

# Bundesblatt

90. Jahrgang.

Bern, den 11. Mai 1938.

Band I.

*Erscheint wöchentlich. Preis 20 Franken im Jahr, 10 Franken im Halbjahr, zuzüglich  
Nachnahme- und Postbestellungsgebühr.*

*Eindrückungsgebühr: 50 Rappen die Petitzelle oder deren Raum. — Inserate franko an  
Stämpfli & Cie. in Bern.*

**3658****Botschaft**

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Bewilligung eines Bundesbeitrages an den Kanton St. Gallen für den Ausbau des Rinnsales im Alten Rhein von St. Margrethen bis Bodensee.

(Vom 6. Mai 1938.)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir beehren uns, Ihnen mit dieser Botschaft den Entwurf eines Bundesbeschlusses über die Bewilligung eines Bundesbeitrages an den Kanton Sankt Gallen für den Ausbau des Rinnsales im Alten Rhein vorzulegen.

## I.

Mit dem doppelten Ziele, die immer wieder auftretenden katastrophalen Überschwemmungen des schweizerischen und österreichischen Rheintales zu beseitigen und die Kulturfähigkeit der Rheinebene durch Anlage zweckmässiger Entwässerungssysteme zu heben, wurden zwischen der Schweiz und Österreich die Staatsverträge vom 30. Dezember 1892 und vom 19. November 1924 abgeschlossen.

Im Hinblick auf den erstgenannten Zweck ist die Verkürzung und Regulierung des Rheinlaufes von der Illmündung bis zum Bodensee, mit Anlage der Durchstiche von Fussach und Diepoldsau, vorgesehen und seither ausgeführt worden. Diese Bauten bildeten mit der durch sie bewirkten Hochwasserabwehr die Vorbedingung für die Möglichkeit einer wirksamen Entwässerung der beidseitigen Rheinebenen.

Über das zweiterwähnte Ziel bestimmte Art. 2, Abs. 1, des Staatsvertrages von 1892 allgemein, dass die Vertragsstaaten für die Ableitung der von beiden Durchstichen betroffenen Binnengewässer auf ihrem Gebiete selbständig die geeignete Vorsorge zu treffen haben, unter Einhaltung der Bestimmung des letzten Absatzes des Art. 4 betreffend rechtzeitige Ausführung der in Frage kommenden Arbeiten.

Hinsichtlich der Frage der Benützung des alten Rheinlaufes vom Bruggerhorn oberhalb St. Margrethen über Rheineck bis zum Bodensee als Abflussgerinne unseres rheintalischen Binnenkanals, welche Frage den Gegenstand der vorliegenden Botschaft bildet, bestimmen die Staatsverträge von 1892 und 1924 je in ihrem Artikel 14 materiell übereinstimmend folgendes (Wiedergabe in der Fassung von 1924):

«Das nach erfolgter Ableitung des Rheines durch den Fussacher Durchstich verbliebene alte Rheinbett hat den beiderseitigen Binnengewässern, insbesondere aber dem schweizerischen Binnenkanal als Rinnsal bis zum Bodensee zu dienen. Durch die Internationale Rheinregulierungskommission ist die benötigte Breite und die Richtung des erforderlichen Wasserlaufes, soweit es ohne erhebliche Kosten möglich ist, tunlichst in der Mitte desselben festzusetzen.

Die hiebei allfällig zum Zwecke der Erzielung eines gleichmässigen Gefälles erforderliche Durchstechung von Furten und Regulierung des Kanals ist Sache der Schweizerischen Eidgenossenschaft.

Nach erfolgter Regulierung wird der Unterhalt der Ufer dieses Wasserlaufes durch die betreffenden Regierungen besorgt.»

Obschon es sich beim Alten Rhein um ein Grenzgewässer handelt, hat die Schweiz allein die Kosten für die Herrichtung des Rinnsales zu übernehmen. Die Begründung hierfür liegt in dem überragenden Interesse, welches im Vergleich zu Österreich die Schweiz an einer solchen Lösung der Vorflutfrage für den rheintalischen Binnenkanal hatte. Für letzteren hätte vom Bruggerhorn abwärts in der Tat ein besonderes Abflussgerinne geschaffen werden müssen, wenn nicht infolge Ableitung des Rheines in den Fussacher Durchstich das alte Rheinbett zu diesem Zwecke benützbar geworden wäre.

Aus dem Texte des Artikels 14 und aus den Ausführungen des Abschnittes II ergibt sich, dass man zur Zeit der Verhandlungen, die zum Staatsvertrag von 1892 führten, der Auffassung war, es werde eine Herrichtung allereinfachster Art für dieses Rinnsal genügen. Demgemäss rechnete man mit einer Kosten-summe von nur Fr. 160 000. Diese Bausumme ist unter Art. 2, Ziffer 5, des Bundesbeschlusses vom 27. März 1893 betreffend die Zusicherung eines Bundesbeitrages an den Kanton St. Gallen für die Rheinregulierung von der Illmündung bis zum Bodensee und die Erstellung eines Binnengewässerkanales von oberhalb Sennwald bis Bruggerhorn aufgenommen worden.

## II.

Der Frage der Herrichtung des Rinnsales im Alten Rhein konnte naturgemäss erst in den der Eröffnung des Fussacher Durchstiches folgenden Jahren, d. h. nach vollständiger Ableitung des Rheines in diesen Durchstich und Abschliessung des alten Rheinlaufes durch die entsprechenden Dammbauten, nähergetreten werden. Die internationale Rheinregulierungskommission, die von den Vertragsstaaten mit der Durchführung der staatsvertraglich vereinbarten gemeinsamen Werke betraut worden war, hat in der Anwendung von Art. 14 des Vertrages von 1892 erstmals am 11. Dezember 1902 auf Grund eines Berichtes der Rheinbauleitung Rorschach beschlossen, dass die Axe des zu

erstellenden Rinnsales mit der Landesgrenze zusammenzufallen habe. Am 17. Februar 1903 ergänzte sie diesen Beschluss, indem sie sich einverstanden erklärte, dass die schweizerische Bauleitung die Durchstechung der Furten durch Ausbaggerung besorge und der Materialaushub für den definitiven Kanal zunächst den Kiesbezügern überlassen werde. Nach einer später zu bestimmenden Anzahl von Jahren sollte alsdann die Bauleitung Rorschach die Aushebung des allfällig noch verbleibenden Kanalrestes, sowie die abschliessliche Regulierung der beiden Kanalufer auf Kosten der Schweizerischen Eidgenossenschaft ausführen.

Da dieses in Anlehnung an den Staatsvertrag ins Auge gefasste primitive Vorgehen in der Folge nicht befriedigte, kam die Rheinregulierungskommission am 2. April 1908 auf ihre Beschlüsse zurück. Sie setzte auf Grund der Vorschläge der Rheinbauleitung Rorschach die Breite des erforderlichen Wasserlaufes auf 16,50 m fest und genehmigte für die obere Rinnsalstrecke vom Bruggerhorn bis zum Eselschwanz (Rheinmarke 113+500 oberhalb Rheineck) das Längen- und Normalprofil der zu erstellenden Rinne. Von der Festsetzung eines Normalprofils für die untere Rinnsalstrecke vom Eselschwanz bis zum Bodensee nahm die Kommission Umgang, da nach ihrer Auffassung eine solche Festsetzung in dieser im Rückstaugebiet des Bodensees gelegenen Flussstrecke keinen Zweck hätte.

Dieser Beschluss wurde kurz nach der im Winter 1906/07 bewirkten völligen Abriegelung des Rheines von seinem alten Laufe gefasst. Vor 1906 liess man, obwohl der Fussacher Durchstich im Jahre 1900 eröffnet worden war, bei höheren Wasserständen noch einen Teil der Rheinabflussmengen durch das alte Bett zum Bodensee ablaufen. Das Altbett erfuhr dadurch noch eine kräftige Spülung, wodurch nennenswerte Schlammablagerungen verhindert wurden. Einige Jahre nach Erstellung des Abschlussdammes veranlassten jedoch die von seiten der Gemeinden Rheineck und Tal eingegangenen Beschwerden die st. gallische Regierung, von der Rheinregulierungskommission zu verlangen, dass auch für die untere Strecke des Alten Rheines ein Normalprofil festzusetzen und darnach das Kanalgerinne auszuheben sei.

Die Rheinregulierungskommission beauftragte mit Beschluss vom 16. März 1911 und — nachdem ein neu bearbeitetes Projekt in den folgenden Jahren mit Rücksicht auf die Schlammführung als ungenügend erachtet wurde — mit Schlussnahme vom 6. Juli 1917 die Rheinbauleitung Rorschach, ein die Schlammabführung besser berücksichtigendes Projekt vorzulegen. Dieses Projekt sah in der oberen Rinnsalstrecke bis Rheinmarke 113+500 eine Breite der Gerinnssole von 16,50 m, mit dreifüssigen Böschungen, und von der genannten Rheinmarke abwärts bis zum See einen geschlossenen Kanal von 20 m Sohlenbreite und 4,0 m hohen Leitdämmen vor, unter gleichzeitiger Berücksichtigung der inzwischen von den angrenzenden Gemeinden erhobenen Forderungen auf Berücksichtigung der Schifffahrtsinteressen. Die Rheinregulierungskommission beschloss am 18. Oktober 1920, dieses Projekt in empfehlendem Sinne an die st. gallische Regierung weiterzuleiten. Diese unterbreitete mit Eingaben vom

22. August und 15. September 1921 die auf Fr. 2 965 000 veranschlagte Projektvorlage dem Bundesrate mit dem Vorschlage der Verlängerung des Kanales bis zur Eisenbahnstation St. Margrethen und dem Gesuche um Projektgenehmigung und Befürwortung eines Bundesbeitrages von 80 %.

Damit stellten sich im Ausbau des Rinnsales in der Folge zwei grundsätzliche Fragen:

Erstens diejenige der Tragweite des Art. 14 des Staatsvertrages von 1892 in dem Sinne, ob die Erstellung eines durchgehenden regelmässigen Gerinnes für die Abführung der Wasser- und Schlammengen des rheintalischen Binnenkanals noch unter den genannten Vertragsartikel falle oder nicht vielmehr als eine Fortsetzung des Binnenkanales selber zu gelten habe und damit auf Grund des Bundesgesetzes über die Wasserbaupolizei zu behandeln sei;

zweitens die Frage, ob mit der staatsvertraglichen Aufgabe der Schweiz zugleich Schifffahrtsinteressen wahrzunehmen und ob diese hinsichtlich der Bemessung des Beitrages an die erwachsenden Mehrkosten gleich zu behandeln seien wie die Herrichtung des Rinnsales für die Wasserabführung allein.

Mit Beschluss vom 25. Oktober 1921 lehnte es der Bundesrat mit Rücksicht auf die Zeitverhältnisse und ohne Präjudiz für die Zukunft ab, auf den Ausbau des Rinnsales im alten Rheinbett als Schifffahrtskanal einzutreten; er lud gleichzeitig die st. gallische Regierung ein, für den Ausbau der oberen Rinnsalstrecke von Hektometer 0 bis 40 oberhalb Eselschwanz ein Projekt mit Voranschlag für einen Kanal von 16,50 m Breite und dreifüssigen Böschungen vorzulegen. Dabei liess sich der Bundesrat vom Gedanken leiten, dass die eingereichte Kanalvorlage weit über das im Staatsvertrag vorgesehene Arbeitsprogramm hinausgehe und nicht mehr als Bestandteil der internationalen Rheinregulierung zu betrachten sei, während möglichst mit dem durch Bundesbeschluss vom 27. März 1893 gewährten Kredite von Fr. 160 000 das Auslangen gefunden werden sollte.

Nach längeren Verhandlungen zwischen Kanton und Bund, in denen vorerst ein Projekt der Rheinbauleitung für Wasser- und Schlammabführung allein vom Bruggerhorn bis zum Bodensee, im Kostenbetrage von Fr. 1 900 000 zur Diskussion gestanden hatte, reichte der Kanton St. Gallen unserem Departement des Innern am 12. August 1924 eine reduzierte Projektvorlage ein. Diese sah für die obere Strecke von hm 0 bis hm 46 eine Rinne von 16,50 m Sohlenbreite entsprechend Projekt 1912 vor und schlug für den Abschnitt Rheineck-Bodensee einstweilen eine Versuchsstrecke von 1200 m Länge bei einer Rinnenbreite von ebenfalls 16,50 m vor, mit Anschüttung beiderseitiger Buhnen. Der Kostenvoranschlag belief sich auf Fr. 249 000 für die obere Strecke bzw. Fr. 135 000 für die Versuchsstrecke. St. Gallen ersuchte um Gewährung eines Bundesbeitrages von 80 % gemäss Bundesbeschluss von 1893. Das Departement des Innern teilte mit Rücksicht auf unsern Beschluss vom 25. Oktober 1921 der st. gallischen Regierung mit, dass eine Subventionierung auf

Grund des Art. 23 der Bundesverfassung, wie sie bei der mit Österreich auszuführenden internationalen Rheinregulierung gewährt worden sei, nicht in Frage komme und lud sie ein, das Subventionsgesuch dahin abzuändern, dass es sich auf das Bundesgesetz vom 22. Juni 1877 über die Wasserbaupolizei stütze. Auf erneute Vorstellung des st. gallischen Regierungsrates, der sich auf Art. 4 des Bundesbeschlusses von 1893 berief, wurde unser Justiz- und Polizeidepartement mit der Begutachtung der vorwürfigen grundsätzlichen Fragen beauftragt.

In seinem Mitberichte vom 4. Juli 1925 gelangte das Justiz- und Polizeidepartement auf Grund der Analyse der einschlägigen Bestimmungen des Staatsvertrages von 1892 und des Bundesbeschlusses und unter Würdigung der Motive dieses letztern zu den nachfolgenden, kurz zusammengefassten Folgerungen:

Das Rinnsal erscheine gemäss Art. 2, Ziffer 5, des Bundesbeschlusses als eines der Objekte der Rheinregulierung, für das, wie für die andern, eine Subvention bis zu 80 % des Voranschlages und eine eventuelle Nachsubvention in gleicher Höhe zugesichert wurde. Die Arbeiten im Rinnsal dürften ferner, auch wenn sie eine Folge der Ableitung des rheintalischen Binnenkanales seien, nicht als eine Fortsetzung desselben bezeichnet werden, die unabhängig vom damaligen Bundesbeschlusse erfolge und deshalb von den dort gewährten Subventionen ausgeschlossen sei. Diese Auffassung werde auch bestätigt durch den Art. 5 des Bundesbeschlusses, der die Erstellung des Binnengewässerkanales abwärts nur bis zum Bruggerhorn vorsehe und auch die Subvention von 50 % nur soweit zuerkenne. Über das Reststück dieses Kanales sei nichts bestimmt, weder über dessen Verlauf noch über die Höhe des Bundesbeitrages. Dies zeige ebenfalls, dass man das Rinnsal im Alten Rhein dafür vorgesehen hatte und es den Objekten der Rheinregulierung zuzählte. Zu beachten sei sodann, dass der Bundesratsbeschluss vom 25. Oktober 1921, der einen Beitrag an die Kanalisierung des Rinnsales nicht gewährte, für die Lösung der vorliegenden Frage nicht massgebend sein könne. Denn damals habe der Bundesrat eine Subvention deshalb rundweg abgelehnt, weil das vorgelegte Projekt auf Errichtung eines schiffbaren Rinnsales ausgegangen sei und damit offenkundig den Rahmen der Rheinregulierung überschritten habe. Ebenso wenig dürfe aus der Tatsache, dass der von der Bundesversammlung am 7. April 1922 gewährte Nachtragskredit für die Rheinregulierung keinen Beitrag an die Korrektur des Rinnsales vorsehe, geschlossen werden, dass dieses damit von einer weitem Subvention für die Zukunft ausgeschlossen werden sollte. Das Rinnsal sei damals lediglich deshalb in dem Entwurf und den Beratungen des Jahres 1921/22' übergegangen worden, weil nur internationale Arbeiten berücksichtigt werden wollten. Aus dem Staatsvertrag von 1892 und dem Bundesbeschluss von 1893 ergebe sich allerdings, dass die Durchleitung des schweizerischen Binnenkanals viel einfacher vermutet worden sei, als sie jetzt von den Fachleuten dargestellt werde. Da aber der Ausbau des Rinnsales als Folge der bereits vollendeten Rheinkorrektur zur Notwendigkeit geworden sei, müssten notwendig Bund und Kanton, die jene Arbeiten gemeinsam eingeleitet

hätten, auch deren Durchführung im anfänglich vereinbarten Masse der Mitwirkung gemeinsam sicherstellen, wie es der massgebende Bundesbeschluss vorsehe.

Aus diesen Folgerungen des Justiz- und Polizeidepartements ergibt sich, dass das alte Rheinbett vom Bruggerhorn bis zum Bodensee als Rinnsal für die beidseitigen Binnengewässer, im besondern aber für den schweizerischen Binnenkanal, den Objekten der Rheinregulierung zugehört und als solches zu 80 % der Kosten oder Mehrkosten subventionsberechtigt ist, immerhin unter der selbstverständlichen Voraussetzung, dass Schifffahrtsinteressen dabei nicht berücksichtigt werden. Mehrkosten, die sich aus der Wahrnehmung solcher Interessen ergäben, sind von einem Bundesbeitrag auf Grund des Art. 4 des Bundesbeschlusses von 1893 ausgeschlossen.

Da das Teilprojekt vom 12. August 1924 auf die Schifffahrt keine Rücksicht nahm, erklärte sich der Bundesrat am 15. September 1925 grundsätzlich bereit, dem Kanton St. Gallen auf Grund von Art. 23 der Bundesverfassung an die Kosten des Ausbaues des Rinnsales im Rheinbett auf einer Versuchsstrecke bei Rheineck und später auch auf dem oberen Teil des Rinnsales, von hm 0 bis 46 auf Gebiet der Gemeinde St. Margrethen, einen Beitrag von 80 % zu bewilligen. Gegenüber allfälligen dahingehenden Bestrebungen stellte er gleichzeitig fest, dass die Verbauung der Rheinzuflüsse nicht unter den Begriff der Rheinregulierung im Sinne des Staatsvertrages von 1892 und des Bundesbeschlusses von 1893 fällt und daher auch nicht des in diesen Erlassen vorgesehenen Bundesbeitrages von 80 % teilhaftig werden kann.

Mittlerweile waren bereits Teilarbeiten in der oberen Strecke gemäss dem von der Rheinregulierungskommission genehmigten Normalprofil von 16,50 m Sohlenbreite und dreifüssigen Böschungen, bei einem Sohlengefälle von 0,55 ‰, im Rahmen des ursprünglichen Kredites von Fr. 160 000 ausgeführt worden, welcher Kredit damit erschöpft war. Der Bundesrat stellte die konkrete Beschlussfassung hinsichtlich der oberen Strecke, für welche die oben genannten, weitem Ausbaukosten von Fr. 249 000 angefordert wurden, zurück bis zum Vorliegen der endgültigen Abrechnung über den alten Kredit. Dagegen beschloss er am 28. September 1925 zugunsten der auf Fr. 135 000 veranschlagten Versuchsstrecke bei Rheineck einen Beitrag von 80 %; es sollten daselbst Erfahrungen für die weitere Projektierung im untern Teil des Alten Rheines gesammelt werden können.

Diese Versuchsstrecke konnte in der Folge nicht ausgeführt werden, da die Gemeinde Rheineck das Projekt nachträglich wieder unter Hinweis auf die Schifffahrtsinteressen beanstandete. Der st. gallische Regierungsrat sah sich veranlasst, mit Beschluss vom 26. März 1926 gegen Forderungen der Gemeinde Stellung zu nehmen, für welche diese keinen Rechtsanspruch nachweisen konnte. Er teilte der Gemeinde mit, dass er auf ihr Wiedererwägungsgesuch erst eintreten werde, wenn sie für die Übernahme der baulichen Mehrkosten und für die Kosten der später wiederkehrenden Ausbaggerungen der geforderten, bedeutend breiteren Rinne Garantie leiste. Rheineck hat, ohne diese Ver-

pflichtung auf sich zu nehmen, die Angelegenheit durch Einholung eines fachmännischen Gutachtens weiterverfolgt, das zu einer am 3. Oktober 1928 abgehaltenen Konferenz der beteiligten eidgenössischen und kantonalen Instanzen mit Vertretern des Gemeinderates und der Schiffahrtskommission von Rheineck führte. Es wurde in Aussicht genommen, gemäss dem Vorschlag des Experten der Gemeinde, Direktor Ing. Gutzwiller der Buss AG., Basel, eine Versuchsstrecke von 25 m Sohlenbreite mit  $3\frac{1}{2}$  m hohen Buhnen zu bauen und die Verschlammungsverhältnisse in der Rheinstrecke Rheineck-Bodensee abzuklären, um alsdann auf Grund der Ergebnisse der Versuchsstrecke an die Aufstellung eines definitiven Bauprojektes herantreten zu können. Rheineck beanstandete in der Folge das von der Rheinbauleitung ausgearbeitete Projekt dieser Versuchsstrecke mit der Behauptung, der Kostenvoranschlag sei übersetzt. Darauf gab der Kanton St. Gallen einer Anregung des Oberbauinspektorates Folge, die dahin ging, es seien auf dem schweizerischen Ufer in der Nähe der Steinlibachmündung einige Versuchsuhnen zu erstellen zum mehrfachen Zwecke der Abklärung der Tragfähigkeit des Untergrundes, der Eignung des Aushubmaterials zu Anschüttungszwecken und der Gewinnung von Anhaltspunkten für die Berechnung der Baukosten. Diese im Winter 1929/30 erstellten fünf Buhnen haben hinsichtlich der beiden erstgenannten Gesichtspunkte befriedigende Ergebnisse gezeitigt; ihre Baukosten von insgesamt rund Fr. 55 000 sind verhältnismässig hoch, da für diesen geringen Arbeitsumfang die Bauvorkehrungen und Installationen zu stark ins Gewicht fallen. Die Verlandung der Buhnenfelder macht, unterstützt durch die Ufervegetation und Wasserpflanzen, gute Fortschritte, und es besteht deshalb die Aussicht, dass auch mit dieser offenen Bauweise bald eine Rinne von ausgeprägter Geschlossenheit erzielt werden kann.

Die Rheinbauleitung arbeitete nunmehr das Projekt vom Jahre 1930 für den Ausbau des Rinnsales auf der Strecke Rheineck-Bodensee aus. Sie stützte sich hierin auf das Ergebnis der Konferenz vom 3. Oktober 1928: Ferner standen ihr die Erhebungen des Amtes für Wasserwirtschaft über die Verschlammungsverhältnisse im Alten Rheine und die von der Versuchsanstalt für Wasserbau an der Eidgenössischen Technischen Hochschule durchgeführten Versuche über die Abschwemmbarkeit des sich ablagernden Schlammes zur Verfügung. Endlich verwertete sie die am Alten Rheine unterhalb Rheineck gemachte Beobachtung, dass eine im tiefsten Talweg ziemlich gut ausgebildete Rinne von etwa 250 m Länge trotz der Schlammführung sich in einer Breite von 25 bis 30 m offen erhielt. Dieses Projekt sah eine Breite der Gerinnesohle von 25 m bei  $0,10\text{‰}$  Sohlengefälle vor, mit Anschüttung von hochwasserfreien Buhnen (die im Mündungsgebiet zweckmässig zum Teil durch Leitdämme ersetzt sind). Ausserdem sah es an der Rinnsalmündung Wellenbrecher vor zum Schutze des Gerinnes gegen Verstopfung durch angespülten Sand. Die Kosten wurden für die Rinne Rheineck-Bodensee auf Fr. 1 232 000, für die Wellenbrecher auf Fr. 1 422 000, insgesamt daher auf Fr. 2 654 000, veranschlagt, nicht inbegriffen die weitem Ausbaurkosten der oberen Strecke des Alten Rheines.

Die st. gallische Regierung unterbreitete mit Eingabe vom 29. November/ 6. Dezember 1930 dieses Projekt unserem Departemente des Innern. Sie führte unter anderem aus, dass diese Projektdurchgestaltung gewählt wurde, «weil die Gemeinden Rheineck und St. Margrethen verlangten, der Kanal solle mit Grossschiffen befahren werden können. Sie beriefen sich darauf, dass schon der Alte Rhein schiffbar gewesen sei und dass es Pflicht des Bundes und des Kantons sei, ihnen wieder eine schiffbare Wasserrinne herzustellen». Die Gemeinden verwiesen hierbei auf eine ganze Anzahl öffentlicher Erlasse, z. B. auf den Art. 15 des Staatsvertrages vom 30. Dezember 1892 über die internationale Rheinregulierung, sowie auf den Bundesratsbeschluss vom 4. April 1923 betreffend die schiffbaren oder noch schiffbar zu machenden Gewässerstrecken. In der Tat wären auf dem Wasserwege nach Rheineck transportiert worden:

Im Jahre 1927 . . . . .	47 440	Tonnen	Kies
» » 1928 . . . . .	45 600	»	»
» » 1929 . . . . .	37 270	»	»

Ferner auf Dampfschiffen: im Jahre 1924 23 474 Personen

» » 1926 30 848 »

Die höchste Tagesfrequenz habe am 24. August 1930 4922 Personen betragen.

Der Regierungsrat äussert sich weiter, dass sich gegen den Bundesratsentscheid vom 25. Oktober 1921 grundsätzlich nichts einwenden lasse. Die seitherigen Erfahrungen hätten aber gezeigt, dass das blosses Durchstechen der Furten nicht genüge, um den vom Binnenkanal herangebrachten Schlamm in den Bodensee abzuführen. Es müsse deshalb ganz ohne Rücksicht auf die Schifffahrt eine geschlossene Rinne erstellt werden, die dem Wasser soviel Stosskraft verleihe, dass wenigstens bei mittlerem und niederem Seestande der Schlamm in den See abgetrieben werde. Diesen Zweck würde eine Rinne mit geschlossenen hochwasserfreien Leitdämmen am besten erfüllen. Die Techniker glaubten jedoch, auch mit Bühnen auskommen zu können, wobei die Zwischenräume nach und nach aufgelandet würden.

Diese Vorlage bildete den Gegenstand eingehender Prüfung seitens unserer Departemente des Innern und der Post und Eisenbahnen hinsichtlich der Gesichtspunkte der staatsvertraglichen Verpflichtungen der Schweiz und der schiffahrtstechnischen Wünsche der beteiligten Landesgegend. Gleichzeitig wurden an der Versuchsanstalt für Wasserbau Versuche über die Sedimentation des dem Alten Rhein durch den Binnenkanal zugeführten Schlammes durchgeführt. In langen Verhandlungen zwischen Bund, Kanton und Gemeinden wurde namentlich erörtert, ob eine Sohlenbreite von 16,50 oder 25 m, ein Ausbau des Rinnsales mit Bühnen oder Leitdämmen, ferner, welche Sicherung der wasserseitigen Dammböschungen bei den einzelnen Projektformen erforderlich sei; endlich stand die Frage der Notwendigkeit der Erstellung von Wellenbrechern und jene der Aufteilung der Baukosten nach den Gesichtspunkten

der Wasser- und Schlammabfuhr einerseits bzw. der Schifffahrtsanforderungen andererseits zur Diskussion.

Von seiten des Oberbauinspektorates wurde die Auffassung vertreten, dass eine schmalere Rinne die wirksamere Schlammabfuhr verbürge; ferner dass für die Erfüllung der staatsvertraglichen Pflichten die Erstellung von Wellenbrechern im Mündungsgebiet nicht erforderlich sei, indem aus einer bis in den Mündungsbereich geführten Rinne der Alte Rhein stets den Weg zum See finden werde. Allerdings wäre dort dann zur Zeit der niedrigen Seestände die bestehende Kleinschifffahrt, ähnlich wie dies schon vor Ableitung des Rheines der Fall gewesen sei, zeitweilig behindert. Grundsätzlich waren die Auffassungen darin übereinstimmend, dass eine mit Leitdämmen hergestellte, kanalartige Rinne die beste Schlammabfuhr ermögliche; deren wasserseitiger Uferschutz müsste aber, falls sie in schifffahrtsbetrieblicher Breite vorgesehen würde, erheblich kräftiger ausgebildet werden als für bloss Wasser- und Schlammabfuhr. Die Rheinbauleitung Rorschach berechnete dann im Mai 1933 die Kosten einer 25 m breiten Rinne von Rheineck (hm 62,4) bis Bodensee (hm 115,2) auf Fr. 2 448 000, für die Wellenbrecher auf Fr. 954 000, insgesamt also für eine die Forderungen der Gemeinden auf Befahrbarkeit mit Grossschiffen berücksichtigende Rinne auf Fr. 3 402 000. Zu dem nahezu gleich grossen Betrage von Fr. 3 228 000 war auch das Oberbauinspektorat in seinem Berichte vom Oktober 1932 gelangt, während es die Kosten einer 16,50 m breiten Rinne bis hm 109,2, ohne Wellenbrecher, annähernd auf Fr. 1 546 000 bezifferte, bei Anwendung der von der Rheinbauleitung vorgeschlagenen Baumethoden. Ähnliche, wenn auch absolut weniger grosse Kostenunterschiede wären für die beiden prinzipiellen Lösungen auf der Strecke St. Margrethen-Rheineck zu gewärtigen.

Hinsichtlich der Strecke Rheineck-Bodensee hat sich das Baudepartement des Kantons St. Gallen unterm 24. Mai 1933 anlässlich der Übermittlung der Vernehmlassung der Rheinbauleitung unserem Departemente des Innern gegenüber wie folgt geäußert:

«Materiell haben wir zu dieser Vernehmlassung nur zu bemerken, dass wir mit den Ausführungen der Rheinbauleitung einiggehen und dass auch der Gemeinderat Rheineck diesen zustimmt. Es wird nun Sache des Bundesrates sein, zu entscheiden, welches Projekt gemäss des Bundesbeschlusses vom 27. März 1893 resp. desjenigen vom 8. Juni 1909 und 7. April 1922 subventioniert werden kann. Wir nehmen gerne an, Sie anerkennen für die Subventionierung das Projekt mit einem 25 m breiten Kanal, weil die bestehende Schifffahrt unmöglich unterbunden werden kann und es wegen der starken Verschlammung einfach nicht angeht, nur die Furten zu durchstechen, wie das im Staatsvertrag vorgesehen war. Wir vermuten sehr, dass bei Aufstellung des Staatsvertragsprojektes der Ausbau des Rinnsales im alten Rheinbett schweizerischerseits gar nicht studiert und nur eine ganz generelle Bausumme angenommen wurde. Andererseits war Österreich an diesem Objekt nicht besonders interessiert, weil die Baukosten ganz zu Lasten der Schweiz gehen. So kam es wohl, dass in den Kostenvorschlag eine ganz ungenügende Summe eingesetzt wurde. Laut Art. 4 des Bundesbeschlusses vom 27. März 1893 hat sich der Bund aber verpflichtet, dem Kanton St. Gallen an die Kosten allfälliger Mehrarbeiten die gleiche Subvention zukommen zu lassen, wie sie das erste Mal bemessen wurde.»

Am 8. März 1934 übermittelte das Post- und Eisenbahndepartement dem Departement des Innern den vom Amte für Wasserwirtschaft und vom Bundesamte für Verkehr auf Grund eines Gutachtens des Kaufmännischen Direktoriums in St. Gallen bearbeiteten Mitbericht über die volkswirtschaftliche Bedeutung der Schifffahrt auf dem Alten Rheine zwischen Bodensee und Rheineck. Die oben von seiten der kantonalen Regierung angeführten Verkehrsziffern werden darin in ihrer Grössenordnung im wesentlichen bestätigt; während die entsprechenden Zahlen der Jahre 1930 bis 1932 erheblich kleiner sind. Die genannten Ämter folgern, dass man der Schifffahrt eine berücksichtigenswerte Bedeutung nicht wohl absprechen könne. Bis Rheineck sollte sie in ihrem bisherigen Ausmasse gewährleistet und, wenn dies mit angemessenen Mitteln möglich wäre, sogar gefördert werden.

In der alsdann einverlangten Stellungnahme des Finanz- und Zolldepartements sprach sich dieses unterm 23. Juli 1934 im wesentlichen dahin aus, dass der praktische Nutzen des st. gallischen Projektes zu den gewaltigen Kosten in gar keinem Verhältnisse stehe. Ein lebenswichtiges Interesse sei damit nicht verbunden, da die Belebung der dortigen Unternehmen und des rheintalischen Fremdenverkehrs wohl zum kleinsten Teil von der Ausführung dieses Projektes abhänge. Der Bundesrat habe sich übrigens bereits in seiner Sitzung vom 25. Oktober 1921 gegen den Ausbau des Rinnsales im alten Rheinbett als Schifffahrtskanal ausgesprochen. In Anbetracht der heutigen Finanzlage des Bundes und der noch bevorstehenden vermehrten Finanzaufgaben, denen ein weit grösseres volkswirtschaftliches Interesse zugrunde liege, müsse es sich auch im gegenwärtigen Zeitpunkte mit aller Bestimmtheit gegen die Ausführung und Subventionierung des vorliegenden Projektes aussprechen.

In der Folge hat das Departement des Innern dem Kanton unter Bekanntgabe der Stellungnahme des Finanz- und Zolldepartements empfohlen, die für eine Verbesserung der Schlammabfuhr als geeignet erscheinenden Massnahmen im Sinne des Staatsvertrages auf das Notwendigste zu beschränken. Es möchte erwogen werden, ob nicht die Ausgestaltung einer geeigneten Abflussrinne mittels kostensparender flussbaulicher Methoden angestrebt werden sollte, dies um so mehr, als ein regelmässiger Kanal doch nicht allen Wünschen entsprechen könnte.

Am 30. Oktober 1934 übermittelte dann das Baudepartement St. Gallen dem Oberbauinspektorate, mit dem Ersuchen um Genehmigung, ein Projekt für den Ausbau der Teilstrecke St. Margrethen-Rheineck, dessen Kostenvoranschlag sich auf Fr. 360 800 belief. Da der Kanton einen Bundesbeitrag von 80 % erwartet, hätte die Vorlage die Kompetenz des Bundesrates überschritten. Mit Ermächtigung des Departements des Innern liess daher das Oberbauinspektorat diese Teilvorlage an den Kanton zurückgehen mit dem Bemerkem, dass angesichts der Zuständigkeit der Bundesversammlung der Ausbau der oberen und der untern Rinnsalstrecke nicht getrennt, sondern gleichzeitig zur Sprache gebracht werden sollte.

## III.

Angesichts der vorstehenden Darlegungen hat die st. gallische Regierung mit Eingabe vom August 1936 dem Bundesrat das der gegenwärtigen Botschaft zugrunde liegende Gesamtprojekt für den Ausbau des Rinnsales im Alten Rhein eingereicht.

Unter Bezugnahme auf den Art. 14 des Staatsvertrages vom 19. November 1924 führt die kantonale Regierung in ihrer Eingabe aus, dass ihre gegenwärtige Vorlage sich grundsätzlich auf die staatsvertraglichen Gesichtspunkte beschränke und mit Rücksicht auf die Schwierigkeiten der Finanzierung nur die allernotwendigsten Massnahmen vorsehe. Das Projekt verlange jedoch den Ausbau der ganzen Strecke des Alten Rheines.

In der oberen Teilstrecke St. Margrethen-Rheineck sei auf die von der Gemeinde St. Margrethen vorgebrachten Wünsche schiffahrtstechnischer Natur nicht eingetreten worden. Die Vorlage entspreche hier dem Projekte vom 30. Oktober 1934, welches zwischen dreifüssigen Böschungen eine geschlossene Rinne von 16,5 m Sohlenbreite vorsah.

Für die untere Teilstrecke Rheineck-Bodensee trage das völlig neue Projekt nach Auffassung des Regierungsrates den vom eidgenössischen Departement des Innern gegenüber dem früheren Projekte geäusserten Bedenken und den erhaltenen Weisungen in allen Teilen Rechnung. Obschon nach Bundesratsbeschluss vom 4. April 1923 diese Rheinestrecke in die für die künftige Flussschiffahrt schiffbar zu machenden Gewässerstrecken erster Klasse eingereiht wurde, sei auf die Einhaltung dieser Forderung verzichtet und die Bedingung einer minimalen Sohlenbreite von 25 bis 30 m aufgegeben worden. Umgekehrt würde es sich nicht empfehlen, die Sohlenbreite noch unter das nunmehr vorgeschlagene Mass von 20 m zu verringern. Die Schlammabfuhr sei hierbei gewährleistet und die bisherige Gewerbeschiffahrt gerade noch ermöglicht; eine schmalere Rinne würde längeren Buhnen und damit höheren Baukosten rufen. Nach den Artikeln 24 und 27 des Bundesgesetzes über die Nutzbarmachung der Wasserkräfte seien an den öffentlichen Gewässern Bauwerke so anzulegen, dass die Schifffahrt in dem Masse, wie sie besteht, nicht beeinträchtigt werde.

Um Kosten einzusparen, seien an Stelle der früheren Leitdämme nunmehr grundsätzlich Buhnen vorgesehen, nachdem sich die früher im Einverständnis mit dem Oberbauinspektorate ausgeführte Versuchsstrecke bestens bewährt habe. Einzig im Mündungsbereiche, wo bei zunehmender Breite des alten Flusslaufes Buhnen zu lange und damit zu teuer würden, seien auf kurze Strecke Leitdämme angeordnet. Im Mündungsgebiete habe man auf die Einbeziehung von Wellenbrechern in das Projekt in Berücksichtigung der Wünsche des Oberbauinspektorates verzichtet, wenngleich dieselben nach wie vor als notwendig betrachtet würden; behufs leichterer Offenhaltung der über das Delta führenden Rinne seien lediglich hölzerne, nicht über Niederwasser emporragende Leitwände vorgesehen. Der Regierungsrat möchte sich immerhin vorbehalten, erforderlichenfalls später noch auf die Erstellung von Wellenbrechern aus Stein

zurückkommen zu können. Die Achse des Kanals sei gemäss Art. 14 des Staatsvertrages tunlichst in der Mitte des alten Rheinlaufes gehalten; wo im Interesse der Kostenersparung hiervon abgewichen werde, dürfte die Landesgrenze ohne Schwierigkeiten in die Achse der neuen Rinne verlegt werden, da auf den Flächenausgleich Bedacht genommen sei.

Die Kosten des früheren Projektes seien für die obere Teilstrecke auf Fr. 360 800, für die untere auf Fr. 3 402 000, insgesamt also auf Fr. 3 762 800 veranschlagt gewesen. Demgegenüber belaufe sich der Kostenvoranschlag der Vorlage vom August 1936 nunmehr

für die Strecke St. Margrethen-Rheineck (Projekt 1934), wie	
oben, auf . . . . .	Fr. 360 800
für die Strecke Rheineck-Bodensee (Projekt 1935) auf . . .	» 1 229 200
	<u>Insgesamt auf Fr. 1 590 000</u>

Diese gegenüber der Voraussicht von 1892 immer noch höheren Kosten seien verursacht durch die ungenügende Rechenschaft, welche man sich damals über die notwendigen Arbeiten gab, ferner durch die seit der Ableitung des Rheines eingetretene wesentliche Verschlechterung der Verhältnisse.

Der Regierungsrat erwartet an diese Kosten einen Bundesbeitrag von 80 %, wobei er sich stützt auf den Art. 4 des Bundesbeschlusses vom 27. März 1893, das Gutachten des eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements vom 4. Juli 1925 und den Bundesratsbeschluss vom 28. September 1925 (vgl. Abschnitt II hiervor).

Abschliessend erwähnt der Regierungsrat, dass die internationale Rheinregulierungskommission auf Grund des Art. 14 des Staatsvertrages dem vorliegenden Projekte in ihrer Sitzung vom 12. Dezember 1935 zugestimmt habe. Vor Inangriffnahme des Baues sei auf österreichischem Gebiete noch das wasserrechtliche Verfahren gemäss vorarlbergischem Wasserrechtsgesetz durchzuführen. Nach durchgeführter Regulierung sei der Kanton St. Gallen gemäss Art. 14, Al. 3, bereit, den Unterhalt der Ufer zu besorgen.

Diese Ausführungen der kantonalen Regierung und ihre Projektvorlage bildeten den Gegenstand eingehender Erörterungen zwischen den Departementen des Innern, der Post und Eisenbahnen und der Finanzen, wobei auch der Kanton zu ergänzender Meinungsäusserung eingeladen wurde. In seiner Eingabe vom 12. Juni 1937 bestätigt der Regierungsrat erneut seine Darlegungen vom August 1936; er betont im besonderen, dass die eintretende Verschlechterung der Verhältnisse im Jahre 1892 nicht habe vorausgesehen werden können, dass ferner die Baukosten seither wesentlich verteuert worden seien. Er habe sich im Projekte 1936 ernstlich bemüht, mit einem Minimum von Mitteln das durch den Staatsvertrag gestellte Ziel zu erreichen, und sei mit der Kürzung des Projektes insbesondere im Mündungsgebiet so weit gegangen, dass er alle Vorbehalte anbringen müsse, für den Fall, dass dort später Ergänzungsbauten doch noch notwendig werden sollten.

Das eidgenössische Finanz- und Zolldepartement hat angesichts dieser Sachlage am 16. Juli 1937 erklärt, dass es grundsätzlich gegen die Bewilligung eines Bundesbeitrages keine Einwendungen erhebe. Würden hingegen für Massnahmen zur Förderung von ausserordentlichen Arbeitsgelegenheiten für das Jahr 1938 neue Kredite zur Verfügung gestellt werden, so sollten seines Erachtens für die Arbeiten am Alten Rhein die Arbeitsbeschaffungskredite in erster Linie beansprucht werden, da sich diese Arbeiten in hohem Masse für die Zwecke der Arbeitsbeschaffung eignen.

Das Departement des Innern hat hierauf unterm 23. August 1937 die st. gallische Regierung von dieser Sachlage verständigt. Es hat ihr gleichzeitig mitgeteilt, dass nach Auffassung des Oberbauinspektorates vom rein flussbaulichen Standpunkte des Staatsvertrages aus die Ausführung der im Mündungsgebiete vorgesehenen Pfahlwände entbehrlich wäre, womit sich die Kosten der Projektvorlage von Fr. 1 590 000 auf Fr. 1 420 000 senken liessen. Es ersuchte die Regierung, sich zur Frage der Versandung dieser Rinne bzw. ihrer Offenhaltung noch abschliessend zu äussern. Gleichzeitig legte es den zuständigen st. gallischen Instanzen nahe, die Durchführung des österreichischen wasserrechtlichen Verfahrens zu veranlassen; dessen Ergebnis sollte vor Behandlung der Angelegenheit in den eidgenössischen Räten bekannt sein.

Am 16. November 1937 hat das eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement seinen Mitbericht zur Projektvorlage abgegeben. Es macht auf vier Punkte hinsichtlich der Aufrechterhaltung der bestehenden Schifffahrt aufmerksam, auf welche nicht verzichtet werden könne, die sich aber ohne Inanspruchnahme von Bundesfinanzen berücksichtigen liessen. Sie sind im Beschlussentwurf zu dieser Botschaft niedergelegt.

Mit Eingabe vom 25. Februar 1938 hat die st. gallische Regierung dem Departement des Innern mitgeteilt, dass die Landeshauptmannschaft von Vorarlberg mit Bescheid vom 16. Dezember 1937 die Bewilligung zum Ausbau des Rinnsales im Alten Rhein vom Bruggerhorn bis zum Bodensee nach den vorgelegten Plänen und den angenommenen Parteienforderungen erteilt hat. Eine Abschrift dieses Bescheides liegt der kantonalen Eingabe bei. Da gegen den Bescheid keine Berufung ergriffen wurde, ist er in Kraft getreten.

Unter eingehender Begründung erklärt der Regierungsrat weiter, dass er der Anregung, die längs der Mündungsrinne vorgesehenen Pfahlwände wegzulassen, nicht beipflichten könne. Er führt unter anderem die bisherigen Beobachtungen im Deltabereiche an, woselbst der durch die Nordweststürme verursachte Wellenschlag mehrfach zur Auffüllung der natürlichen Rinne mit Sand und Schlamm geführt habe zu Zeiten, während welcher der Alte Rhein keine Schwemmstoffe zuführte. Die Offenhaltung der Rinne solle durch diese Wände erleichtert werden. Ihr Abstand könne dennoch, wie von österreichischer Seite angeregt, von 25 auf 30 m vergrössert werden, damit bei stärkeren Winden die Durchfahrt nicht gefährdet sei. Der primäre Zweck der Pfahlwände bestehe nicht, wie vom Departement vermutet, darin, in Zeiten niedrigen Wasserstandes die Aufrechterhaltung der gewerblichen Kleinschifffahrt zu erleichtern, sondern

im Bestreben, die Rinne auch im Seebereiche bis zur Halde möglichst offen zuhalten, damit der Fluss seinen Ballast bis in den tieferen See hinausbefördern könne, ohne dass die Ausmündung verstopft werde. Die kantonale Behörde macht hier also eine flussbauliche Notwendigkeit geltend. Wenn hierdurch der gewerblichen Kleinschiffahrt ohne besonderes Zutun ebenfalls gedient werde, sei dagegen um so weniger etwas einzuwenden, als Art. 24, Al. 1, des Bundesgesetzes über die Nutzbarmachung der Wasserkräfte verlange, dass Wasserwerke so anzulegen seien, «dass die Schiffahrt in dem Masse, wie sie besteht, nicht beeinträchtigt» werde. Der Regierungsrat erachte diese Rinnenausbildung bis zur sogenannten Seehalde als unbedingt notwendig und ersuche deshalb um Genehmigung von Projekt und Kostenvoranschlag auch in diesem Punkte.

Der Regierungsrat verweist im weitern auf einen nach seiner Ansicht bestehenden Widerspruch, der zwischen der Auffassung der Bundesorgane, dass eine «bei schlammführenden höheren Wasserständen seitlich überströmbare Rinne der raschen Verstopfung durch Sandablagerung in der Rinne ausgesetzt sei», und der ablehnenden Haltung des Oberbauinspektorates gegenüber dem Vorschlage der Erstellung von Wellenbrechern bestehe. Wellenbrecher wären gerade dazu bestimmt gewesen, eine geschlossene unüberströmbare Rinne zu schaffen; wenn sie «allerdings auch aus anderen Gründen vorgeschlagen und hauptsächlich befürwortet» worden seien, müsse aber auch betont werden, dass eine solche Rinne bis zur Seehalde die beste Lösung wäre. Der Regierungsrat schliesst seine Stellungnahme zur Frage allfälliger Wellenbrecher wie folgt:

«Wenn wir auch bei dem heute zur Diskussion stehenden Projekte von der Erstellung von Wellenbrechern abgesehen und uns auf viel einfachere Vorkehrungen beschränkt haben, so befürchten wir doch, dass mit der Zeit sich die Notwendigkeit der Wellenbrecher ergeben wird. Die Pfahlwände sind dazumal allerdings nicht verloren, sondern sie dienen als Sicherung des Fusses der Wellenbrecher und ermöglichen eine weniger tiefe Fundation für diese. Aber trotzdem werden die zu errichtenden Leitdämme und Molen ein gewaltiges Geld erfordern. Nun kann es doch nicht alleinige Sache des Kantons St. Gallen sein, dafür aufzukommen. — Durch den zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und Oesterreich abgeschlossenen Staatsvertrag hat die erstere die alleinige Pflicht zum Ausbau des Rinnsales vom Bruggerhorn bis zum Bodensee übernommen. Durch Bundesbeschluss vom 27. März 1893 wurde die Kostenteilung zwischen Bund und Kanton festgesetzt. Sollte in der Folge sich die Notwendigkeit einer besseren Sicherung der Mündungsstrecke ergeben, so ist das unzweifelhaft auch noch eine Aufgabe, die aus jener vertraglichen Abmachung hervorgeht. Und demzufolge sind auch die Kosten gemäss jenem Bundesbeschlusse vom 27. März 1893 zu tragen, d. h. es ist vom Bunde ein Beitrag von 80 % der wirklichen Kosten zu leisten, während der Kanton den Kostenanteil von 20 % zu übernehmen hat und die Unterhaltskosten zu seinen Lasten gehen. Wenn auch heute ein Entscheid über die Errichtung von Wellenbrechern noch nicht akut ist, so ersuchen wir Sie doch, uns entweder vom Bundesrate oder von der Bundesversammlung die Zusicherung geben zu lassen, dass bei allfällig später noch notwendig werdenden Sicherungsmassnahmen an deren Kosten wiederum nach Bundesbeschluss vom 27. März 1893 ein Bundesbeitrag von 80% geleistet werde.»

Abschliessend teilt der Regierungsrat noch mit, dass er die nirgends geregelte Frage des Unterhaltes der Sohle des Rinnsales, zum Zwecke der

Vermeidung aller Weiterungen, dahin entschieden habe, dass im Interesse der Schifffahrt der Kanton St. Gallen unter Beihilfe der Gemeinden Rheineck und Thal dafür aufkommen werde.

#### IV.

Den technischen Anordnungen des Projektes vom August 1936 kann im ganzen zugestimmt werden.

In der Teilstrecke St. Margrethen-Rheineck (hm 0 bis 62,40) sind die in Ergänzung der bisher regulierten Abschnitte notwendigen Massnahmen zur Herstellung einer durchlaufenden geschlossenen Rinne von 16,5 m Sohlenbreite vorgesehen. Diese Breite wie auch das Böschungsverhältnis der 3,50 m hohen Leitdämme und deren Schutz gegen Strömungsangriff mittels Grobkiesabdeckung entsprechen den bisher gesammelten Erfahrungen. Das Kanalfälle beträgt im oberen Abschnitt 0,55 ‰ auf 4800 m, im unteren 0,28 ‰ auf 1940 m Länge. Die Rinne fasst ein Hochwasser von 100 m<sup>3</sup>/sek — das nach bisherigen Erfahrungen durchschnittlich nur einmal während je zehn Jahren auftritt — noch mit einer freien Bordhöhe von 35 cm, von einer Rückstauwirkung des Sees abgesehen. Ein Ausbau noch höheren Fassungsvermögens liesse sich wirtschaftlich um so weniger verantworten, als bei der Seltenheit des Auftretens solcher Hochwässer der durch Überflutung entstehende Schaden nicht mehr ins Gewicht fällt.

Diese Ausführungen gelten sinngemäss auch für die Teilstrecke Rheineck-Bodensee (hm 62,40 bis 109,50). Die vorgesehenen Bühnen erreichen eine Kronenhöhe von 4,50 m über Sohlenaxe. Sie sind unüberströmbar, ausgenommen der aussergewöhnliche Fall höchster bisheriger Bodenseestände und gleichzeitiger Katastrophenzuflussmenge des Rinnsales. Die Bühnen werden mit dem an den fünf ausgeführten Versuchsbühnen erprobten Böschungsschutz versehen. Das Sohlengefälle beträgt auf diesem ganzen Gerinneabschnitt nur 0,10 ‰; der Wasserspiegel ist bei höheren Sommerwasserständen des Sees und geringer Zuflussmenge des rheintalischen Binnenkanals bis Rheineck hinauf praktisch horizontal.

Die Bühnenfelder werden durch Zusammenwirken von Wasserpflanzen, Verschlammung und Ufervegetation bald verlanden. Die offene Bühnenbauweise wird also in diesem Flussabschnitt vermöge der natürlichen Verhältnisse ebenfalls zu einer einheitlichen Rinne führen.

Die so geschaffene Rinne gestattet die ganzjährige Aufrechterhaltung der Gewerbeschifffahrt, sofern die Mündungsrinne offengehalten wird. Bei günstigen Sommerwasserständen ist, unter Ausschluss des Kreuzens innerhalb der Rinne, auch der Verkehr von Ausflüglerschiffen vom Bodensee nach Rheineck möglich.

Besondere Aufwendungen für Schifffahrtsbetrieb sind im vorliegenden Projekte nicht mehr eingeschlossen. Die Einbeziehung der Verbesserung des Schiffswendeplatzes in Rheineck in den Kostenvoranschlag rechtfertigt sich durch den Wegfall einer am rechten Ufer an dieser Stelle sonst zu erbauenden Buhne.

Einzelheiten können den Plänen und dem technischen Berichte der Rheinbauleitung Rorschach entnommen werden.

Die im Abschnitt III erwähnte Frage der Erstellung von Pfahlwänden bzw. Wellenbrechern betrifft die Mündungsstrecke vom hm 109,5 bis hm 115,20 (Seehalde).

Die Regulierung des Rinnsals bis hinab zum hm 109,5 würde nach Ansicht des Oberbauinspektorates ausreichen, um die von den Uferanwohnern gewünschte Verbesserung der heutigen Verhältnisse zu schaffen; der Fluss fände jederzeit den Weg zum See, wobei allerdings infolge wechselnder Schlammablagerungen im Delta nicht von einer bestimmten Mündungsrinne gesprochen werden könnte. Die Gewerbeschiffahrt wäre zur Niederwasserzeit, ähnlich wie vor Ableitung des Rheines, zeitweise gehemmt.

Da die st. gallische Regierung auch vom flussbaulichen Gesichtspunkte aus die Sicherung der Mündungsrinne von hm 109,5 bis hm 115,2 mittelst der vorgeschlagenen Pfahlwände für nötig hält, möchten wir ihr in diesem Punkte entsprechen. Dagegen lässt sich die Frage, ob die Errichtung eigentlicher Wellenbrecher — deren Kosten von der Rheinbauleitung im Berichte vom Mai 1933 auf Fr. 954 000 veranschlagt worden sind — im Rahmen der staatsvertraglichen Bestimmung gelegen ist, zurzeit noch nicht abschliessend beurteilen. Heute liessen sich Wellenbrecher nur aus Gründen des Schiffsahrtbetriebes rechtfertigen. Sollten solche Bauten später doch erwogen werden, so bedürfen die Beweggründe anhand der mittlerweile gesammelten Erfahrungen und die Frage der Bemessung eines allfälligen Bundesbeitrages gesonderter Prüfung. Es wird dann auch festgestellt werden können, ob sich nicht die Offenhaltung der Mündungsrinne mittelst Baggerung als wirtschaftlicher erweist, als eine grosse Baumassnahme.

#### V.

Für den Ausbau des Rinnsales wurden bisher folgende Mittel bewilligt:

	Kostenvoranschlag Fr.	Bundesbeitrag %	Bundesbeitrag Fr.
Durch Bundesbeschluss vom 27. März 1893	160 000.—	80	128 000
Durch Bundesratsbeschluss vom 28. September 1925. . . . .	135 000.—	80	108 000
Hierzu kamen:			
Einnahmen aus Kiesausbeutung im alten Rheinbett . . . . .	54 541.48		
Aktivzinse . . . . .	45 046.22		
Mithin: Bisherige Gesamteinnahmen des Rinnsalkontos . . . . .	394 587.70		
Die bisherigen Ausgaben belaufen sich auf den 15. Juni 1933, welcher Betrag sich seither nicht veränderte, auf . . . . .	369 102.51		
Es bleiben somit noch verfügbar (als Rest des Kredites vom 28. September 1925) .	25 485.19		

Der Kostenvoranschlag für die den Gesamtausbau des Rinnsales bezweckende Vorlage vom August 1936 beläuft sich auf Fr. 1 590 000.—  
Somit fallen als neu zu bewilligende Mittel in Betracht, rund Fr. 1 565 000.—

Nach Ausführung dieser Arbeiten wird unter Einschluss der bisherigen Aufwendungen die Regulierung des Rinnsales im Alten Rhein den Gesamtbetrag von rund Fr. 1 960 000 in Anspruch genommen haben.

Die Kosten der gemäss Vorlage vom August 1936 noch erforderlichen Arbeiten sind immer noch sehr hoch. Doch erscheint eine weitere Verringerung nicht mehr möglich. Das vorgelegte Projekt beschränkt sich grundsätzlich auf die Lösung der im Artikel 14 der Staatsverträge von der Schweiz übernommenen Aufgabe und sichert gleichzeitig nur die Aufrechterhaltung der bestehenden Gewerbeschiffahrt, sowie des mit Bodenseedampfern bei günstigen Seeständen gelegentlich betriebenen Ausflüglerverkehrs. Die Mehrkosten eines Ausbaues für Grossschiffahrtzwecke sind also weggefallen. Andererseits aber hat man sich seitens des Bundes zu vergegenwärtigen, dass man an einem Grenzgewässer unter Umständen zu weiter gehenden Vorkehren Hand bieten muss, als man sie für ein Inlandgewässer unter gleichen natürlichen Bedingungen zugestünde. Dieser Fall liegt unseres Erachtens hier vor, indem eine staatsvertraglich begründete Aufgabe zu vollziehen ist, worauf der Vertragspartner den Unterhalt seines Ufers zu übernehmen hat.

Die Projektvorlage wirkt naturgemäss auch stark im Sinne der Arbeitsbeschaffung, welchen Gesichtspunkt die kantonale Regierung ebenfalls geltend gemacht hat. Es rechtfertigt sich daher, dem vom eidgenössischen Finanz- und Zolldepartemente im Mitbericht vom 16. Juli 1937 ausgedrückten Wunsche im Beschlusse Rechnung zu tragen; dieser Wunsch geht dahin, dass, falls zur Förderung ausserordentlicher Arbeitsgelegenheiten für das Jahr 1938 neue Kredite zur Verfügung gestellt würden, für die Arbeiten am Alten Rhein diese Kredite in erster Linie beansprucht werden sollten, da sich diese Arbeiten in hohem Masse für die Zwecke der Arbeitsbeschaffung eigneten. Hinsichtlich der im Herbst 1937 von den eidgenössischen Räten bewilligten 35 Millionen kommt ein solches Vorgehen allerdings nicht mehr in Frage, da dieser Kredit schon voll in Anspruch genommen ist.

Gestützt auf diese Darlegungen haben wir die Ehre, Ihnen den beigefügten Entwurf eines Bundesbeschlusses zu unterbreiten und zur Genehmigung zu empfehlen.

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

Bern, den 6. Mai 1938.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**Baumann.**

Der Bundeskanzler:

**G. Bovet.**

(Entwurf.)

## Bundesbeschluss

betreffend

### die Bewilligung eines Bundesbeitrages an den Kanton St. Gallen für den Ausbau des Rinnsales im Alten Rhein von St. Margrethen bis Bodensee.

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
auf Grund

des Art. 23 der Bundesverfassung, des Bundesbeschlusses vom 27. März 1893, Art. 2 und 4, und des Art. 14 der Staatsverträge vom 30. Dezember 1892 und 19. November 1924 über die Regulierung des Rheines von der Illmündung bis zum Bodensee,

nach Einsicht

der Schreiben des Regierungsrates des Kantons St. Gallen vom August 1936, 12. Juni 1937 und 25. Februar 1938,  
einer Botschaft des Bundesrates vom 6. Mai 1938,

beschliesst:

#### Art. 1.

Das vom Regierungsrate des Kantons St. Gallen mit Eingabe vom August 1936 vorgelegte Projekt für den Ausbau des Rinnsales im Alten Rhein vom Bruggerhorn bei St. Margrethen (hm 0) bis Bodensee (hm 115,20), im Kostenvoranschlage von Fr. 1 590 000, wird genehmigt.

Unter Vorbehalt der Bestimmungen der nachfolgenden Artikel wird an die von der Kostensumme von Fr. 1 590 000 neu aufzubringenden Mittel im Betrage von Fr. 1 565 000 ein Bundesbeitrag von 80 % der wirklichen Kosten bis zum Höchstbetrage von Fr. 1 252 000, d. h. 80 % von Fr. 1 565 000, zugesichert.

#### Art. 2.

Im Hinblick auf eine allfällige spätere Verlegung der Landesgrenze in die Axe des neuen Gerinnes ist vom Kanton St. Gallen im Einvernehmen mit

der eidgenössischen Landestopographie in Anlehnung an die allgemeine Linienführung des Projektes die genaue Lage der Gerinneaxe nach dem Gesichtspunkte des Flächenausgleiches zwischen den beiden Grenzstaaten vorgängig der Inangriffnahme der Arbeiten festzulegen.

#### Art. 3.

Sofern im Laufe des Jahres 1938 von der Bundesversammlung weitere Kredite für Arbeitsbeschaffungsmassnahmen gewährt werden, ist der gemäss Art. 1 bewilligte Bundesbeitrag in erster Linie aus solchen Arbeitsbeschaffungskrediten zu bestreiten.

Der Bundesrat bestimmt das Nähere hierüber.

#### Art. 4.

Bei der Berechnung des Bundesbeitrages werden berücksichtigt die eigentlichen Baukosten, einschliesslich der Enteignungen und der unmittelbaren Bauaufsicht, die Kosten des Ausführungsprojektes und des Kostenvoranschlages, ferner die Aufnahme des Perimeters. Dagegen sind nicht in Anschlag zu bringen die Kosten irgendwelcher anderer Vorverhandlungen, der Tätigkeit von Behörden, Kommissionen und Beamten (von den Kantonen laut Art. 7 a des Wasserbaupolizeigesetzes zu bestellende Organe), auch nicht die Kosten der Geldbeschaffung und die Verzinsung.

#### Art. 5.

Allfällige Projektänderungen bedürfen der Genehmigung durch das eidgenössische Departement des Innern.

Dem eidgenössischen Oberbauinspektorate sind jährliche Bauprogramme zur Genehmigung vorzulegen.

#### Art. 6.

Die planmässige Bauausführung und die Richtigkeit der bezüglichen Ausweise werden vom eidgenössischen Oberbauinspektorate kontrolliert. Die Kantonsregierung wird zu diesem Zwecke den Beamten dieses Amtes die nötige Auskunft und Hilfeleistung zukommen lassen.

#### Art. 7.

Die Auszahlung des gemäss Art. 1 bewilligten Bundesbeitrages erfolgt im Verhältnis des Fortschreitens der in den jeweiligen Bauprogrammen vorgesehenen Arbeiten gemäss den von der Kantonsregierung eingereichten und vom eidgenössischen Oberbauinspektorate geprüften Kostenausweisen.

Der jährliche Höchstbetrag beläuft sich auf Fr. 300 000.

#### Art. 8.

Vor der Durchführung des Projektes sind die zur Wahrung der Fischereinteressen erforderlichen Massnahmen zwischen dem kantonalen Volkswirt-

schaftsdepartement und der eidgenössischen Inspektion für Forstwesen, Jagd und Fischerei festzusetzen.

Bei der Ausführung des Projektes ist der Wahrung des Landschaftsbildes nach Möglichkeit Rechnung zu tragen.

#### Art. 9.

Ohne Belastung der Bundesfinanzen sind vom Kanton St. Gallen unter allfälliger Heranziehung der Gemeinden und Schiffahrtstreibenden im Interesse der bestehenden Schiffahrt folgende Vorkehren zu treffen:

1. Die durch die überflutbaren Pfahlwände begrenzte Mündungsrinne ist als Fahrrinne durch beidseitig alle hundert bis zweihundert Meter aufgestellte Baken zu kennzeichnen.

2. Beim Weissen Haus in Altenrhein ist für Landungsmöglichkeit in dem Sinne zu sorgen, dass die Firma G. Füllemann & Sohn, Rorschach, der vom eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement eine bis zum Jahre 1949 gültige Konzession zum Befahren der Strecke Rorschach-Strandbad Altenrhein erteilt wurde, diese Station pflichtgemäss bedienen kann.

3. Behufs Anlegens grösserer Schiffe an der Quaimauer von Rheineck ist am linken Ufer bis zur genannten Mauer mittelst Baggerung genügend Raum zu schaffen.

4. Infolge der Unmöglichkeit des Kreuzens grösserer Schiffe innerhalb der ausgebauten Rinne ist bei eintretendem Bedürfnisse an der Gerinnemündung zu signalisieren, ob die Einfahrt frei oder infolge eines zu tale fahrenden Schiffes gesperrt ist.

#### Art. 10.

Der Unterhalt des gemäss Art. 1 ausgeführten Werkes geht gemäss Bundesbeschluss vom 27. März 1893, Art. 12, zu Lasten des Kantons St. Gallen und ist vom eidgenössischen Oberbauinspektorate zu überwachen.

Der Kanton St. Gallen übernimmt ferner, entsprechend seiner Erklärung vom 25. Februar 1938, den Unterhalt der Sohle des ausgebauten Rinnsales.

#### Art. 11.

Dem Kanton St. Gallen wird eine Frist von einem Jahre gewährt, um sich darüber zu erklären, ob er den vorstehenden Bundesbeschluss annimmt.

Der Bundesbeschluss fällt dahin, wenn dessen Annahme nicht innerhalb dieser Frist erfolgt.

#### Art. 12.

Dieser Beschluss tritt, als nicht allgemein verbindlicher Natur, sofort in Kraft.

Der Bundesrat ist mit seiner Vollziehung beauftragt.

**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Bewilligung eines Bundesbeitrages an den Kanton St. Gallen für den Ausbau des Rinnsales im Alten Rhein von St. Margrethen bis Bodensee. (Vom 6. Mai 1938.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1938
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	19
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	3658
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	11.05.1938
Date	
Data	
Seite	669-688
Page	
Pagina	
Ref. No	10 033 607

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.