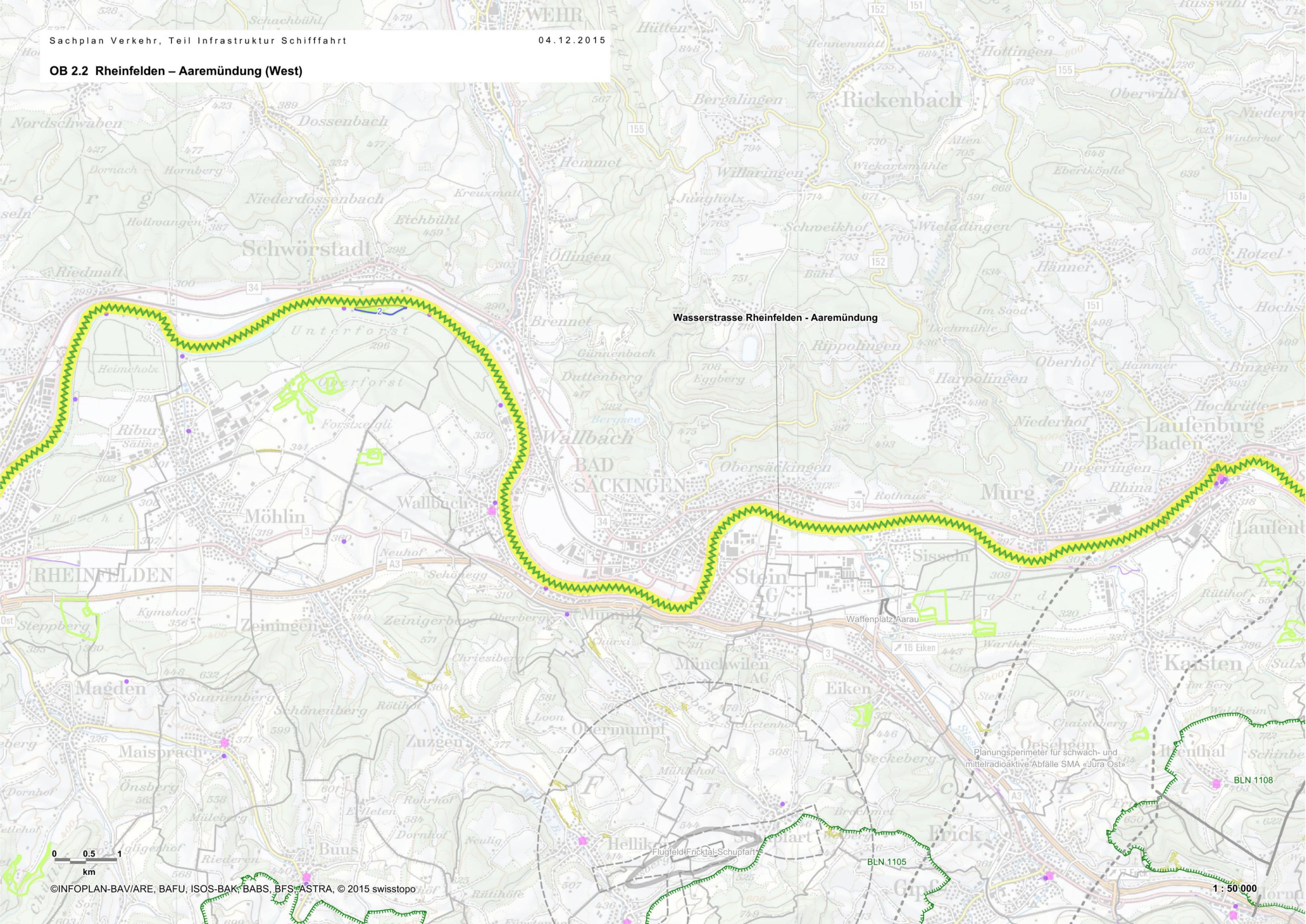
Bereits zwischen den Jahren 1965 und 1971 trat bei den Anrainerkantonen eine zunehmende Abkehr vom Gedanken eines baldigen Ausbaus des Hochrheins zur Grossschifffahrtsstrasse ein. Gemäss der Verordnung über die Freihaltung der Wasserstrassen von 1993 sollte die Strecke zwischen Basel und Weiach für die Grossschifffahrt freigehalten werden. Nach weiteren Diskussionen einigten sich die Kantone am Hochrhein dahingehend, dass ein späterer Ausbau der Rheinstrecke bis zur Aaremündung realisierbar bleiben soll. Dies wird letztlich im Bundesgesetz über die Nutzbarmachung der Wasserkräfte seit 1997 festgehalten.

Mit der Richtplanrevision von 2011 distanziert sich der Kanton Aargau von der Freihaltung. Die Schiffbarmachung des Rheins oberhalb von Rheinfelden und des Unterlaufs der Aare hätte nach Ansicht des Kantons schwerwiegende Auswirkungen auf die Natur und die Flusslandschaften. Ökologische, raumplanerische und verkehrspolitische Gründe sprechen für den Kanton gegen einen Ausbau, insbesondere auch gegen einen Hafen in der Aaremündung. Der Bundesrat hat die Anpassung des kantonalen Richtplanes noch nicht genehmigt.

Hinweise:

Richtplan Kanton Aargau

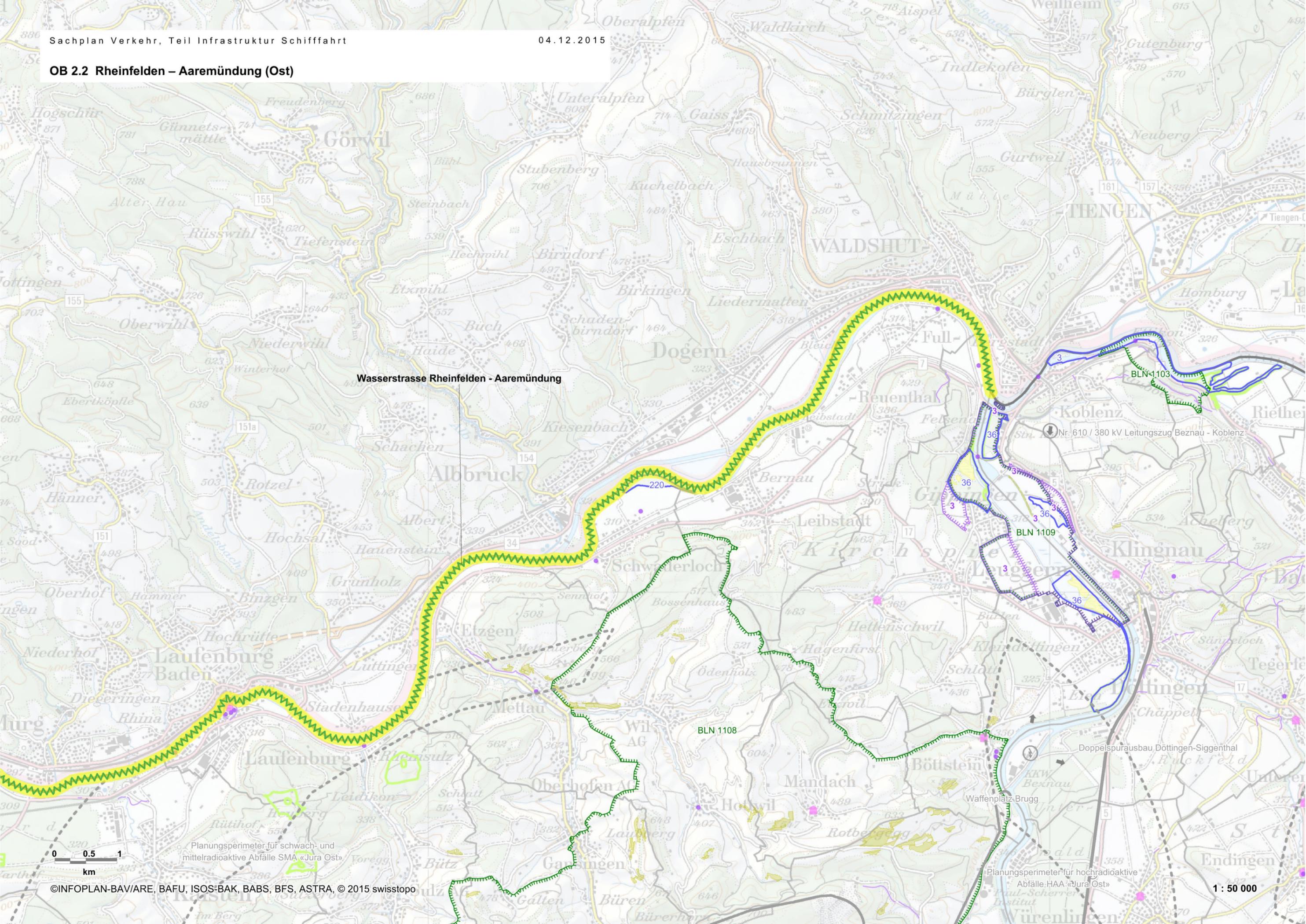
OB 2.2 Rheinfelden – Aaremündung (West)



Wasserstrasse Rheinfelden - Aaremündung

Planungsperimeter für schwach- und mittelradioaktive Abfälle SMA «Jura Ost»

OB 2.2 Rheinfelden – Aaremündung (Ost)



Wasserstrasse Rheinfelden - Aaremündung

BLN 1103

Nr. 610 / 380 kV Leitungszug Beznau - Koblenz

BLN 1109

BLN 1108

Doppelspurausbau Döttingen-Siggental

KKW Beznau

Planungsperimeter für schwach- und mittlerradioaktive Abfälle SMA «Jura Ost»

Planungsperimeter für hochradioaktive Abfälle HAA «Jura Ost»