

# Bundesblatt

81. Jahrgang.

Bern, den 14. August 1929.

Band II.

*Erscheint wöchentlich. Preis 20 Franken im Jahr, 10 Franken im Halbjahr, zuzüglich  
Nachnahme- und Postbestellungsgebühr.  
Einrückungsgebühr: 50 Rappen die Petitzelle oder deren Raum. — Inserate franko an  
Stämpfli & Cie. in Bern.*

2474

## Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Regulierung des Rheins zwischen Basel (Istein) und Strassburg.

(Vom 6. August 1929.)

*Herr Präsident!**Hochgeehrte Herren!*

Wir beehren uns, Ihnen den am 28. März 1929 zwischen Bevollmächtigten der Schweiz und des Deutschen Reiches in Bern abgeschlossenen «Vertrag über die Regulierung des Rheins zwischen Strassburg/Kehl und Istein» zur Genehmigung zu unterbreiten. Der Vertrag soll den Ausbau des Rheins von Basel bis nach Strassburg zum Grossschiffahrtweg und damit die Verbindung der Schweiz mit dem Meere sicherstellen.

## I.

Über die Verhandlungen betreffend den Ausbau des Rheins zwischen Strassburg und Basel, die in den Jahren 1921/22 in der Rhein-Zentralkommission stattgefunden haben und die zu einem Kompromisse führten, gemäss welchem die Kommission einerseits die Bewilligung zur Ausführung der ersten Stufe des von Frankreich vorgelegten Seitenkanalprojektes, des sogenannten Kemberwerkes, erteilte, andererseits grundsätzlich ihr Einverständnis erklärte mit der Regulierung des Rheins zwischen Strassburg und Basel, wie sie von der Schweiz verlangt worden war, hat sich der Bundesrat in seinem Bericht an die Bundesversammlung «über sein bisheriges Vorgehen in der Rheinfrage» vom 11. August 1922 eingehend geäußert. Die Bundesversammlung hat mit Beschluss vom 24./26. April 1923 von diesem Berichte Kenntnis genommen und gleichzeitig eine Motion folgenden Wortlautes gutgeheissen:

«Der Bundesrat ist, unter Vorbehalt endgültiger Entschliessungen des Parlaments, im Rahmen seiner Kompetenzen eingeladen, nachdrücklich die Studien und Unterhandlungen, die die Rheinregulierung zum Gegenstande haben, zu fördern.»

Es sei nachstehend in möglichster Kürze auf die Bestrebungen des Bundesrates hingewiesen, die zur Aufstellung eines endgültigen Regulierungspro-

jekt, zu dessen Genehmigung durch die Rhein-Zentralkommission und schliesslich zum Abschlusse des oben erwähnten Vertrages mit Deutschland geführt haben.

Die Projektierung wurde folgendermassen durchgeführt. Gestützt auf die eigenen Studien und das vorhandene Material hatte das Amt für Wasserwirtschaft zunächst ein ganz generelles Projekt (vom Dezember 1920) selber aufgestellt, welches der Rhein-Zentralkommission während der Februar-Session 1921 vorläufig eingereicht worden ist. Mit der Ausarbeitung eines detaillierten Projektes beauftragte das Amt das Ingenieurbureau Bosshardt in Basel. Dieses Projekt lag im September 1921 vor und wurde im November des gleichen Jahres der Zentralkommission unterbreitet. Im Anschlusse daran fasste die Rhein-Zentralkommission die Resolution vom 10. Mai 1922. In dieser Resolution, gemäss welcher die Zentralkommission grundsätzlich ihr Einverständnis mit der Regulierung des Rheins erteilt hat, ist festgelegt worden, dass die schweizerische Delegation der Kommission seinerzeit die Ausführungsprojekte vorlegen werde. Eine «Vereinbarung» gleichen Datums zwischen der deutschen, französischen und schweizerischen Delegation sieht ferner eine Verständigung der drei Staaten untereinander vor «über die Ausführungsbedingungen . . . . sowie auch über die Auswahl jener Stromabschnitte, deren Regulierung im Interesse der Schifffahrt am dringendsten ist».

Mit Rücksicht auf die eingehenden Kenntnisse des Rheins und die grossen Erfahrungen auf dem Gebiete der Regulierung, welche die Flussuferstaaten Deutschland und Frankreich besitzen und im Hinblick darauf, dass die Aufstellung des Ausführungsprojektes technische Erhebungen am Orte selbst bedingten, gelangten die Bundesbehörden an die zuständigen Stellen dieser Flussuferstaaten, um sie für die Ausarbeitung des Projektes zu gewinnen. Frankreich lehnte eine aktive Mitwirkung bei den Projektierungsarbeiten ab. Dagegen sagte uns Deutschland die gewünschte Mitarbeit zu. In den am 6. März und 18. August 1923 zwischen dem Eidgenössischen Amte für Wasserwirtschaft und der Badischen Wasser- und Strassenbaudirektion in Karlsruhe abgeschlossenen Verträgen wurde dem Rheinbauamte Freiburg i. Br. die Bearbeitung des Projektes für die Stromabschnitte Basel (Istein)-Breisach und Breisach-Strassburg übertragen.

Anfangs des Jahres 1924 lag das Ausführungsprojekt Istein-Breisach bereits fertig vor. Die vom Bundesrate zur Verfolgung und Begutachtung der Projektierungsarbeiten bestellten technischen Experten, die Herren Nationalrat Ingenieur R. Zschokke in Gontenschwil, Dr.-Ing. H. Bertschinger in Zürich, Professor E. Meyer-Peter in Zürich und Ingenieur O. Bosshardt in Basel, äusserten sich dahin, dass das Projekt auf eingehenden Untersuchungen und sorgfältig erhobenen technischen Grundlagen beruhe und sehr wohl ausführbar sei. Auch die vom Bundesrate zur Prüfung der wichtigeren Rheinangelegenheiten eingesetzte schweizerische Rheinkommission gelangte zum Schlusse, dass es sich rechtfertige, die zur Ausführung der Vorlage erforderlichen Schritte

zu unternehmen. Der Bundesrat beschloss daher, das Projekt der Rhein-Zentralkommission in deren Dezember-Session 1924 zur endgültigen Genehmigung zu unterbreiten.

Die Zentralkommission beauftragte in der Folge eine Unterkommission damit, sowohl diese Vorlage wie auch das gleichzeitig von Frankreich eingereichte Projekt für den Bau der an Kembs anschliessenden weiteren Stufen des Seitenkanals näher zu prüfen und ihr darüber in ihrer folgenden Session Bericht zu erstatten. Der Schweiz wurde Gelegenheit gegeben, in der Zwischenzeit auch noch das Ausführungsprojekt über die Regulierung der Strecke Breisach-Strassburg einzureichen; dessen Übermittlung an die Unterkommission, in der sich die Schweiz vertreten liess durch Herrn Direktor Ingenieur Payot in Basel, erfolgte anfangs Januar 1925.

Trotzdem das Regulierungsprojekt, wie erwähnt, im Kompromisse vom 10. Mai 1922 grundsätzlich genehmigt worden war, wurden sowohl in den Verhandlungen der Unterkommission als auch in der daran anschliessenden Frühjahrs-Session 1925 der Rhein-Zentralkommission von den Vertretern Belgiens, Frankreichs, Grossbritanniens und Italiens Einwände gegen die Ausführung des Projektes gemacht, die kaum etwas anderes bedeuteten, als eine grundsätzliche Ablehnung der Regulierung überhaupt, die aber von den Delegierten der übrigen in der Zentralkommission vertretenen Staaten nicht als stichhaltig anerkannt werden konnten. So wurde erklärt, dass — weil das Projekt eine Erhöhung der mittleren Wassergeschwindigkeit im regulierten Rhein um 1 bis 2% vorsieht, währenddem die massgebende maximale Geschwindigkeit selbstverständlich erheblich herabgesetzt wird — die Ausführung der Regulierung überhaupt keine Verbesserung der gegenwärtigen Fahrwasserhältnisse des Flusses herbeiführe und die ihr zugeschriebenen Vorteile gar nicht bringen werde. Sodann ist die Befürchtung geäussert worden, dass durch die Ausführung des Regulierungsprojektes das bereits bestehende Regulierungswerk unterhalb Strassburg gefährdet werden könnte. Durch die Ausführung des Projektes würde die Erosion nicht, wie von den deutschen und schweizerischen Technikern angenommen wurde, unterbunden, sondern bloss vom Rhein oberhalb Strassburg auf den unterhalb liegenden Abschnitt des Rheins übertragen. Es wurde sodann als ein Gebot der Vorsicht bezeichnet, die Arbeiten nur an einer einzigen Stelle in Angriff zu nehmen und damit etappenweise von Strassburg aus flussaufwärts vorzurücken, anstatt, wie die Projektverfasser zwecks Ersparnis an Zeit und Kosten vorgesehen hatten, sie gleichzeitig an mehreren Stellen des Stromes einzuleiten.

Wie schon im Berichte des Bundesrates über seine Geschäftsführung im Jahre 1925 (S. 42 ff.) ausgeführt worden ist, endeten schliesslich diese Verhandlungen wiederum mit einem Kompromiss. Das Regulierungsprojekt wie auch das Projekt für die Fortsetzung des Seitenkanals wurden gutgeheissen. Den oben erwähnten Bedenken gegen das Regulierungsprojekt sollte Rechnung getragen werden durch Abänderung des Bauprogramms des Projektes sowie

durch Auferlegung einer Garantieverpflichtung auf die Schweiz und Deutschland. Der das Regulierungswerk betreffende Teil der Resolution der Zentralkommission vom 29. April 1925 hat folgenden Wortlaut:

«1. Die Regulierungsarbeiten im Rhein zwischen Istein und Strassburg sollen fortschreitend von Tal zu Berg ausgeführt und gleichzeitig nur auf zwei Abschnitten auf einmal in Angriff genommen werden: auf einem, welcher unmittelbar oberhalb der bereits zwischen Strassburg und Sondernheim gebauten Regulierungswerke beginnt, und auf einem zweiten, der von einem Punkt ausgeht, der am untern Ende der Erosionsstrecke in der Nähe von Hartheim liegt. Von letzterem Punkt aus können jedoch die Arbeiten gleichzeitig bergwärts in Richtung Istein und talwärts in Richtung Strassburg in Angriff genommen werden.

2. Die Kommission macht ihre Genehmigung von dem Abschluss eines Abkommens zwischen Deutschland und der Schweiz betreffend die Übernahme nachstehender Verpflichtungen abhängig:

- a) die nötigen Massnahmen zu ergreifen, damit die Schifffahrt während der Ausführung der Regulierungsarbeiten durch diese keine nennenswerte Behinderung erfährt;
- b) auf eigene Kosten alle schädlichen Folgen, die für den bereits regulierten Teil der Wasserstrasse unterhalb Strassburg durch die Ausführung und das Bestehen der Regulierungsarbeiten oberhalb Strassburg entstehen könnten, zu beheben.

3. Verwaltungsklausel. Die Kommission nimmt zu Protokoll, dass Frankreich bei der Ausführung der Regulierungsarbeiten seinen technischen und behördlichen Beistand — ebenso als ob Frankreich selbst und auf eigene Rechnung diese Arbeiten ausführe — zur Verfügung stellen wird und dass die Uferstaaten sich bemühen werden, die Art und Weise ihrer technischen und behördlichen Mitarbeit durch ein Abkommen zu regeln, das spätestens 6 Monate nach der Überreichung von Vorschlägen seitens eines der genannten Staaten getroffen sein soll, wobei der finanzielle Teil der Frage durch das Abkommen vom 10. Mai 1922 geregelt bleibt. Das Abkommen soll, wenn es getroffen ist, zur Kenntnis der Kommission gebracht werden.»

Nach nochmaliger Überprüfung und endgültiger Abklärung der wirtschaftlichen Seite des Projektes durch das Amt für Wasserwirtschaft, über die in der Anlage 3 dieser Botschaft zusammenfassend berichtet wird, galt es nunmehr Verhandlungen mit den beteiligten Uferstaaten, Deutschland und Frankreich, einzuleiten, um deren Mitwirkung bei der Ausführung der Regulierung vertraglich zu regeln. Der Bundesrat bestellte Ende Juni 1925 eine Delegation, bestehend aus den Herren Direktor Herold, Professor W. Burckhardt in Bern, Direktor Ingenieur Payot in Basel, und beauftragte sie, die Vorar-

beiten für die Aufnahme dieser Verhandlungen durchzuführen. Die Delegation entledigte sich noch im gleichen Jahre ihrer Aufgabe und übermittelte dem Bundesrat als Ergebnis ihrer Beratungen:

1. den Entwurf einer «Vereinbarung zwischen der Schweiz, Deutschland und Frankreich über die Ausführung der Regulierung des Rheins», in dem die Ausführung des Regulierungsprojektes durch die Badische Wasser- und Strassenbaudirektion in Karlsruhe und die Überwachung der Arbeiten durch eine Baukommission, in der die drei Staaten mit je zwei Mitgliedern vertreten sind, vorgesehen war;

2. den Entwurf eines «Bauvertrages», worin die Rechte und Pflichten der Baukommission einerseits und der Bauleitung (Badische Wasser- und Strassenbaudirektion, Karlsruhe) andererseits näher geregelt wurden.

In ihrem Berichte an den Bundesrat führte die Delegation aus, dass es nunmehr unerlässlich erscheine, auch den Standpunkt der beteiligten Nachbarstaaten in der Angelegenheit kennen zu lernen.

Der Bundesrat war sich wohl bewusst, welche Bedeutung einer möglichst raschen Inangriffnahme des Regulierungswerkes und somit einer umgehenden Aufnahme der notwendigen internationalen Verhandlungen zukomme. Da indessen die Gesamtkosten des Werkes (Anlage 3) auf über 60 Millionen Franken veranschlagt worden waren, und es wahrscheinlich erschien, dass die Schweiz sehr erheblich an diese Summe werde beitragen müssen, hielt er ein bedächtiges Vorgehen doch als angezeigt. Jedenfalls erschien es ihm unerlässlich, zunächst einmal in Erfahrung zu bringen, ob und gegebenenfalls in welcher Höhe diejenigen Kantone bereit wären, an den schweizerischen Kostenanteil beizutragen, die aus dem Regulierungswerk in erster Linie Nutzen ziehen werden. Der Bundesrat dachte dabei vor allem an die Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau und Zürich. Mit Schreiben vom 25. Juni 1926 orientierte der Bundesrat diese Kantone über die Sachlage und ersuchte sie, zu der Frage ihrer allfälligen Beitragsleistung Stellung zu nehmen.

Die Antworten der Kantone, die im Laufe des Jahres eintrafen, lauten kurz zusammengefasst folgendermassen: *Basel-Stadt* bezeichnete grundsätzlich die Regulierung als Angelegenheit des Bundes, erklärte sich aber bereit, im gegebenen Zeitpunkte dem Grossen Rat eine angemessene Beteiligung an den Kosten des Werkes vorzuschlagen, die um so höher sein könnte, je rascher das Werk begonnen und wirksam werde. *Basel-Landschaft* betonte in ähnlicher Weise, dass die Rheinregulierung vorab eine eidgenössische Angelegenheit sei. Bevor feststehe, wie hoch der auf die Schweiz entfallende Gesamtkostenbetrag sei, meinte der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft eine Empfehlung an die entscheidenden Instanzen zu einer Beitragsleistung nicht verantworten zu können. Der Regierungsrat bemerkte ferner, dass eine Beitragsleistung des Kantons nur in Frage kommen könnte, wenn auch in bezug auf die Weiterführung der Schifffahrt von Easel aufwärts Gewähr geboten werde. *Aargau* äusserte sich ebenfalls sehr zurückhaltend. Für die Abwägung der

Interessen am Regulierungsprojekte spiele die Lage der Kantone keine ausschlaggebende Rolle. Es dürfte überhaupt schwer sein, besondere Interessen einer Landesgegend festzustellen. Der Regierungsrat des Kantons *Zürich* teilte in einer vorläufigen Antwort mit, dass er grundsätzlich die Förderung einer lebenskräftigen Schifffahrt auf dem Rhein gutheisse, in Anbetracht der Tragweite der Sache für den Kanton indessen noch eingehendere Studien über das Problem anzustellen hätte.

Der Bundesrat musste sich nach Kenntnismahme dieser Schreiben Rechenschaft darüber ablegen, dass die Fortsetzung der Verhandlungen mit den Kantonen voraussichtlich längere Zeit in Anspruch nehmen werde, dass aber eine weitere Verzögerung der Aufnahme der internationalen Verhandlungen kaum zu verantworten wäre. Er beschloss daher, parallel zu den Beratungen mit den Kantonen auch die Verhandlungen mit Deutschland und daran anschliessend mit Frankreich aufzunehmen. Als schweizerische Unterhändler bezeichnete der Bundesrat die Herren Direktor Herold, Direktor Payot und Dr. Strickler, damals Sektionschef im eidgenössischen Amte für Wasserwirtschaft. Die Delegation wurde beauftragt, in Verhandlungen mit den genannten Staaten in Erfahrung zu bringen, ob diese geneigt wären, über die Ausführung der Regulierung einen Vertrag im Sinne der schweizerischerseits aufgestellten Vorentwürfe abzuschliessen und in welcher Höhe sie sich gegebenenfalls an den Kosten des Werkes beteiligen würden.

Vom 14. bis 17. März 1927 fand eine erste Fühlungnahme zwischen den Vertretern der Schweiz und Deutschlands in Berlin statt. Das wesentlichste Moment der Verhandlungen bildete zunächst ein Vorstoss der deutschen Vertreter zugunsten der Kanalisierung des Rheins zwischen Basel und dem Bodensee. Zugleich mit dem Vertrag über die Regulierung der Strecke Basel-Strassburg sollte nach Erachten der deutschen Vertreter ein Staatsvertrag über die Kanalisierung des Rheins zwischen Basel und dem Bodensee nach Massgabe der zwischen der Schweiz und Baden vereinbarten Entwürfe abgeschlossen werden und dabei u. a. festgelegt werden, dass bis zur Vollendung der Rheinregulierung auch die Schifffahrtsstrasse Basel-Bodensee wenigstens im Vorausbau fertig erstellt sein müsse und dass die Schweiz einen wesentlichen Teil der Kosten übernehmen werde. Unter Vorbehalt eines entsprechenden Entgegenkommens des Bundesrates — die schweizerischen Delegierten konnten selbstverständlich die geäusserten Wünsche nur ad referendum entgegennehmen — erklärten die deutschen Delegierten das Einverständnis ihrer Regierung, an der Ausführung der Rheinregulierung mitzuwirken durch Übernahme von 40 % der Baukosten des Werkes, der gesamten Unterhaltskosten für den regulierten Rhein auf deutschem Gebiete, sowie auch der Haftung für allfällige durch die Regulierungsarbeiten oberhalb Strassburg im Rhein unterhalb Strassburg auf deutschem Gebiete bewirkten Schädigungen.

So sehr der Bundesrat die in Aussicht gestellten Leistungen Deutschlands in bezug auf das Regulierungswerk zu würdigen wusste, so unannehmbar erschien ihm die vorgeschlagene Verbindung des Regulierungsprojektes mit

der Kanalisierung des Rheins oberhalb Basel. Ein in der Folge vom eidgenössischen Amte für Wasserwirtschaft im Auftrage des Bundesrates ausgearbeitetes Gutachten bestätigte seine Befürchtungen, dass vom schweizerischen Standpunkt und aus der jetzigen Wirtschaftslage heraus beurteilt, der sofortigen Erstellung der Wasserstrasse Basel-Bodensee schwere Bedenken entgegenstünden. Die mit einem unverzüglichen Ausbau dieser Rheinstrecke — unabhängig von dem mit den wirtschaftlichen Bedürfnissen schritthaltenden Bau der auf der Strecke projektierten Kraftwerke — verbundenen Anlagekosten stünden in keinem Verhältnisse zu den zu erwartenden Frachtersparnissen. Dazu musste die Frage der Rückwirkungen der Schifffahrtsstrasse Basel-Bodensee auf die SBB als noch zu wenig abgeklärt betrachtet werden. Der fast gleichzeitige Ausbau der Strecke Basel-Strassburg und des Abschnittes Basel-Bodensee hätte jedenfalls für die Schweiz eine ganz untragbare finanzielle Belastung ergeben.

Der Bundesrat sah sich daher veranlasst, seine Delegierten zu beauftragen, den deutschen Vertretern von dieser Sachlage Kenntnis zu geben und auf eine Trennung der beiden Projekte zu dringen. Die schweizerischen Delegierten wurden ermächtigt, als Zeichen des Entgegenkommens ihrerseits die Erklärung abzugeben, dass der Bundesrat bereit sei, wie bisher auch bei den künftig zu erteilenden Konzessionen für die Wasserkraftanlagen am Rhein die Schifffahrtsinteressen gebührend zu berücksichtigen und die Konzessionsverhandlungen für die noch geplanten Kraftwerke am Rhein zwischen Basel und dem Bodensee nach Möglichkeit zu beschleunigen.

Die neue Fühlungnahme der schweizerischen und deutschen Vertreter fand wiederum in Berlin statt, vom 17. bis 21. Januar 1928. Deren Ergebnis kann folgendermassen zusammengefasst werden:

Die deutschen Vertreter erklärten sich bereit, auf die Forderung des gleichzeitigen Ausbaues der beiden Abschnitte des Rheins ober- und unterhalb Basel zu verzichten unter der Bedingung indessen, dass schweizerischerseits zugesichert werde:

- a) über die Ausführung der Wasserstrasse Basel-Bodensee mit der Badischen Regierung einen Vertrag abzuschliessen, sobald die wirtschaftlichen Verhältnisse die Ausführung des Unternehmens möglich erscheinen lassen;
- b) die Verhandlungen über die Erteilung neuer Konzessionen für Kraftwerke zwischen Basel und dem Bodensee nach bisherigen Grundsätzen weiter zu führen und die Erstellung der neuen Kraftwerke, soweit es die Rücksichten auf die nationalen Interessen der Schweiz erlauben, durch Erleichterung der Ausfuhr elektrischer Energie zu fördern.

Die deutschen Delegierten waren ferner ermächtigt, ihr Angebot vom März 1927 in bezug auf die Beteiligung Deutschlands am Regulierungswerk in der Hauptsache unverändert aufrechtzuerhalten. Sie verlangten aber, dass das deutsche Angebot einerseits und die Zusicherungen der Schweiz andererseits, unabhängig von dem später unter den drei Staaten abzuschliessenden Übereinkommen, ohne Verzug in einem besondern Verträge festgelegt werden. Unter

dieser Bedingung stimmten die deutschen Vertreter auch dem Entwurfe für einen Vertrag unter den drei Staaten zu. Die Frage, ob dieser Vertrag «zu Dritt» später zu ergänzen sein werde durch einen besondern «Bauvertrag» (vgl. oben S. 73) sollte vorläufig offen bleiben.

So wie die deutschen Wünsche inbezug auf den Ausbau des Rheins zwischen Basel und dem Bodensee nunmehr formuliert worden waren, liess sich zweifellos darüber reden. Dadurch, dass Deutschland anerkannte, dass die Schiffbarmachung dieser Strecke erst dann erfolgen sollte, wenn sie wirtschaftlich als gerechtfertigt erscheine, waren unsere Bedenken, die ja, wie erwähnt, wirtschaftlicher Natur waren, gegenstandslos geworden. Der Vorbehalt der nationalen Interessen der Schweiz liess auch die Zusicherung inbezug auf die weitere Förderung des Kraftwerkbaues auf dieser Strecke und der Ausfuhr elektrischer Energie als unbedenklich erscheinen. Materiell war das von den schweizerischen Unterhändlern Erreichte in jeder Beziehung annehmbar. Wenn der Bundesrat trotzdem zögerte, die bisherigen Abmachungen mit Deutschland sofort vertraglich festzulegen, so geschah dies nur deshalb, weil in jenem Zeitpunkte noch ganz unabgeklärt war, ob die beteiligten Kantone sich bereit finden werden, das ihrige an den schweizerischen Kostenanteil beizutragen, und weil zudem die geplanten Verhandlungen mit Frankreich noch gar nicht eingeleitet worden waren. Eine neue Einstellung zur Rheinregulierung — wie da und dort im In- und Auslande vermutet worden ist — war dabei selbstverständlich in keiner Weise beabsichtigt.

Der Bundesrat unternahm also zunächst unverzüglich neue Schritte bei den Regierungsbehörden von Basel-Stadt und Basel-Landschaft. Wiederum an alle früher schon in der Angelegenheit begrüsst Kantone zu gelangen, schien ihm nicht angezeigt zu sein, in der Erwägung, dass die Verhandlungen mit nur zwei Kantonen jedenfalls rascher zum Ziele führen werden und dass es der Eidgenossenschaft unbenommen bliebe, die in Frage stehenden weiter oben liegenden Rheinuferkantone später, wenn einmal der Ausbau des Rheins oberhalb Basel ins Auge gefasst werden sollte, zur angemessenen Beteiligung an den in Betracht fallenden Kosten einzuladen. Der Bundesrat beauftragte ferner das Politische Departement, der französischen Regierung Kenntnis zu geben von den von den schweizerischen und deutschen Delegierten entworfenen Vorschlägen zu einem Verträge «zu Dritt» und ihr die Aufnahme von Verhandlungen anzuregen. Gleichzeitig liess der Bundesrat der Deutschen Regierung mitteilen, dass er grundsätzlich den Berliner Abmachungen zustimme und in der Lage zu sein hoffe, im Anschluss an die Verhandlungen «zu Dritt» mit Deutschland diese Abmachungen vertraglich festzulegen.

Die Schritte bei den Kantonen ergaben folgendes: Der Regierungsrat von Basel-Stadt stellte sich in seinem Antwortschreiben, wie schon früher, auf den Standpunkt, dass die Regulierung vorab eine eidgenössische Angelegenheit sei. Um indessen seinen guten Willen zu bekunden, sicherte er zu, dem Grossen Rat im gegebenen Zeitpunkt eine Beitragsleistung von 4 Millionen Franken zu beantragen. Der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft lehnte da-

gegen jegliche Beitragsleistung ab mit dem Hinweise darauf, dass eventuell die Frage, ob der Kanton sich an den Kosten des Ausbaues des Oberrheins zu beteiligen hätte, später im Zusammenhange mit der Frage der Subventionierung der Hafenanlage von Birsfelden zu prüfen wäre.

Der Bundesrat konnte sich der Einsicht nicht verschliessen, dass die Lage des Kantons Basel-Landschaft, trotz dessen unmittelbarer Nachbarschaft mit Basel-Stadt, im wesentlichen dieselbe ist wie diejenige Aargaus und Zürichs, indem auch ihm der direkte Anschluss an das Regulierungswerk tatsächlich zur Zeit noch fehlt. Es schien sich deshalb zu rechtfertigen, auch die Forderung einer Beitragsleistung dieses Kantons zurückzustellen bis zur Verwirklichung des Anschlusses dieses Kantons an den zur Grossschiffahrtsstrasse ausgebauten Rhein. Dervon Basel-Stadt angebotene Betrag von 4 Millionen Franken war indessen, mit Rücksicht auf die ganz besonderen und unmittelbaren Interessen dieses Kantons am Regulierungswerk, als unter allen Umständen zu niedrig zu betrachten. Dem Bundesrate schien überdies eine prozentuale Beitragsleistung dieses Kantons an den Kostenanteil der Eidgenossenschaft der Beteiligung mit einer festen Summe vorzuziehen zu sein. Nach neuer Fühlungnahme erklärte sich schliesslich Basel-Stadt bereit, eine feste Quote von 20 % des gesamten schweizerischen Anteils, d. h. nach Kostenvoranschlag rund 8,000,000 Franken, zu übernehmen. Wir werden weiter unten noch auf diese interne Regelung zurückkommen.

Die mit Note vom 7. Juni 1928 an die französische Regierung gerichtete Einladung zu Verhandlungen blieb trotz unserer Rückfragen längere Zeit unbeantwortet, und erst bei Anlass der Zusammenkunft der Rhein-Zentralkommission im November 1928 teilten die französischen Delegierten, auf Erkundigung der schweizerischen Vertreter mit, dass Frankreich den Zeitpunkt für Verhandlungen «zu Dritt» nicht für gekommen erachte, solange die in der Resolution der Rhein-Zentralkommission vom 29. April 1925 (s. oben S. 72) vorgesehene Vereinbarung zwischen Deutschland und der Schweiz betreffend die Aufrechterhaltung der Schifffahrt während der Ausführung der Regulierungsarbeiten und betreffend Übernahme der Kosten für allfällige schädliche Folgen dieser Arbeiten auf der Strecke unterhalb Strassburg nicht abgeschlossen worden seien. Dieser Standpunkt wurde in der Folge mit Note der französischen Regierung vom 16. November 1928 bestätigt.

Frankreich stützte sich also auf den Wortlaut der Resolution von 1925 und vertrat, wenigstens mit Bezug auf die beiden in jener Resolution berührten Punkte, den seinerzeit schon von Deutschland geltend gemachten Standpunkt, es müsse vor der Einleitung von Verhandlungen «zu Dritt» eine vertragliche Bindung zwischen der Schweiz und Deutschland stattfinden. Damit war die Lage formell derart abgeklärt, dass nur weitere Verhandlungen zwischen der Schweiz und Deutschland und eine Verständigung unter diesen Staaten das Mittel waren, die Angelegenheit endlich zum Ziele zu führen. Der Bundesrat hatte keine andere Wahl, als neuerdings an die deutsche Regierung zu gelangen, um zu versuchen, Deutschland für die Übernahme der in Frage stehenden Gesamthaftung zu gewinnen. Die Frage der Aufrechterhaltung der Schifffahrt

während der Regulierungsarbeiten hatte, nebenbei gesagt, schon in den früheren Verhandlungen mit Deutschland eine Regelung gefunden, indem vorgesehen worden war, der Bauleitung — der Badischen Wasser- und Strassenbau-direktion in Karlsruhe — eine entsprechende Verpflichtung zu überbinden.

Eine Fühlungnahme mit der deutschen Regierung zeigte, dass diese zu einem entsprechenden Entgegenkommen bereit war, vorausgesetzt, dass der Bundesrat seinerseits sich nunmehr entschliessen könne, die Berliner Abmachungen vom Jahre 1928 vertraglich festzulegen. Im Interesse des Zustandekommens des Regulierungswerkes zögerte der Bundesrat nicht, diese Zusage zu erteilen. In den darauffolgenden Verhandlungen zwischen den Vertretern Deutschlands und der Schweiz, die vom 26. bis 28. März 1929 in Bern stattfanden, wurde der in der Anlage 2 beigefügte Vertrag abgeschlossen.

## II.

Die Verpflichtungen, welche die Vorlage der Schweiz auferlegt, sind doppelter Natur.

Einmal hat die Eidgenossenschaft in einem bestimmten Verhältnis an die Kosten des Werkes beizutragen (Artikel 1 und 2 des Vertrages). Die finanzielle und wirtschaftliche Seite des Übereinkommens wird zusammengefasst in Anlage 3; wir beschränken uns darauf, an dieser Stelle mit einigen Ziffern auf den schweizerischen Kostenanteil hinzuweisen. Bei einer Verteilung der auf 66 Millionen Franken berechneten Gesamtkosten des Werkes (inkl. der Bauzinsen für die ersten fünf Jahre, Anlage 3) zwischen der Schweiz und Deutschland im Verhältnis von 6 : 4 entfällt auf die Schweiz ein Betrag von 39,6 oder rund 40 Millionen Franken. Nach Abzug des Beitrages von Basel-Stadt von 20 %, d. h. also von rund 8 Millionen Franken, verbleiben zu Lasten der Eidgenossenschaft rund 32 Millionen Franken, zahlbar ratenweise innerhalb zehn Jahren. Mit dieser Summe von 32 Millionen Franken wird zu rechnen sein, wenn es nicht gelingen sollte, in den Verhandlungen mit der französischen Regierung Frankreich für eine Kostenbeteiligung zu gewinnen. Eine Beitragsleistung wäre gegebenenfalls der Schweiz und Deutschland im gleichen Verhältnisse von 6 : 4 gutzuschreiben. Wir werden noch auf diese Frage zurückkommen.

Die andere Verpflichtung der Schweiz besteht in dem Versprechen, zu dem allmählichen Ausbau des Rheins zwischen Basel und dem Bodensee Hand zu bieten. Es wird selbstverständlich auch im Interesse unseres Landes liegen, der Frage der späteren Ausdehnung des Grossschiffahrtsweges von Basel bis zum Bodensee auch fernerhin alle Aufmerksamkeit zu schenken und den Ausbau dieser Strecke nach Möglichkeit zu fördern. Die im Vertrag erwähnten Bedingungen für die endgültige Erstellung dieser Wasserstrasse dürften anderseits jede Gefahr überstürzter Massnahmen ausschliessen.

Die geplanten Verhandlungen mit Frankreich werden sich in der Hauptsache auf die nachstehenden drei Fragen betreffend

a. die technische und administrative Mithilfe Frankreichs bei der Durchführung der Regulierungsarbeiten,

b. die Übernahme der Kosten für den Unterhalt des regulierten Rheins auf französischem Gebiet und

c. die Beteiligung Frankreichs an den Baukosten des Regulierungswerkes zu erstrecken haben.

Wir bemerken dazu folgendes:

a. Gemäss der Resolution der Rhein-Zentralkommission vom 29. April 1925 hat sich Frankreich verpflichtet, «bei der Ausführung der Regulierungsarbeiten seinen technischen und behördlichen Beistand — ebenso als ob Frankreich selbst und auf eigene Rechnung diese Arbeiten ausführte — zur Verfügung zu stellen ...». Wie oben erwähnt, haben sich die schweizerischen und deutschen Vertreter in ihren Verhandlungen u. a. auch auf den Entwurf eines Vertrages «zu Dritt» geeinigt, der speziell die Bestimmungen über die technische Durchführung des Werkes und des dabei von den Uferstaaten zu leistenden technischen und administrativen Beistandes enthält. Dieser Entwurf, als «Vorschläge zu einem Vertrag zwischen der Schweiz, Deutschland und Frankreich betreffend die Ausführung der Regulierung des Rheins zwischen Strassburg-Kehl und Istein» bezeichnet, ist der französischen Regierung mit einer gleichlautenden Note der schweizerischen Gesandtschaft und der deutschen Botschaft in Paris am 27. April dieses Jahres übermittelt worden. Unter Hinweis auf den zwischen der Schweiz und Deutschland abgeschlossenen Vertrag, insbesondere auf die darin enthaltene Regelung der Fragen betreffend die Sicherung der Schifffahrt während der Ausführung der Regulierungsarbeiten und die Übernahme der Haftung für allfällige Schädigungen des Regulierungswerkes unterhalb Strassburg, haben der Bundesrat und die deutsche Regierung in dieser Note den Wunsch geäussert, die französische Regierung möchte die gemachten «Vorschläge» für einen Vertrag «zu Dritt» einer baldigen Prüfung unterziehen und alsdann sich einverstanden erklären, mit deutschen und schweizerischen Vertretern über den Gegenstand zu verhandeln. Die beiden Regierungen bemerkten ferner, dass ihrerseits auf die den «Vorschlägen» gegebene Form eines Vertrages kein besonderes Gewicht gelegt werde; es könnte vielmehr nach ihrer Auffassung «die französischerseits zugesagte administrative und technische Mithilfe auch in einer anderen Form, die der französischen Regierung genehm sein würde, geregelt werden».

b. Die Frage der Übernahme der Kosten für den Unterhalt des regulierten Rheins ist durch die Resolution der Rhein-Zentralkommission vom 10. Mai 1922 begleitende Vereinbarung zwischen der deutschen, französischen und schweizerischen Delegation grundsätzlich ebenfalls bereits geregelt worden. Diese Vereinbarung sieht bekanntlich vor, dass sich die drei Staaten über die Verteilung der durch die Regulierungsarbeiten bedingten Ausgaben verständigen werden; dazu haben die deutsche und die französische Delegation damals eine Erklärung zu Protokoll gegeben, dass «Deutschland und Frankreich nicht

eine Verletzung dieser Bestimmungen zur Last gelegt werden kann, falls sie im Laufe der Unterhandlungen über die Regelung der Ausgaben dazu gelangen, keine anderen Lasten als einen Anteil des Unterhalts auf sich zu nehmen». Es darf wohl angenommen werden, dass Frankreich sich, wie Deutschland, zur Übernahme des Unterhalts des regulierten Rheins auf seinem Gebiet in vollem Umfang bereitfinden wird.

c. Wenn Frankreich den Resolutionen der Rhein-Zentralkommission vom 10. Mai 1922 und 29. April 1925 zustimmte, so geschah dies, wie erwähnt, in der Hauptsache deshalb, um damit einen einstimmigen Beschluss der Zentralkommission zugunsten des Seitenkanalprojektes zu erwirken. Grundsätzlich hat Frankreich stets seine Abneigung gegen das Regulierungsprojekt bekundet; seines Erachtens bildet der Seitenkanal die einzig mögliche Lösung zur Erstellung eines vollwertigen Schiffahrtsweges zwischen Strassburg und Basel. Vorab im Hinblick auf die indirekten Vorteile, die zweifellos auch Frankreich aus der Regulierung erwachsen werden, hat indessen der Bundesrat trotzdem die Hoffnung nicht aufgegeben, von ihm einen, wenn auch nur bescheidenen Beitrag an die Kosten des Unternehmens zu erwirken. Die Regulierung wird u. a. den Zugang zu den Strassburger Hafenanlagen erleichtern, indem sie die heutigen Kiesverlagerungen oberhalb der Kehlerbrücken ausschalten wird. Sie wird ferner eine weitere Unterspülung der Korrektionsdämme in der Erosionsstrecke des Rheins (zwischen Istein und Breisach) verhindern und damit Frankreich den Unterhalt dieser Dämme erleichtern.

Der Bundesrat hätte an und für sich vorgezogen, erst nach Beendigung der Verhandlungen mit Frankreich — d. h. also unmittelbar vor der Inangriffnahme der Regulierungsarbeiten — an die Bundesversammlung zu gelangen, um ihr ein in jeder Beziehung abgeklärtes Bild geben zu können. Er konnte sich indessen der Einsicht nicht verschliessen, dass die geplanten Verhandlungen mit Frankreich die im Verträge mit Deutschland festgelegten Verpflichtungen der Schweiz kaum mehr wesentlich ändern werden, indem es doch Deutschland und die Schweiz sind, die in der Hauptsache die Last dieses Werkes und die Verantwortung dafür zu tragen haben werden, und die Rolle, die Frankreich dabei zu spielen wünscht, entgegen unserer früheren Erwartung leider nicht die gleiche Bedeutung haben wird. Überdies muss jetzt darauf gehalten werden, dass jede weitere Verzögerung der Inangriffnahme der Regulierungsarbeiten unterbleibt, da sie für die Rheinschiffahrt sehr nachteilige Folgen haben könnte. Nach reiflicher Erwägung ist der Bundesrat zum Schlusse gekommen, dass es sich rechtfertige, entsprechend dem bestimmt geäußerten Wunsche der deutschen Regierung, der Bundesversammlung den Vertrag mit Deutschland ohne Verzug zu unterbreiten und gleichzeitig die Ermächtigung zu erwirken, die Verhandlungen mit Frankreich im gegebenen Zeitpunkt endgültig und ohne Einholung der Genehmigung der Bundesversammlung abzuschliessen.

## III.

In den Resolutionen vom 10. Mai 1922 und 29. April 1925 hat, wie erwähnt, die Rhein-Zentralkommission nicht nur ihr Einverständnis zur Ausführung der Rheinregulierung erteilt, sondern auch den Bau eines Seitenkanals, nach den von Frankreich eingereichten Plänen gutgeheissen. Der Bau der obersten Stufe dieses Kanals, des sogenannten Kembserwerkes, ist, nachdem der Bundesrat mit der französischen Regierung im Jahre 1926 einen Vertrag über die Ausdehnung des Rückstaues auf Schweizergebiet bis zur Birmündung abgeschlossen hat, mittlerweile bereits in Angriff genommen worden. Nach dessen Fertigstellung soll die Schifffahrt auf einer Strecke von ungefähr 5 km auf den mit diesem Werk verbundenen Kanal, der eine Umgehung der Isteinerschwelle gestatten wird, übergehen; mangels Unterhalt ist bekanntlich diese Schwelle immer mehr zu einem Schifffahrtshindernis geworden.

Mit der Rheinregulierung wird nun bezweckt, im Anschluss an den Unterwasserkanal dieses Werkes durch Einbau von Buhnen, Grundschnellen und Leitwerken im Rhein bis nach Strassburg ein geregeltes Fahrwasser von mindestens 75 m Breite und 2 m Tiefe beim Pegelstand Basel von  $-0,15$  m ( $540$  m<sup>3</sup>) zu schaffen. Die Schifffahrt auf dem Rhein ist heute infolge des veränderlichen Flussbettes und der im Flusse wandernden Kiesbänke in wasserärmeren Jahren nur während kurzer Zeit möglich; die Regulierung wird eine Verlängerung der Schifffahrtsdauer im Jahre auf mindestens 300 Tage gestatten. Im wesentlichen die gleichen Arbeiten sind vor dem Weltkriege zwischen Strassburg und Mannheim mit Erfolg durchgeführt worden. Wie damals Strassburg, soll heute Basel an den Grossschiffahrtsweg angeschlossen werden.

Es ist häufig die Frage aufgeworfen worden, ob es sich eigentlich rechtfertige, für die Regulierung des Rheins beträchtliche Summen auszugeben, wenn es doch eine Frage der Zeit sei, dass Basel an den grossen elsässischen Seitenkanal angeschlossen werde. Die Frage muss unbedingt bejaht werden. Es ist anzunehmen, dass der Bau des Seitenkanals, wenn er überhaupt in seiner ganzen projektierten Länge von Kembs bis nach Strassburg zur Ausführung kommen sollte, sehr lange Zeit in Anspruch nehmen wird. Die Regulierungsarbeiten könnten indessen nach zehn Jahren beendet werden, und schon die nach fünf Jahren erstellten Bauten werden eine wesentliche Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem Rhein bewirken. In der Anlage 3 wird der Nachweis geleistet, dass, selbst in der Annahme, dass das Regulierungswerk innerhalb 35 Jahren ganz abzuschreiben wäre, dessen Erstellung sich vom wirtschaftlichen Standpunkt aus rechtfertigen würde.

Ohne die Vornahme der Regulierungsarbeiten müsste der Rhein zwischen Basel und Strassburg immer mehr verwildern und die Flusschifffahrt auf dieser Strecke voraussichtlich in absehbarer Zeit überhaupt aufhören. Die Folge wäre die, dass bis zur endgültigen Eröffnung des Seitenkanals, vielleicht auf Jahrzehnte hinaus, die Schifffahrt nach der Schweiz nur noch auf

dem Umwege über den Rhein-Rhonekanal möglich wäre. Dieser Kanal, der bei Huningen vom Rhein abzweigt und linksrheinisch bis nach Strassburg führt, so wertvolle Dienste er gegenwärtig als Ergänzung der mangelhaften Wasserstrasse des unregulierten Rheins leistet, ist aber nur für den Verkehr mit Kähnen von höchstens 300 t Raumgehalt ausgebaut. Die heute auf dem Rhein verwendeten Schiffstypen von 1200 t sind also darauf gar nicht verwendbar. Der Kanal liegt zudem auf französischem Gebiet und untersteht, im Gegensatz zum freien Rhein und dem künftigen grossen Seitenkanal, nicht der Rheinschiffahrtsakte.

#### IV.

Die direkten und indirekten Vorteile, die der Eidgenossenschaft aus der Erstellung eines Grossschiffahrtsweges bis nach Basel erwachsen werden, sind vom Bundesrate schon bei früheren Gelegenheiten, so in seiner Botschaft betreffend Revision der Bundesverfassung (Gesetzgebung über die Schiffahrt) vom 20. Oktober 1917 (Bundesbl. 1917, Bd. 4, S. 296) und in seinem Bericht über sein bisheriges Vorgehen in der Rheinfrage vom 11. August 1922 (Bundesbl. 1922, Bd. 2, S. 973) hervorgehoben worden; wir verweisen im übrigen auf die Wirtschaftlichkeitsberechnungen in der Anlage 3 zu dieser Botschaft.

Wenn der Bundesrat Ihnen heute beantragt, durch Genehmigung des mit Deutschland abgeschlossenen Vertrages die Ausführung der Rheinregulierung sicherzustellen, so ersucht er Sie im Grunde genommen vorab darum, ein Werk zu vollenden, das Basel-Stadt mit Hilfe eidgenössischer Subventionen und mit eigenen grossen Opfern schon seit Jahren vorbereitet hat. Der Hafen von Basel-Stadt ist bereits zur Hauptsache fertiggestellt und für einen Jahresumschlag von ungefähr  $1\frac{1}{2}$  Millionen Tonnen eingerichtet. Die Erstellungskosten der Hafengebäuden belaufen sich bis heute auf ungefähr 18 Millionen Franken; daran hat die Eidgenossenschaft, mit Einschluss der bis 1931 fällig werdenden Subventionen, über 6 Millionen Franken beigetragen. Im Vertrauen auf den baldigen Ausbau der Strecke Basel-Strassburg haben sich ferner im Hafen von Basel eine grosse Anzahl von an der Rheinschiffahrt interessierten Firmen mit einem Kapitalaufwand von über 10 Millionen Franken installiert. Die in den Einrichtungen und Schiffen angelegten Kapitalien dieser Firmen belaufen sich insgesamt auf rund 30 Millionen Franken. Die Schweizer Schlepfschiffahrtsgenossenschaft allein, an der bekanntlich verschiedene schweizerische Kantone beteiligt sind, weist Gebäude und Anlagen im Werte von 2,565,000 Franken auf. Diese grossen Kapitalien müssten brachliegen bleiben, wenn die Erstellung des Grossschiffahrtsweges Basel-Strassburg in Frage gestellt oder doch auf unbestimmte Zeit verschoben würde.

Die Bundesversammlung steht zweifellos insoweit vor einem Beschluss besonderer praktischer und grundsätzlicher Tragweite, als es sich für die Schweiz darum handelt, zusammen mit zwei fremden Staaten ein Werk auf

nichtschweizerischem Gebiet auszuführen und in sehr erheblichem Umfang an dessen Kosten beizutragen. Da indessen von diesem Unternehmen in hohem Masse das Sein oder Nichtsein unserer Rheinschiffahrt abhängt, wäre eine zögernde Haltung kaum zu verantworten. Der Umstand, dass trotz den Erschwernissen, die vorläufig noch der Schiffahrt bis nach Basel entgegenstehen, im Jahre 1927 ein Jahresumsatz von ca. 740,000 t im Hafen von Basel, wovon über 513,000 t Rheinverkehr, erzielt werden konnte, zeigt wohl deutlich, dass die Schiffahrt nach der Schweiz sich volkswirtschaftlich rechtfertigt, darf aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Erhaltung einer lebenskräftigen Schiffahrt nach Basel nur bei einem baldigen Ausbau der Strecke Basel-Strassburg möglich sein wird.

Der an dem geplanten Werke am nächsten beteiligte Kanton hat, wie erwähnt, sein besonderes Interesse durch Zusicherung einer Beitragsleistung von 20% bekundet. Das Angebot dieser Beitragsleistung, das uns vom Regierungsrate des Kantons gemacht worden ist, bedarf zwar noch der Genehmigung von seiten des Grossen Rates und des baselstädtischen Volkes. Es darf aber angenommen werden, dass vor der Beschlussfassung Ihrer Behörde auch diese Genehmigung endgültig erteilt sein wird.

Wir haben oben ausgeführt, warum der Bundesrat nicht glaubte daran festhalten zu sollen, auch andere Kantone als den Kanton Basel-Stadt zu der Finanzierung des Werkes beizuziehen. Die Frage mag indessen noch kurz gestreift werden, ob nicht der Bund wenigstens einen Teil der Kosten auf die direkten Schiffahrtsinteressenten, durch Einführung von Schiffahrtsabgaben, abladen könnte. Abgesehen davon, dass die Erhebung von Schiffahrtsabgaben nach der bestehenden Rheinschiffahrtsakte von 1868 gar nicht zulässig wäre, würde sich deren Einführung unseres Erachtens auch aus der Erwägung nicht rechtfertigen, dass damit die Entwicklungsfähigkeit der Schiffahrt nach der Schweiz, die in weitem Masse die ganze Eidgenossenschaft interessiert, zum vornherein in Frage gestellt würde. Das grosse nationale Interesse, das unzweifelhaft mit dem geplanten Werke verbunden ist, scheint uns zu rechtfertigen, den schweizerischen Kostenanteil, in Jahresraten auf zehn Jahre verteilt, à fonds perdu zu leisten. Es wird erforderlich sein, eine erste Quote im Betrage von etwa Fr. 4,500,000.— bereits in den Voranschlag des Bundes für das Jahr 1930 aufzunehmen. Hiervon werden dem Bunde im Jahre 1931 vom Kanton Basel-Stadt 20% rückvergütet werden.

Mit Rücksicht auf die grossen Aufwendungen hat der Bundesrat einen Entschluss erst nach reiflicher und eingehender Prüfung des ihm gestellten Problems gefasst. Er erachtete es als seine Pflicht, der Bundesversammlung die Beteiligung an der Ausföhrung des Werkes erst zu empfehlen, nachdem er sich Gewissheit verschaffen konnte, dass die der Eidgenossenschaft daraus erwachsenden Lasten tragbar seien.

Wir beantragen Ihnen nunmehr Annahme des im Entwurfe beiliegenden Bundesbeschlusses (Anlage 1).

Genehmigen Sie, Herr Präsident. hochgeehrte Herren. die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 6. August 1929.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**Dr. Haab.**

Der Vizekanzler:

**Leimgruber.**

(Entwurf.)

Anlage 1.

## **Bundesbeschluss**

über

**die Genehmigung des zwischen der Schweiz und Deutschland abgeschlossenen Vertrages über die Regulierung des Rheins zwischen Strassburg/Kehl und Istein.**

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsichtnahme der Botschaft des Bundesrates vom 6. August 1929,  
beschliesst:

### Art. 1.

Dem zwischen der Schweiz und Deutschland abgeschlossenen Vertrag über die Regulierung des Rheins zwischen Strassburg/Kehl und Istein vom 28. März 1929 wird die Genehmigung erteilt.

### Art. 2.

Der Bundesrat wird ermächtigt, die Verhandlungen mit Frankreich über dessen Beteiligung am Regulierungswerk ohne Einholung der Genehmigung der Bundesversammlung endgültig abzuschliessen.

### Art. 3.

Die Bestimmungen des Art. 89, Absatz 3, der Bundesverfassung betreffend die Unterstellung der Staatsverträge unter das Referendum sind auf vorstehenden Beschluss anwendbar.

### Art. 4.

Der Bundesrat wird mit der Vollziehung dieses Beschlusses beauftragt.

**Vertrag**  
zwischen  
**der Schweiz und Deutschland über die Regulierung des Rheins  
zwischen Strassburg/Kehl und Istein.**

---

**Die Schweizerische Eidgenossenschaft**  
und  
**das Deutsche Reich**

von dem Wunsche beseelt, die Regulierung des Rheins zwischen Strassburg/Kehl und Istein nach Massgabe des Beschlusses der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt vom 29. April 1925 zur Ausführung zu bringen, sind übereingekommen, hierüber einen Vertrag zu schliessen.

Zu diesem Zwecke haben

**Der Schweizerische Bundesrat**

den Direktor Herrn Dr. Herold,  
den Direktor Herrn Ingenieur Payot,  
den Direktor Herrn Dr. Strickler,

**Der Präsident des Deutschen Reiches**

den Gesandten Herrn Dr. Seeliger,  
den Ministerialdirigenten Herrn Geheimen Regierungsrat Koenigs,  
den Ministerialrat Herrn Hoebel,  
den Ministerialdirektor Herrn Dr.-Ing. Dr. Fuchs  
zu ihren Bevollmächtigten ernannt.

Diese haben nach Mitteilung ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten folgendes vereinbart:

Artikel 1.

Die Schweizerische Eidgenossenschaft und das Deutsche Reich kommen überein, die Regulierung des Rheins zwischen Strassburg/Kehl und Istein nach Massgabe des von der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt am 29. April 1925 genehmigten Entwurfs unverzüglich zu beginnen und ohne Unterbrechung durchzuführen.

Von den Baukosten, die auf 50 Millionen RM. veranschlagt sind, übernehmen die Schweiz 60 % und Deutschland 40 %.

In dem gleichen Verhältnis werden etwaige Mehrkosten bis zur Höhe von 10 % aufgebracht.

Sollte nach Erschöpfung dieser Mittel das Ziel der Regulierung wider Erwarten nicht erreicht sein, so werden sich die Vertragsstaaten rechtzeitig über das weitere Vorgehen verständigen.

Beiträge, die von dritter Seite geleistet werden sollten, werden den Vertragsstaaten im Verhältnis von 60 : 40 gutgeschrieben.

#### Artikel 2.

Über die Höhe der Jahresraten, die auch in dem Verhältnis von 60 : 40 geleistet werden, und über die Zahlungstermine werden sich die Vertragsstaaten jeweils für das folgende Jahr rechtzeitig verständigen.

#### Artikel 3.

Die Frage der Übernahme der Kosten für die Unterhaltung der regulierten Strecke wird im Sinne der von deutschen, französischen und schweizerischen Delegierten am 10. Mai 1922 in Strassburg abgeschlossenen Vereinbarung und des dazu gehörenden Protokolls vom gleichen Tage geregelt werden. Die Deutsche Regierung erklärt, dass sie die Unterhaltung der regulierten Strecke auf ihrem Staatsgebiet auf ihre Kosten übernimmt.

#### Artikel 4.

Beide Regierungen stellen fest, dass die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt in ihrem Beschluss vom 29. April 1925 die Genehmigung des Regulierungsentwurfs unter der Bedingung erteilt hat, dass die Schweiz und Deutschland sich durch ein Abkommen verpflichten, die nötigen Massnahmen zu ergreifen, damit die Schifffahrt während der Ausführung der Regulierungsarbeiten durch diese keine nennenswerte Behinderung erfährt.

Sie kommen daher überein, diese Verpflichtung zu übernehmen und deren Erfüllung durch entsprechende Anweisung der verantwortlichen Bauleitung sicherzustellen.

#### Artikel 5.

Beide Regierungen stellen fest, dass die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt in demselben Beschluss die Genehmigung des Regulierungsentwurfs unter der weiteren Bedingung erteilt hat, dass in dem gedachten Abkommen auch die Verpflichtung übernommen werde, alle schädlichen Folgen, die für den bereits regulierten Teil der Wasserstrasse unterhalb Strassburg durch die Ausführung und das Bestehen der Regulierung oberhalb Strassburg entstehen konnten, zu beheben.

Die Deutsche Regierung erklärt, dass sie diese Verpflichtung auf ihre Kosten übernimmt.

### Artikel 6.

Die Schweizerische und die Deutsche Regierung sind darüber einig, dass im Zusammenhang mit der Regulierung des Rheins von Strassburg/Kehl bis Istein die Ausführung des Grossschiffahrtsweges von Basel bis zum Bodensee zu erstreben ist.

Beide Regierungen kommen überein, dass, sobald die wirtschaftlichen Verhältnisse die Ausführung des Unternehmens möglich erscheinen lassen, der Schweizerische Bundesrat mit der Badischen Regierung einen Vertrag abschliessen wird, durch den insbesondere eine angemessene Kostenbeteiligung der Schweiz, die Fristen der Ausführung des Unternehmens und seine technische und administrative Förderung festgesetzt werden.

Um die Erstellung eines Grossschiffahrtsweges zu fördern, sagt der Schweizerische Bundesrat zu:

1. die Verhandlungen betreffend die Erteilung neuer Konzessionen für Kraftwerke zwischen Basel und dem Bodensee nach den bisherigen Grundsätzen gemeinsam mit der Badischen Regierung zu führen und möglichst zu beschleunigen;
2. die bisher im Interesse der Grossschiffahrt üblich gewordenen Auflagen auch bei Erteilung neuer Konzessionen im Einvernehmen mit der Badischen Regierung zu erlassen;
3. die Ausführung der Kraftwerke zu erleichtern, insbesondere auch in der Bewilligung der Ausfuhr für schweizerische Kraftanteile, die ausserhalb der Schweiz eine günstigere Verwendung finden können, Entgegenkommen zu zeigen, soweit die Rücksicht auf die nationalen Interessen der Schweiz ein solches Entgegenkommen erlaubt, und sofern hiervon die Erstellung der Kraftwerke abhängen sollte.

### Artikel 7.

Dieser Vertrag soll sobald wie möglich ratifiziert werden.

Er tritt mit dem Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft.

Zu Urkund dessen haben die beiderseitigen Bevollmächtigten diesen Vertrag in zwei Ausfertigungen unterzeichnet.

Geschehen zu Bern, am 28. März 1929.

gez. **Herold.**  
 gez. **E. Payot.**  
 gez. **Strickler.**

gez. **Seeliger.**  
 gez. **Koenigs.**  
 gez. **Hoebel.**  
 gez. **Fuchs.**

**Die Wirtschaftlichkeit der Rheinregulierung Basel-Strassburg**

(nach dem Gutachten des eidg. Amtes für Wasserwirtschaft vom 1. Dezember 1925).

Massgebend für die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit sind folgende Faktoren:

1. die zu erwartenden Transportmengen auf der Wasserstrasse,
2. die Baukosten des Schiffahrtsweges,
3. die jährlichen Kosten der Wasserstrasse,
4. die Transportkosten im unregulierten Zustande des Stromes,
5. die Transportkosten, wie sie sich nach der durchgeführten Regulierung gestalten werden,
6. die Eisenbahnfrachtsätze,
7. die Frachtersparnisse gegenüber dem Bahntransport.

1. Die zu erwartenden Transportmengen. Die Entwicklung des künftigen Rheinverkehrs nach Basel war Gegenstand von zahlreichen Untersuchungen, von denen besonders zu nennen sind: das Gutachten Gelpke 1907, Sympher 1914, Pestalozzi 1922, Grossmann und Saitzew 1924, Groschupf 1925. Wie bei solchen Studien zu erwarten ist, gehen die Schätzungen etwas auseinander. In Anlehnung an diese Arbeiten und unter Zugrundelegung eigener Studien können immerhin folgende Verkehrsziffern, die wir der Untersuchung der Wirtschaftlichkeit der Rheinregulierung zugrunde legen werden, als sehr vorsichtig betrachtet werden:

	Anfangsverkehr (nach dem 10. Baujahr der Regulierung)	Entwickelter Verkehr (nach weiteren 10 Jahren)
<b>Einfuhr:</b>		
Kohlen . . . . .	800,000 t	800,000 t
Getreide und Futtermittel . .	250,000 t	300,000 t
Eisen und Stahl . . . . .	50,000 t	70,000 t
Petroleum, Benzin, Heizöle .	50,000 t	70,000 t
Diverse Einfuhrgüter . . . .	100,000 t	120,000 t
	<u>1,250,000 t</u>	<u>1,360,000 t</u>
<b>Ausfuhr:</b>		
Eisenerz . . . . .	100,000 t	200,000 t
Zement . . . . .	40,000 t	50,000 t
Karbid. . . . .	30,000 t	40,000 t
Diverse Ausfuhrgüter . . . .	30,000 t	50,000 t
	<u>200,000 t</u>	<u>340,000 t</u>
<b>Einfuhr + Ausfuhr . . .</b>	<b>1,450,000 t</b>	<b>1,700,000 t</b>

Die Leistungsfähigkeit der Basler Hafenanlagen, wie sie jetzt bestehen und zum Teil noch im Bau sind, wird genügen, um den Umschlag dieser Gütermengen zu ermöglichen. Es kann angenommen werden, dass nach dem 5. Baujahr der Verkehr von etwa 200,000 t im Laufe der nächsten 5 Baujahre allmählich auf 1,450,000 t ansteigen wird; nach dem 20. Jahr seit Baubeginn wird er dann die volle Grösse von 1,700,000 t pro Jahr angenommen haben.

2. Die Baukosten der Schifffahrtsstrasse. Die eigentlichen Baukosten für die Regulierung Istein-Strassburg betragen laut ausführlichem Kostenvoranschlag 61,1 Millionen Franken. Dieser Voranschlag ist von den Experten Nationalrat Zschokke, Professor Meyer-Peter, Dr. Bertschinger und Ingenieur Bosshardt als zuverlässig bezeichnet worden. Auf die 49 km lange Teilstrecke Istein-Breisach entfallen rund 22 Millionen Franken, auf die 68 km lange untere Teilstrecke Breisach-Strassburg rund 39 Millionen Franken.

Zu diesen eigentlichen Baukosten können — bei volkswirtschaftlicher Betrachtung — noch die Bauzinsen zu 5 %, wenigstens bis zum Moment, wo infolge der Arbeiten ein geregeltes Fahrwasser vorhanden sein wird, d. h. bis Ende des 5. Baujahres, hinzugerechnet werden. Diese Bauzinsen steigen auf rund 5,000,000 Franken an, so dass die gesamten Baukosten inklusive Bauzinsen bis zum 5. Jahr rund 66,000,000 Franken ausmachen.

3. Die jährlichen Kosten der Wasserstrasse. Diese Kosten bestehen allgemein gesprochen aus Kapitalverzinsung, Amortisationsquote und den Unterhaltskosten. Die Kapitalverzinsung kann zu 5 % angenommen werden und erfordert also jährlich 5 % von 66 Millionen Franken, d. h. 3,300,000 Franken.

Die jährliche Amortisationsquote ist so zu bestimmen, dass das gesamte investierte Kapital im Moment amortisiert sein soll, in welchem die Möglichkeit besteht, dass der Grand Canal d'Alsace bis Strassburg fertig sein kann. Die Regulierung wird an Bauzeit 10 bis 12 Jahre beanspruchen; die guten Wirkungen auf das Fahrwasser werden aber jedenfalls schon nach dem 5. Jahr vorhanden sein. Wenn angenommen wird, dass die Vollendung des Seitenkanals 40 Jahre in Anspruch nehmen wird, so würde also die Regulierung während 35 Jahren Dienste leisten. Bei 5 % Zinsfuss erfordert die Amortisation innert 35 Jahren eine jährliche Quote von 1,1 % von 66 Millionen, d. h. 726,000 Franken.

Die Unterhaltskosten scheiden aus der Berechnung aus, da anzunehmen ist, dass die Uferstaaten im Geiste der Mannheimer Akte den Unterhalt übernehmen werden. (Deutschland hat sich hierzu für das deutsche Ufer bereits verpflichtet).

Die Jahreskosten des Schifffahrtsweges belaufen sich somit auf Fr. 3,300,000 + Fr. 726,000 = zirka Fr. 4,025,000. Sofern Frankreich an die Baukosten einen Beitrag nicht zahlen sollte, entfallen von diesen Jahreskosten ebenfalls 60 % auf die Schweiz, d. h. Fr. 2,415,000.

4. Die bisherigen Rheinfrachtsätze zwischen Strassburg und Basel sind in der Nachkriegszeit im Durchschnitt die folgenden:

etwa 4.<sub>60</sub> Fr./t für Kohle  
und 5.<sub>10</sub> Fr./t für Getreide.

Der Mittelwert von 4.<sub>85</sub> Fr./t zerlegt sich folgendermassen:

auf die Kahnkosten entfallen zirka 0.<sub>50</sub> Fr./t  
auf die Schleppkosten entfallen zirka 4.<sub>35</sub> Fr./t.

In diesen Ziffern ist etwa 0.<sub>5</sub> Fr./t Casco-Versicherung inbegriffen.

5. Der Einfluss der Regulierung auf die zwei Hauptkomponenten der Selbstkosten der Schifffahrt (Kahnkosten und Schleppkosten) ist anhand von Erfahrungszahlen wie folgt berechnet worden:

Der Beladungsgrad der Kähne für die Strecke Strassburg-Basel wird sich um 39 % verbessern. Die Kahnkosten, auf eine Tonne Nutzlast berechnet, werden sich infolge der bessern Ausnutzung des Laderaumes im umgekehrten Verhältnis ermässigen, d. h. auf  $100 : 139 = 72\%$  sinken. Sie werden also von zirka 0.<sub>50</sub> Fr./t auf 0.<sub>36</sub> Fr./t ermässigt.

Wegen besserer Kahnausnutzung, besserer Fahrwasserlage und grösserer durchschnittlicher Kahnzahl pro Schleppzug wird, wie eine Untersuchung gezeigt hat, die Regulierung eine Totalverminderung des Schleppkraftaufwandes von 42 % bedingen. In dieser Ziffer sind noch nicht inbegriffen die Wirkungen des billigeren Betriebes (Mannschaft, Kohlenverbrauch) der grossen Schlepper, sowie deren billigere Anschaffung, auf die PS als Einheit der Leistung bezogen.

Der bisherige Durchschnitt der Schleppkosten, inbegriffen Casco-Versicherung des Dampfers von . . . . . 4.<sub>35</sub> Fr./t  
wird sich daher ermässigen um 42% von 4.<sub>35</sub> fr./t. d. h. um . . . . . 1.<sub>83</sub> »  
und wird daher sinken auf zirka . . . . . 2.<sub>52</sub> »

davon wegen billigerer Casco-Versicherung

sind noch abzuziehen . . . . . ca. 0.<sub>12</sub> »  
sodass zu rechnen ist mit Schleppkosten von . . . . . 2.<sub>40</sub> »

Als künftiger Gesamtsatz ergibt sich also:

Kahnkosten .	0. <sub>36</sub> Fr./t	
Schleppkosten	2. <sub>40</sub> »	
		2. <sub>76</sub> Fr./t.

Dieser Satz bezieht sich auf die Fahrt auf dem regulierten Rhein.

Mit diesem Satz sei jedoch nicht weiter gerechnet, sondern es seien vorsichtshalber folgende Sätze angenommen, die noch wesentlich über dem ermittelten Durchschnitt von 2.<sub>76</sub> Fr./t stehen.

Kohle . . . . .	3,00	Fr./t
Getreide. . . . .	3,50	»
Sonstige Einfuhrgüter . . . . .	3,50	»
Talgüter. . . . .	2,00	»

6. Bahnfrachten. Die Bahnfrachten auf den elsässischen wie auf den badischen Linien haben nach dem Kriege viele Schwankungen durchgemacht. Es sollen deshalb im Sinne der Vorsicht für unsern wirtschaftlichen Vergleich wesentlich niedrigere Bahntarife als die Nachkriegstarife angenommen werden, und zwar

4,60 Fr. pro Tonne für Kohle und  
7,50 Fr. pro Tonne für Getreide.

Bei diesen Sätzen ist die Möglichkeit berücksichtigt, dass die Bahnen später, nach ausgeführter Regulierung, ihre Tarife noch herabsetzen würden, um nicht alle Massengüter an die Schifffahrt zu verlieren; diese Sätze stehen nur 15 % bzw. 3 % über den Vorkriegssätzen der Eisenbahnen.

Die oben angegebenen künftigen Rheinfrachtsätze sind aber noch 30 % (Kohle) bis 53 % (Getreide) niedriger als diese Bahnfrachten; es besteht somit ein genügender Anreiz für die Wasserverfrachtung. Ausserdem aber hat die Schweiz den Nutzen der infolge der Regulierung herabgesetzten Bahnfrachten auf demjenigen Teil der Massengüter, der den Eisenbahnen verbleibt. Dies ist ein indirekter Nutzen der Regulierung.

7. Die Gesamtfrachtersparnis auf dem regulierten Rhein. Rechnet man auf Grund der unter Ziffer 1 ermittelten Verkehrsmengen und den in Ziffern 5 und 6 festgesetzten Bahn- und Schifffahrtsfrachtsätzen, so ergeben sich, auf die Einfuhrgüter allein berechnet, folgende Ersparnisse:

	Durchschnitt pro Periode	Total
5. bis 10. Jahr	5 Jahre à 1,690,000.— Fr.	8,450,000.— Fr.
10. » 20. »	10 » » 3,645,000.— »	36,450,000.— »
20. » 40. »	20 » » 3,910,000.— »	78,200,000.— »
	Total	123,100,000.— Fr.
Durchschnitt während 35 Jahren auf Einfuhr	.	<u>3,520,000.— »</u>

Die Ausfuhr wurde nicht berücksichtigt, um den Sicherheitsgrad noch weiter zu erhöhen.

Von den Fr. 3,520,000.— ist noch abzuziehen, was bereits ohne Regulierung erspart wird bei Gütertransport auf dem Wasserweg gegenüber der Bahn. Diese Summe beträgt nach durchgeführten Berechnungen Fr. 327,000.—.

Die jährliche Frachtersparnis auf Einfuhrgütern beträgt somit  
3,193,000. Fr.

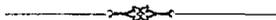
Würde man für die Verkehrsmengen nicht Minima, sondern etwas günstigere Schätzungen einführen, wollte man die künftigen Frachtsätze in Analogie zu heutigen Sätzen auf dem regulierten Rhein unterhalb Strassburg einsetzen,

und endlich für die künftigen Bahnfrachten nicht Minima, sondern mittlere Werte annehmen, so wäre die Frachtersparnis auf Einfuhrgütern noch wesentlich grösser.

Infolge der billigen Talfrachten werden nach ausgeführter Regulierung eine Reihe von Exportgütern ausgeführt werden können, die sonst nicht oder nur für gewisse Länder konkurrenzfähig sind, wie z. B. Eisenerz vom Gonzen, Zement, Karbid, kondensierte Milch. Die Eisenbahnen erhalten somit infolge dieses vermehrten Talverkehrs auf den nach Basel führenden Linien einen Mehrverkehr, den sie sonst nicht erhalten würden. Dasselbe trifft zu mit Rücksicht auf die Zunahme der Einfuhr infolge der Regulierung.

---

Die direkten und indirekten Vorteile der Rheinregulierung oberhalb Strassburg sind also jedenfalls grösser als die Aufwendungen.



## **Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Regulierung des Rheins zwischen Basel (Istein) und Strassburg. (Vom 6. August 1929.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1929
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	33
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	2474
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	14.08.1929
Date	
Data	
Seite	69-92
Page	
Pagina	
Ref. No	10 030 775

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.