

Botschaft
des Bundesrates an die Bundesversammlung
betreffend die Genehmigung des Abkommens zwischen
dem Schweizerischen Bundesrat und der Regierung
der Bundesrepublik Deutschland über die Finanzierung
des Ausbaues des Rheins zwischen Neuburgweier/Lauterburg
und St. Goar

(Vom 2. September 1966)

Herr Präsident,
Hochgeehrte Herren!

Die Bevollmächtigten der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Bundesrepublik Deutschland haben am 25. Mai 1966 in Basel ein Abkommen über die Finanzierung des Ausbaues des Rheins zwischen Neuburgweier/Lauterburg und St. Goar unterzeichnet.

Wir beehren uns, Ihnen dieses Abkommen hiermit zur Genehmigung zu unterbreiten.

I. Einleitung

Der Bundesrat hatte Gelegenheit, in verschiedenen an die Eidgenössischen Räte gerichteten Berichten und Botschaften auf die vitale Bedeutung der Rheinschifffahrt als Verbindung mit dem Meer und zugleich mit den an seinem Lauf gelegenen bedeutenden Industrie- und Rohstoffgebieten hinzuweisen, so auch im Jahre 1964 in seiner Botschaft betreffend die Genehmigung des Übereinkommens zur Revision der in Mannheim unterzeichneten Revidierten Rheinschifffahrtsakte. Er hat in jener Botschaft insbesondere auch darauf hingewiesen, welche besondere Stellung das Rechtsregime der Rheinschifffahrt einnimmt und welche Bedeutung dem genannten inzwischen von der Bundesversammlung genehmigten Revisionsabkommen zukommt. Die Eidgenössischen Räte und der Bundesrat haben aber auch stets dem Ausbau der Rheinwasserstrasse ihre volle Aufmerksamkeit geschenkt, was besonders durch die aktive Beteiligung

der Schweiz an der Regulierung des Rheins zwischen Strassburg/Kehl und Istein mit dem Ziel des ganzjährigen Anschlusses der Basler Rheinhäfen an die Rheinwasserstrasse bezeugt wird. Die Schweiz übernahm 60 Prozent der Baukosten, d. h. rund 50 Millionen Schweizerfranken. Auf Betreiben des Amtes für Wasserwirtschaft und besonders durch dieses selbst sowie durch die Versuchsanstalt für Wasserbau und Erdbau an der ETH wurden neuartige fluss- und wasserbauliche Untersuchungen durchgeführt, die bereits auf die zukünftig zu erwartenden schwierigen Probleme ausgerichtet waren und jetzt sehr wertvolle und unentbehrliche Unterlagen für die Lösung dieser Probleme darstellen.

Wir können uns hier in bezug auf die Bedeutung der Rheinwasserstrasse im weitem darauf beschränken, auf die Tabellen 1 und 2 hinzuweisen, aus denen die starke, und wie noch dargelegt wird, den unteren Ausbau der Rheinwasserstrasse bedingende Verkehrsentwicklung hervorgeht.

Tabelle 1

Jahr	Aussenhandelsstonnage der Schweiz (Importe und Exporte)	Umschlag der Basler Rheinhäfen ¹⁾ (Berg- und Talverkehr)	Prozentualer Anteil der Basler Rheinhäfen ¹⁾
	Mio t	Mio t	
1910	7,764	0,065	0,8
1920	6,536	0,016	0,2
1930	9,472	1,100	11,6
1935 ²⁾	8,009	2,217	27,7
1938	8,099	2,704	33,4
<i>Zweiter Weltkrieg</i>			
1946	6,092	1,068	17,5
1950	9,223	3,500	38,0
1955	12,176	4,587	37,7
1960	16,912	6,962	41,2
1961	18,666	6,817	36,5
1962	20,643	7,082	34,3
1963	23,056	8,281	35,9
1964	23,853	7,530	31,6
1965	24,948	8,615	34,9

¹⁾ inklusiv Transitgütermengen.
²⁾ Erster Ausbau der Rheinregulierung Strassburg/Kehl-Istein beendet.
(Erforderliche Fahrwassertiefe und -breite weitgehend erreicht).

Tabelle 2

Jahr	Verkehr der Rheinhäfen oberhalb der deutsch-holländischen Grenze Mio t
1910	50,854
1920	34,530
1930	71,968
1935	70,525
1938	97,158
<i>Zweiter Weltkrieg</i>	
1946	20,904
1950	58,507
1955	101,853
1960	141,023
1961	142,903
1962	140,813
1963	144,901
1964	156,171

II. Der gegenwärtige Ausbauzustand des Rheins

Dieser Ausbauzustand ist das Resultat jahrzehntelanger, über weite Perioden reichender intensiver Arbeiten am Strom, welche verschiedenen Bedürfnissen, wie jenen der Schifffahrt und des Hochwasserschutzes zu dienen hatten. Die durch diesen Ausbau geschaffenen Fahrwassertiefen und -breiten sind nicht längs der ganzen Wasserstrasse einheitliche, sondern es lassen sich die folgenden Stromabschnitte unterscheiden (vgl. Übersichtsplan):

1. Fahrwassertiefen des Rheins bei gleichwertigem Wasserstand¹⁾

2,50 m unterhalb Köln;

2,10 m zwischen Köln und St. Goar;

1,70 m oberhalb St. Goar bis zur untersten Stufe der auch stromabwärts von Basel für die Wasserkraftnutzung vorgesehenen Rheinstraße (zur Zeit Stufe Rhinau).

Oberhalb Rhinau Fahrwassertiefen, die eine unbeschränkte Abladung der Schiffe ermöglichen.

2. Fahrwasserbreiten des Rheins bei gleichwertigem Wasserstand¹⁾

150 m unterhalb St. Goar;

120 m zwischen St. Goar und Oberwesel, Bingen und Mannheim;

¹⁾ Die Strombauarbeiten beziehen sich durchgehend auf den sogenannten «gleichwertigen Wasserstand» (gl. W.). Dieser gleichwertige Wasserstand ist mit einem Bauhorizont vergleichbar und entspricht einem Niederwasserstand, der im Durchschnitt der Periode 1906–1930 an 20 eisfreien Tagen pro Jahr unterschritten wurde.

90 m zwischen Oberwesel und Bingen (im Bingerloch zwei getrennte Fahrwasser von 60 m + 30 m);

80–90 m zwischen Mannheim und Strassburg;

75 m oberhalb Strassburg bis zur untersten Stufe der auch stromabwärts von Basel für die Wasserkraftnutzung vorgesehenen Rheinstrecke (zur Zeit Stufe Rhinau).

Oberhalb Rhinau grosse Fahrwasserbreiten, die einen reibungslosen gleichzeitigen Schiffsverkehr in beiden Richtungen gestatten.

Der Rheinabschnitt zwischen Basel und Strassburg wird seit dem Jahr 1928 systematisch zur Kraftnutzung ausgebaut, wodurch auch für die Schifffahrt günstige navigatorische Verhältnisse geschaffen werden. Dieser Ausbau wurde in der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt eingehend geprüft und in ihrer Resolution vom 29. April 1925 und den seitherigen Ergänzungen hat sie die Vorbehalte und Bedingungen festgelegt, welche sie an die Ausführung des Werkes geknüpft hat. Von den 8 vorgesehenen Stufen sind deren sechs bereits in Betrieb und die siebente, Gerstheim, ist zur Zeit im Bau. Mit deren Inbetriebnahme kann anfangs 1967 gerechnet werden.

III. Der Ausbau der Rheinstrecke oberhalb St. Goar

a. Die Gründe für diesen Ausbau

Die erwähnte, auf dieser Strecke vorhandene Fahrwassertiefe von 1,70 m bei gleichwertigem Wasserstand ermöglicht lediglich eine Auslastung der Rhein-Herne- und Dortmund-Ems-Schiffstypen (2,50 m max. Tiefgang, 1250–1350 t bzw. 930–1000 t Ladefähigkeit) von rund 45 Prozent, wogegen bei einer Fahrwassertiefe von 2,10 m, wie sie auf der unterhalb liegenden Strecke St. Goar-Köln vorhanden ist, bereits eine Auslastung dieser Schiffstypen von rund 68 Prozent ermöglicht wird.

Die starke Zunahme des Verkehrs bzw. der Transportmengen auf der Rheinwasserstrasse seit dem 2. Weltkrieg (s. Tabelle 2) sowie die technische Entwicklung in der Schifffahrt, die im Aufkommen grosser Schubformationen zum Ausdruck kommt und eine erhebliche Verschärfung der Probleme des Nebeneinanderbestehens verschiedener Fahrtechniken mit sich bringt (Selbstfahrer, Schleppzüge, Schubformationen) haben dazu geführt, dass auf der Strecke oberhalb von St. Goar weitere Ausbaumassnahmen erforderlich sind, um einen reibungslosen Betriebsablauf der Schifffahrt zu sichern. Die grossen Transportmengen bedingen bei einer Fahrwassertiefe von nur 1,70 m bei gleichwertigem Wasserstand in Zeiten geringer Wasserführung den Einsatz vieler Schiffseinheiten. Namentlich auf dem Rheinabschnitt St. Goar-Mannheim ist infolgedessen der Ausbau sehr dringlich geworden, wobei besonders auf die Schwierigkeiten auf der «Gebirgsstrecke» zwischen St. Goar und Bingen und vor allem im sogenannten Bingerloch hinzuweisen ist. Die grosse Verkehrsdichte hat hier zu bedeutenden Behinderungen und Verzögerungen im Transportablauf und zu einer starken Unfallhäufigkeit – der weitaus grössten am Rhein – geführt. Dabei

ist auch rechtzeitig Vorsorge zu treffen im Hinblick auf die künftige Verkehrszunahme infolge des Ausbaues angeschlossener Wasserstrassen wie Neckar, Main und Mosel.

Durch eine Vergrößerung der Fahrwassertiefen, die Schaffung eines dritten Fahrwassers im Bingerloch und weitere Verbesserungen der Fahrrinne kann die Schiffsanzahl reduziert und ein reibungsloser sowie wirtschaftlicherer Schiffsfahrtsbetrieb ermöglicht werden. In wirtschaftlicher Beziehung ist dabei besonders auch auf die bessere Auslastungsmöglichkeit der Schiffe hinzuweisen, wodurch ein wesentlicher Beitrag für eine ausgeglichenerere Nutzung der Flotte im Sinne einer Festigung der Struktur geleistet wird. Für die Rheinschiffahrt nach der Schweiz ist es dabei natürlich von grossem Interesse, dass eine Vergrößerung der Fahrwassertiefe auf der ganzen Strecke von St. Goar bis zum Anschluss an den Stromabschnitt Basel-Strassburg verwirklicht wird, auf welchem durch die Wasserkraftnutzung ganzjährig eine volle Abladung der Schiffe ermöglicht wird.

Ein weiteres und besonderes Ausbauproblem stellt sich dabei hinsichtlich der Wasserkraftnutzung zwischen Basel-Strassburg sowie der Erhaltung und Sicherung ausreichender Fahrwasserhältnisse bei und unterhalb Strassburg. Als Folge des Ausbaues der Rheinstraße Basel-Strassburg zur Kraftnutzung wird nämlich die frühere grosse Geschiebezufuhr nach den unterhalb liegenden Strecken sehr stark vermindert, eine Geschiebezufuhr, die sich aus starken Sohlenvertiefungen in der genannten Rheinstraße infolge eines erheblichen Überschusses an Schleppkraft des Stromes nährte. Ein solcher Überschuss an Schleppkraft ist aber auch bei und unterhalb von Strassburg vorhanden und wurde bisher durch die starke Geschiebezufuhr von oben aufgefangen. Wird nun die Geschiebezufuhr stark vermindert, so wird durch den Schleppkraftüberschuss die Sohle angegriffen und es wird sich das Erosionsproblem mit aller Schärfe auf der Strecke bei und unterhalb Strassburg stellen. Diese Erosion hätte aber für die durchgehende Rheinschiffahrt, also auch jene nach der Schweiz und für die Häfen Strassburg und Kehl derart schwerwiegende Folgen, dass ihr Eintreten verhindert werden muss, und zwar durch die Erstellung von Kraftwerken auch unterhalb von Strassburg oder allfällig durch eine Sohlensicherung.

Es sind somit zwei Probleme klar auseinander zu halten, die gelöst werden müssen: Einerseits der Ausbau des Rheinabschnittes St. Goar-Neuburgweier/Lauterburg aus Gründen der Verkehrskapazität und Verkehrssicherheit, anderseits der Ausbau des oberhalb liegenden Rheinabschnittes Neuburgweier/Lauterburg-Strassburg sowohl aus geschiebetechnischen Gründen als auch zur Vergrößerung der Verkehrskapazität.

b. Der Ausbau der Strecke Neuburgweier/Lauterburg-St. Goar

Die oben geschilderten Erschwernisse für die Rheinschiffahrt bewogen Deutschland vorerst dazu, durch die Wasser- und Schiffahrtsdirektion Mainz das Rahmenprojekt vom 5. November 1963 für den Ausbau der Strecke St. Goar-Mannheim aufstellen zu lassen. Dieses sieht einesteiis eine Vergrößerung der Fahrwassertiefe um 40 cm vor, d. h. von 1,70 m auf 2,10 m bei gleichwertigem

Wasserstand, wodurch die gleichen Fahrwasserverhältnisse wie auf der unterliegenden Strecke St. Goar-Köln geschaffen werden. Zudem wird zur Verbesserung der Fahrsicherheit und zur Beschleunigung des Schiffsverkehrs ein drittes Fahrwasser im Bingerloch geschaffen, was den kreuzungsfreien Verkehr gewährleisten wird. Die Baukosten der rund 145 km langen Strecke sind zu 110 Millionen DM veranschlagt. Nach erfolgtem Ausbau werden die Rheinschiffe im Durchschnitt pro Jahr rund drei Monate länger, d. h. während insgesamt rund 8 ½ Monaten voll abgeladen diese Rheinstrecke befahren können. Aber auch während der übrigen Zeit des Jahres, d. h. an rund 3 ½ Monaten, können die Schiffe mit einer gegenüber dem heutigen Zustand um 40 cm grösseren Eintauchtiefe fahren. Das Projekt wurde im Herbst 1964 der Rheinzentalkommission vorgelegt und fand hinsichtlich der von ihr zu wählenden Gesichtspunkte der Schifffahrt die Zustimmung sämtlicher Delegationen.

Die weitere Prüfung der Frage der Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse oberhalb von Mannheim führte Deutschland dazu, die auszubauende Rheinstrecke durch Einbezug des noch vollständig auf deutschem Hoheitsgebiet liegenden Rheinabschnittes Mannheim-Neuburgweier/Lauterburg zu verlängern. Die schweizerischerseits bekundete Möglichkeit einer Beteiligung an der Finanzierung, auf die noch ausführlich eingetreten wird, hat wesentlich dazu beigetragen, dass das Ausbauprojekt in einem für die Schweiz sehr erwünschten Sinne über Mannheim hinaus bis Neuburgweier/Lauterburg ausgedehnt worden ist.

Das ebenfalls von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mainz für die Strecke Mannheim-Neuburgweier/Lauterburg aufgestellte Rahmenprojekt vom 1. Oktober 1965 sieht, gleich wie für die Strecke St. Goar-Mannheim, eine Vergrößerung der Fahrwassertiefe von 1,70 m um 40 cm auf 2,10 m bei gleichwertigem Wasserstand vor. Die Baukosten sind für diesen rund 60 km langen Abschnitt auf 50 Millionen DM veranschlagt, die Bauzeit soll 10 Jahre betragen. Das Projekt wurde im Frühjahr 1966 der Rheinzentalkommission vorgelegt und fand ebenfalls die Zustimmung sämtlicher Delegationen hinsichtlich der von der Kommission zu wählenden Gesichtspunkte. In der hierzu gefassten Resolution wurde, wie früher schon, der Ausbau des Rheins als dringlich bezeichnet und folgendes erklärt: «Die Zentralkommission ist der Ansicht, dass dieses Projekt, wie das Projekt für die Strecke Mannheim-St. Goar, von hervorragender Bedeutung sowohl für die Rheinschifffahrt, als auch für die allgemeine Wirtschaft ist.»

Die gesamten Ausbaurkosten der vollständig auf deutschem Hoheitsgebiet liegenden Rheinstrecke St. Goar-Neuburgweier/Lauterburg werden somit auf Grund der oben erwähnten beiden Projekte zu 160 Millionen DM veranschlagt. Nach Beendigung der Arbeiten wird die gesamte Strecke von St. Goar bis Neuburgweier/Lauterburg dieselbe Fahrwassertiefe aufweisen wie der unterliegende Abschnitt Köln-St. Goar.

c. Die Ausbauprobleme der Rheinstrecke Neuburgweier/Lauterburg-Strassburg

Wie bereits erwähnt, stellt sich auf der 60 km langen deutsch-französischen Rheinstrecke zwischen Strassburg und Neuburgweier/Lauterburg sowohl das

Problem der Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse für die Rheinschifffahrt als auch deren Sicherung gegen die Sohlenerosion.

In bezug auf die Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse ergibt sich aus obigem, dass für die Schifffahrt nach Basel erst dann der volle Nutzen aus der Vergrößerung der Fahrwassertiefe um 40 cm, d. h. von 1,70 m auf 2,10 m bei gleichwertigem Wasserstand auf der Strecke St. Goar-Neuburgweier/Lauterburg erzielt werden kann, wenn auch der Abschnitt Neuburgweier/Lauterburg-Strassburg mindestens eine gesicherte Fahrwassertiefe von 2,10 m bei gleichwertigem Wasserstand aufweisen wird.

In bezug auf die Sicherung gegen die Sohlenerosion, welche wie gesagt, verhindert werden muss, ist abzuklären, auf welche Art der Ausbau zu erfolgen hat, worüber bereits seit einiger Zeit deutsch-französische Besprechungen laufen. Im Vordergrund steht gegenwärtig ein Ausbau mit 2-3 Kraftwerkstufen.

Mit der Kraftwerklösung unterhalb Strassburg wäre einmal die Frage der Verhinderung einer Erosion der Flusssohle auf dem Rheinabschnitt Strassburg-Neuburgweier/Lauterburg gelöst und gleichzeitig die Möglichkeit geschaffen, dass die Rheinschiffe von Karlsruhe bis Basel ganzjährig ohne jegliche Einschränkung der Abladung verkehren könnten. Andererseits würden sich schwierige Probleme in bezug auf die Abmessungen der erforderlichen Schifffahrtsanlagen, d. h. der Schleusen und Vorhäfen, für die Sicherstellung eines grossen Verkehrs stellen, die auch für die schweizerische Rheinschifffahrt nach Basel von grösster Bedeutung sind. Allfällig könnte, wie bereits angedeutet, eine rein flussbauliche Lösung mit Sicherung der Sohle gegen die Erosion in Frage kommen, mit einer Fahrwassertiefe von mindestens 2,10 m bei gleichwertigem Wasserstand wie auf den unterliegenden Strecken.

Die Schweiz hat ein grosses Interesse daran, dass zeitgerecht eine gute Lösung zustandekommt und wird sich nötigenfalls mit allen ihr zur Verfügung stehenden Mitteln hierfür einsetzen müssen.

IV. Die auszuführenden Arbeiten der Rheinstrecke Neuburgweier/Lauterburg-St. Goar

Der Ausbau der 205 km langen Rheinstrecke Neuburgweier/Lauterburg-St. Goar wurde auf dem Abschnitt St. Goar-Mannheim im Frühjahr 1965 bereits in Angriff genommen. Für den Abschnitt Mannheim-Neuburgweier/Lauterburg ist der Baubeginn im Jahr 1967 in Aussicht genommen worden.

Es handelt sich dabei um folgende Arbeiten:

1. Vertiefung der Fahrrinne zwischen St. Goar und Neuburgweier/Lauterburg von 1,70 m auf 2,10 m unter gleichwertigem Wasserstand durch den Einbau von Strombauwerken (Buhnen, Leitwerke), Uferabflachungen, Baggerungen, Felsbeseitigungen und ähnlichem.
2. Verbreiterung der Fahrrinne an Engstellen.
3. Abflachung von Krümmungen.
4. Schaffung eines mittleren (dritten) Fahrwassers im Binger-Riff.

Für besonders schwierige Stellen wurden in der Bundesanstalt für Wasserbau in Karlsruhe bereits umfangreiche Modellversuche durchgeführt, so vor allem für den Abschnitt beim Binger-Riff. Weitere Modellversuche sind bereits in Ausführung oder geplant.

Die umfangreichen Arbeiten werden von der deutschen Wasser- und Schifffahrtsverwaltung ausgeführt und sollen möglichst Ende 1976 beendet sein.

V. Die Finanzierung des Ausbaues des Rheins zwischen Neuburgweier/Lauterburg und St. Goar

a. Die Frage der Finanzierung

Die Frage der Finanzierung des Rheinausbaues oberhalb St. Goar – vorerst nur bis Mannheim – wurde in der Rheinzentralkommission offiziell erstmals in der November-Session 1963 aufgeworfen, nachdem die Schweizerische Delegation in der vorangehenden April-Session bereits die Bedeutung der Verbesserung der Fahrwasserhältnisse auf dem Rhein in ihren verschiedenen komplizierten Zusammenhängen dargestellt und hervorgehoben hatte. «Die Vereinigung der Handelskammern des Rheingebietes» hatte der Kommission den Vorschlag unterbreitet, die Finanzierung der wichtigsten Bauvorhaben an der Rheinwasserstrasse durch eine internationale Anleihe sicherzustellen. Angesichts der in Deutschland bestehenden Finanzierungsschwierigkeiten legte die Delegation dieses Landes Wert darauf, die Ansicht der andern Uferstaaten kennenzulernen. In Besprechungen zwischen Delegierten der Rheinuferstaaten und Belgiens wurde erkannt, dass bei der Finanzierung weniger die Möglichkeit einer internationalen Anleihe als eine Finanzierung aus den Haushaltsmitteln der Uferstaaten in Erwägung gezogen werden könnte. Die Höhe der Beteiligungsquoten wäre dabei auf Grund eines gemeinsamen Programms für alle Ausbauarbeiten an der Rheinwasserstrasse grundsätzlich nach dem Vorteil zu ermitteln gewesen, den die betreffenden Ausbauarbeiten für das einzelne Land erwarten liessen. Die Aufstellung des gemeinsamen Ausbauprogramms und die Festsetzung der Quoten, wenn überhaupt möglich, hätten aber jahrelange Vorarbeiten und Verhandlungen nach sich gezogen. Ein solches Vorgehen war mit der Dringlichkeit der Arbeiten nicht vereinbar.

In Anbetracht der grossen wasserbaulichen Massnahmen in Belgien und Holland wie auch der bevorstehenden Arbeiten auf der gemeinsamen deutsch-französischen Rhein Strecke zwischen Strassburg und Neuburgweier/Lauterburg ergab sich des weitern, dass für die Finanzierung von Ausbauarbeiten auf dem rein deutschen, von St. Goar bis Neuburgweier/Lauterburg reichenden Abschnitt lediglich die Möglichkeit einer Mitwirkung der Schweiz in Frage kam. Der Bundesrat beschloss deshalb am 18. Mai 1965 zur Wahrung der sich für die Schweiz abzeichnenden Interessen und Vorteile, in Fortführung der bisherigen positiven schweizerischen Rheinschiffahrtspolitik, mit der Bundesrepublik Deutschland in Verhandlungen einzutreten. Schon der Ausbau der Strecke St. Goar–Mannheim wird für die Schweiz Vorteile mit sich bringen, die eine

schweizerische finanzielle Mitwirkung allein an dieser Strecke gerechtfertigt hätten. Der volle Nutzen wird für unser Land aber, wie bereits erwähnt, erst erreicht sein, wenn auch die Strecke Mannheim–Strassburg mindestens auf diejenigen Fahrwasserverhältnisse ausgebaut sein wird, wie sie sich nach dem Ausbau der unterliegenden Strecke ergeben werden. Eine Mitwirkung unseres Landes konnte infolgedessen nur im Zusammenhang mit einem Ausbau auch der Rheinstrecke Mannheim–Strassburg in Frage kommen. Aus diesbezüglichen offiziellen Kontakten hatte sich bereits Ende März 1965 ergeben, dass deutscherseits erwogen werde, gleichzeitig mit dem Ausbau der Strecke St. Goar–Mannheim auch jenen der Strecke Mannheim–Neuburgweier/Lauterburg durchzuführen. Die Verhandlungen konnten deshalb für die ganze Strecke zwischen St. Goar–Neuburgweier/Lauterburg aufgenommen werden mit dem zusätzlichen Ziel, einen Zusammenhang hinsichtlich der Strecke Neuburgweier/Lauterburg–Strassburg herzustellen.

Der Nutzen, der sich für die Basler Fahrt nach dem Ausbau der Gesamtstrecke St. Goar–Strassburg ergeben wird, ist bedeutend. Für die Periode 1951–1964 konnte berechnet werden, dass mit den eingesetzten Schiffen infolge ihrer besseren Auslastungsmöglichkeit eine theoretische Mehrleistung von rund 12 Prozent der gesamten in diesem Zeitraum auf dem Rhein nach Basel gefahrenen Gütermengen hätte erreicht werden können. Hinzugekommen wären ein rascherer Schiffsverkehr, der in der erwähnten Mehrleistung noch nicht berücksichtigt ist, sowie verbesserte Verhältnisse in bezug auf die Fahrsicherheit.

Solche Vorteile sind auch für die Zukunft zu erwarten, denn trotz der Strukturwandlungen auf dem Energiesektor, der besonders im Bau von Pipelines und Raffinerien und der teilweisen Verdrängung der Kohle durch flüssige Brennstoffe zum Ausdruck kommt, werden der Rheinschifffahrt grosse Transportaufgaben verbleiben. Der Ausbau wird sich, wie schon erwähnt, im Sinne der Festigung der erstrebten Strukturverbesserung der Rheinschifffahrt auswirken, indem er es ermöglicht, die Reservekapazität der Rheinflotte kleiner zu halten.

Es musste aber auch festgehalten werden, dass eine schweizerische Mitwirkung kein Präjudiz für künftige Beteiligungen der Schweiz zugunsten des weitern Ausbaues des Rheins schaffen darf.

b. Verlauf der Verhandlungen

Die Verhandlungen wurden schweizerischerseits im Hinblick auf den bezüglich der Strecke Neuburgweier/Lauterburg–Strassburg herzustellenden Zusammenhang unter der Voraussetzung geführt, dass der finanzielle Beitrag der Eidgenossenschaft an den Ausbau der Strecke Neuburgweier/Lauterburg–St. Goar in Form eines zinslosen, limitierten Darlehens gewährt werden soll mit der Möglichkeit der Umwandlung in einen à-fonds-perdu-Beitrag nach dem erfolgten, für die Basler Fahrt wichtigen Ausbau der Strecke Neuburgweier/Lauterburg–Strassburg. Sollte dieser Ausbau aber nicht vollständig durchgeführt werden, so wäre das Darlehen zu verzinsen und zurückzuzahlen.

Die Verhandlungen begannen am 18. November 1965 in Basel und führten bereits zu einer weitgehenden Einigung. Die offen gebliebenen Fragen wurden am 18. Mai 1966 in Bonn bereinigt und das Abkommen gleichen Tags paraphiert. Die Unterzeichnung durch die bevollmächtigten Delegationschefs erfolgte am 25. Mai 1966 in Basel.

VI. Erläuterungen zum Abkommen

Artikel 1 enthält nebst der Aufzählung der durchzuführenden Arbeiten und der Angabe der Kosten die Verpflichtung, den bereits begonnenen Ausbau möglichst bis Ende des Jahres 1976 zu vollenden. Mit den Arbeiten für die Strecke St. Goar–Mannheim ist nach einem Bauvorbereitungsjahr im Jahr 1965 begonnen worden. Sie sollen 9 Jahre inklusive einem Baujahr für Restarbeiten dauern. Auf dem Abschnitt Mannheim–Neuburgweier/Lauterburg soll mit den Ausbauarbeiten im Jahr 1967 begonnen und mit zehnjähriger Bauzeit im Jahr 1976 beendet werden. Von den Gesamtbaukosten, die zu 160 Millionen DM veranschlagt werden, entfallen 110 Millionen DM auf die Rheinstrecke St. Goar–Mannheim und 50 Millionen DM auf die Rheinstrecke Mannheim–Neuburgweier/Lauterburg.

Artikel 2 setzt die Höhe des Darlehens zu 30 Millionen Schweizerfranken fest mit einer maximalen Erhöhung um 10 Prozent zur Deckung teuerungsbedingter Mehrkosten, die ausgewiesen werden müssen. Das Darlehen soll in 10 Jahresraten zu 3 Millionen Schweizerfranken am Anfang eines jeden Kalenderjahres überwiesen werden, wobei die erste Rate nach dem Inkrafttreten dieses Abkommens, d. h. im Jahre 1967 fällig wird. Die Verzinsung beginnt am 1. Januar 1977 für den gesamten Betrag von minimal 30 Millionen Schweizerfranken bzw. maximal 33 Millionen Schweizerfranken zu 4½ Prozent, ohne Zinseszinsanrechnung. Infolge der Möglichkeit der Umwandlung des Darlehens in einen à-fonds-perdu-Beitrag werden die Zinsen bis zum 31. Dezember 1989 gestundet. Vom 1. Januar 1990 an hat die Rückzahlung des Darlehens und die Zahlung der Zinsen zu erfolgen, falls nicht Artikel 4, Absatz 2 zur Anwendung gelangt.

In Artikel 3 wird bestimmt, dass das Eidgenössische Amt für Wasserwirtschaft und die deutsche Wasser- und Schifffahrtsverwaltung sich zur Durchführung des Abkommens unmittelbar in Verbindung setzen und wie diese Zusammenarbeit zu erfolgen hat. Das Amt wird dem Bundesrat alljährlich Bericht zu erstatten haben.

Artikel 4 hält fest, dass das Abkommen kein Präjudiz schafft für künftige finanzielle Beteiligungen der Schweiz zugunsten des weiteren Ausbaues des Rheins. Diese Präzisierung war im Hinblick auf die Rechtslage, wie sie sich vor Abschluss des vorliegenden Abkommens prasentierte, angezeigt. Die im Abkommen erwähnten Arbeiten gehen über den Rahmen der als Mannheimer Akte bekannten Revidierten Rheinschifffahrts-Akte vom 17. Oktober 1868 zwischen Baden, Bayern, Frankreich, Hessen, Niederlande und Preussen hinaus. Im nach wie vor gültigen Artikel 28 dieser Akte machten sich die Vertragsstaaten «wie bisher, verbindlich, innerhalb der Grenzen ihres Gebietes das Fahrwasser des

Rheines und die vorhandenen Leinpfade in guten Stand zu setzen und darin zu erhalten.» Im vorliegenden Falle weisen die von der Bundesrepublik Deutschland in Angriff genommenen Arbeiten indessen nicht den Charakter von Unterhaltungsmassnahmen auf; es geht darum, die Verkehrskapazität des, gemäss Mannheimer-Akte, wie bisher in guten Stand gesetzten und erhaltenen Fahrwassers, wie auch die Verkehrssicherheit auf dem betreffenden Rheinabschnitt zu erhöhen; es handelt sich also um einen Ausbau. Eine völkerrechtliche Verpflichtung, solche über die Unterhaltung hinausgehende Massnahmen auszuführen und sich daran finanziell zu beteiligen, besteht ohne besonderen Vertrag weder zulasten noch zugunsten einzelner in der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt vertretener Staaten. Immerhin handelt es sich um eine Angelegenheit, welche von allen Mitgliedstaaten gemeinsam behandelt werden muss, weshalb die Rheinzentralcommission sich auch mit dem vorliegenden Fall befasst hat. Es war daher gegeben klarzustellen, dass die Schweiz mit dem Abkommen vom 25. Mai 1966 neue völkerrechtliche Verpflichtungen nur mit Bezug auf den konkreten Vertragsgegenstand eingeht und dass ihre Entscheidungsfreiheit hinsichtlich der Übernahme allfälliger künftiger ohne neuen Vertrag nicht begründeter Beitragspflichten in keiner Weise eingeschränkt wird.

Ferner wird durch diesen Artikel der erwähnte Zusammenhang mit der Strecke Neuburgweier/Lauterburg-Strassburg hergestellt, indem er in Absatz 2 die Voraussetzungen für eine Umwandlung des verzinslichen Darlehens in einen à-fonds-perdu-Beitrag der Schweiz enthält. Demzufolge entfällt die Rückzahlung des Darlehens und die Zahlung der Zinsen, wenn die Regierungen spätestens im Jahr 1990 festgestellt haben, dass auf der Rheinstrecke zwischen Strassburg und Neuburgweier/Lauterburg eine den jetzigen Verhältnissen entsprechende Fahrrinnenbreite und mindestens eine Fahrrinnentiefe, wie sie auf der unterhalb anschliessend liegenden Strecke bis St. Goar vorhanden sein wird, zur Verfügung steht. Das heisst, es würde dann der Basler Fahrt ab Köln eine durchgehende Fahrwassertiefe von mindestens 2,10 m bei gleichwertigem Wasserstand bis zum Anschluss an die für die Kraftnutzung ausgebaute Strecke zur Verfügung stehen mit der Möglichkeit einer ganzjährig vollen Abladung der Schiffe auf der letztern selbst.

Artikel 5 enthält wie die meisten seit Kriegsende zwischen der Schweiz und der Bundesrepublik Deutschland abgeschlossenen Verträge die übliche Berlinklausel. Sie hat zwar für das vorliegende Abkommen keine praktische Bedeutung; ein sachlicher Zusammenhang zwischen dem Inhalt des Abkommens – d. h. der Finanzierung des Ausbaues des Rheins – und dem Land Berlin besteht nicht. Es handelt sich indessen um eine Bestimmung, auf die von der Bundesrepublik mit Rücksicht auf den Sonderstatus des Landes Berlin grösster Wert gelegt wird, so dass die schweizerische Delegation dem Begehren nach Aufnahme der Klausel schliesslich auch in diesem Fall entsprach, allerdings unter Vorbehalt ihres Rechtsstandpunktes.

Artikel 6 regelt das Inkrafttreten dieses Abkommens. Der Wortlaut ergibt sich aus dem Umstand, dass deutscherseits eine Genehmigung durch das Parlament nicht erforderlich ist.

Wir empfehlen Ihnen, das Abkommen, das einen wichtigen, weit in die Zukunft greifenden Beitrag zur Förderung und Sicherung der schweizerischen Rheinschifffahrt und damit unseres Anschlusses an das Meer darstellt, durch die Annahme des beiliegenden Bundesbeschlusses zu genehmigen.

Die Verfassungsmässigkeit der Vorlage ergibt sich aus Artikel 8 der Bundesverfassung, durch den der Bund zum Abschluss von Staatsverträgen mit fremden Staaten ermächtigt wird. Die Zuständigkeit der Bundesversammlung beruht auf Artikel 85, Ziffer 5 der Bundesverfassung. Da das Abkommen für eine Dauer von mehr als 15 Jahren abgeschlossen ist, unterliegt der beantragte Bundesbeschluss der Bestimmung von Artikel 89, Absatz 4 der Bundesverfassung über das fakultative Staatsvertragsreferendum.

Wir versichern Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 2. September 1966

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Schaffner

Der Bundeskanzler:

Ch. Oser

(Entwurf)

Bundesbeschluss
betreffend die Genehmigung des Abkommens
zwischen dem Schweizerischen Bundesrat und der Regierung
der Bundesrepublik Deutschland über die Finanzierung
des Ausbaues des Rheins zwischen Neuburgweier/Lauterburg
und St. Goar

*Die Bundesversammlung der
Schweizerischen Eidgenossenschaft,*

gestützt auf die Artikel 8 und 85, Ziffer 5, der Bundesverfassung,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 2. September 1966,

beschliesst:

Art. 1

Das am 25. Mai 1966 zwischen dem schweizerischen Bundesrat und der Regierung der Bundesrepublik Deutschland unterzeichnete Abkommen über die Finanzierung des Ausbaues des Rheins zwischen Neuburgweier/Lauterburg und St. Goar wird genehmigt.

Der Bundesrat wird ermächtigt, dieses Abkommen zu ratifizieren.

Art. 2

Dieser Beschluss untersteht der Bestimmung von Artikel 89, Absatz 4, der Bundesverfassung betreffend die Unterstellung der Staatsverträge unter das Referendum.

Art. 3

Der Bundesrat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt. Der für 1967 erforderliche Kredit von 3 Millionen Schweizerfranken ist in den Nachtrag zum Voranschlag einzustellen.

Abkommen
zwischen dem Schweizerischen Bundesrat und der Regierung
der Bundesrepublik Deutschland über die Finanzierung
des Ausbaues des Rheins zwischen Neuburgweier/Lauterburg
und St. Goar

Der Schweizerische Bundesrat
und
die Regierung der Bundesrepublik Deutschland

in dem Wunsche, die Finanzierung des von der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt in ihren Entschliessungen vom 26. April und 20. November 1963, vom 9. April und 14. Oktober 1964 sowie vom 27. April 1966 als dringlich erklärten Ausbaues des Rheins zwischen Neuburgweier/Lauterburg und St. Goar zu erleichtern,

sind wie folgt übereingekommen :

Artikel 1

(1) Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland wird den bereits begonnenen Ausbau des Rheins zwischen Neuburgweier/Lauterburg und St. Goar nach Massgabe der von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mainz aufgestellten Projekte

«Ausbau des Rheins zwischen Mannheim und St. Goar»
vom 5. November 1963

und

«Ausbau des Rheins zwischen Neuburgweier/Lauterburg und Mannheim»
vom 1. Oktober 1965

möglichst bis Ende des Jahres 1976 vollenden.

(2) Die Projekte bezwecken die Verbesserung der Fahrwasserhältnisse des Rheins insbesondere durch

- a. die Vertiefung der Fahrrinne zwischen Neuburgweier/Lauterburg und St. Goar von ein Meter siebzig Zentimeter auf zwei Meter zehn Zentimeter

unter gleichwertigem Wasserstand (gl. W) durch Einbau von Strombauwerken (Buhnen, Leitwerke), Uferabflachungen, Baggerungen, Felsbeseitigungen und ähnlichem,

- b. die Verbreiterung der Fahrrinne an Engstellen,
- c. die Abflachung von Krümmungen,
- d. die Schaffung eines mittleren Fahrwassers im Binger-Riff.

(3) Die Kosten sind veranschlagt auf insgesamt einhundertsechzig Millionen Deutsche Mark.

(4) Die Arbeiten werden von der deutschen Wasser- und Schifffahrtsverwaltung nach den für sie geltenden Bestimmungen ausgeführt.

Artikel 2

(1) Der Schweizerische Bundesrat gewährt der Regierung der Bundesrepublik Deutschland als Beitrag zur Finanzierung der in Artikel 1 umschriebenen Bauarbeiten ein Darlehen von dreissig Millionen Schweizerfranken.

(2) Zur Deckung ausgewiesener teuerungsbedingter Mehrkosten kann der vorgenannte Darlehensbetrag im gleichen Verhältnis bis höchstens zehn vom Hundert erhöht werden.

(3) Das Darlehen wird in Raten von drei Millionen Schweizerfranken am Anfang eines jeden Kalenderjahres überwiesen. Die erste Rate wird mit dem Inkrafttreten dieses Abkommens fällig.

(4) Das Darlehen ist erstmalig vom 1. Januar 1977 an zu viereinhalb vom Hundert im Jahr verzinslich. Die Zinsen werden gestundet. Zinseszins wird nicht erhoben.

(5) Vorbehältlich anderweitiger Regelung zwischen den Vertragsparteien erfolgen die Rückzahlung des Darlehens und die Zahlung der Zinsen vom 1. Januar 1990 an in zehn gleichen Jahresraten.

Artikel 3

(1) Die deutsche Wasser- und Schifffahrtsverwaltung unterrichtet das Eidgenössische Amt für Wasserwirtschaft alljährlich im Herbst auf einer gemeinsamen Bereisung über den Stand der Bauarbeiten, über das Bauprogramm des kommenden Jahres und die Termine sowie über die Ausgaben und teilt dabei Projektänderungen und deren voraussichtliche Folgen in technischer und finanzieller Hinsicht mit.

(2) Auf der Bereisung wird jeweils abgesprochen, zu welcher für die Schifffahrt besonders wichtigen Baumassnahme dem Eidgenössischen Amt für Wasserwirtschaft Entwurfsunterlagen zuzuleiten sind.

(3) Die Besprechungsergebnisse werden in Niederschriften festgehalten.

(4) Das Eidgenössische Amt für Wasserwirtschaft und die deutsche Wasser- und Schifffahrtsverwaltung setzen sich zur Durchführung dieses Abkommens unmittelbar in Verbindung.

Artikel 4

(1) Dieses Abkommen schafft kein Präjudiz für künftige finanzielle Beteiligungen der Schweizerischen Eidgenossenschaft zugunsten des weiteren Ausbaues des Rheins.

(2) Die Verpflichtung der Regierung der Bundesrepublik Deutschland zur Verzinsung und zur Rückzahlung des Darlehens fällt dahin, wenn die Vertragsparteien spätestens im Jahr 1990 durch Austausch von Erklärungen festgestellt haben, dass auf der Rheinstrecke zwischen Strassburg und Neuburgweier/Lauterburg eine den jetzigen Verhältnissen entsprechende Fahrrinnenbreite vorhanden ist und eine Fahrrinntiefe mindestens im gleichen Ausmass zur Verfügung steht wie auf der unterhalb anschliessend liegenden Strecke bis St. Goar.

Artikel 5

Dieses Abkommen gilt auch für das Land Berlin, sofern nicht die Regierung der Bundesrepublik Deutschland gegenüber dem Schweizerischen Bundesrat innerhalb von drei Monaten nach dem Inkrafttreten des Abkommens eine gegenteilige Erklärung abgibt.

Artikel 6

Dieses Abkommen tritt zehn Tage nach dem Tage in Kraft, an dem der Schweizerische Bundesrat der Regierung der Bundesrepublik Deutschland mitteilt, dass die innerstaatlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten des Abkommens erfüllt sind.

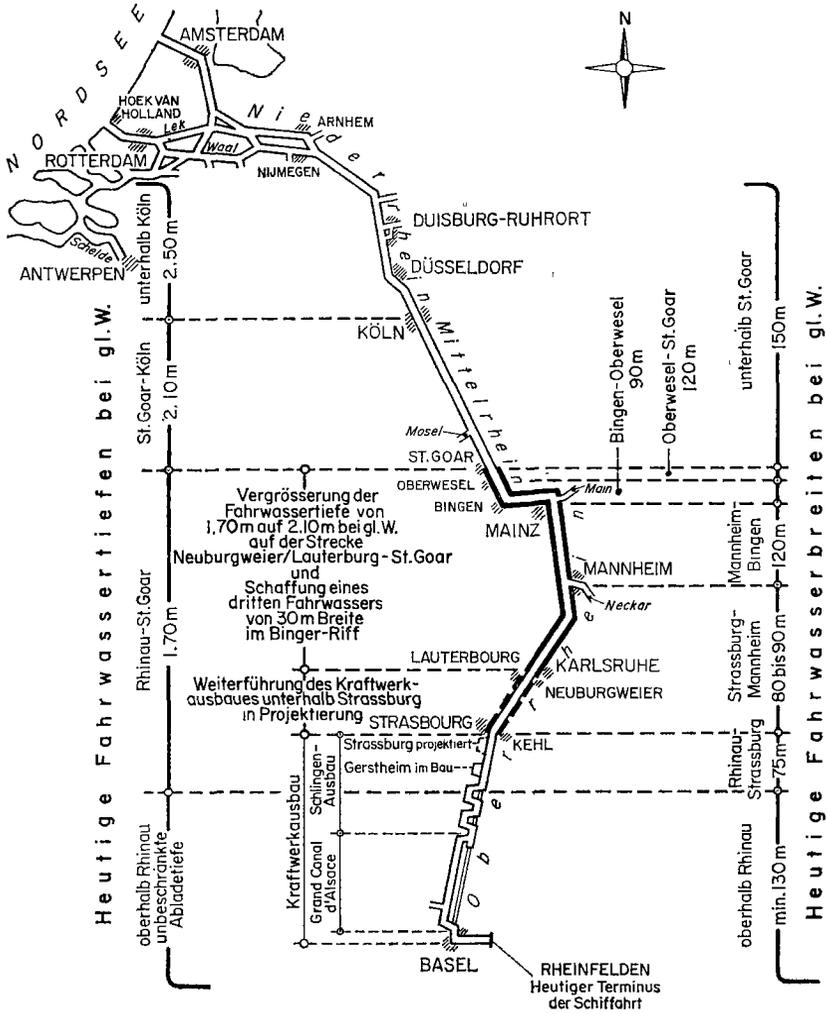
Geschehen zu Basel, in zwei Urschriften, am 25. Mai 1966.

Für den
Schweizerischen Bundesrat
(gez.) **M. Oesterhaus**

Für die Regierung der
Bundesrepublik Deutschland
(gez.) **Poppe**

Ausbau der Rheinstrecke Neuburgweier/Lauterburg–St. Goar

Schematisierter Übersichtsplan



gl.W. = Gleichwertiger Wasserstand, im Mittel an 20 Tagen pro Jahr unterschritten.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Genehmigung des Abkommens zwischen dem Schweizerischen Bundesrat und der Regierung der Bundesrepublik Deutschland über die Finanzierung des Ausbaues des Rheins zwischen Neuburgweier/La...

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1966
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	37
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	9539
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	15.09.1966
Date	
Data	
Seite	204-220
Page	
Pagina	
Ref. No	10 043 390

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.