

Bundesblatt

89. Jahrgang.

Bern, den 8. Dezember 1937.

Band III.

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

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

3656**Botschaft**

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Bewilligung eines Bundesbeitrages an den Kanton Unterwalden ob dem Wald für die Korrektio n der Grossen Schlieren von der Kantonsstrasse bis zur Sarneraa und für die Korrektio n der Sarneraa bei Alpnach.

(Vom 6. Dezember 1937.)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Die Regierung des Kantons Obwalden hat mit Schreiben vom 21. September 1937 dem Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung eine Vorlage für die Korrektio n der Grossen Schlieren von der Kantonsstrasse abwärts bis zur Einmündung in die Sarneraa und für die Korrektio n der Sarneraa selbst eingereicht. Der Kostenvoranschlag beläuft sich für den vollständigen Ausbau auf Fr. 1 456 000, für den ersten Ausbau auf Fr. 1 040 000. Die Regierung stellt das Gesuch um Gewährung eines Bundesbeitrages auf Grund des eidgenössischen Wasserbaupolizeigesetzes vom 22. Juni 1877 an den ersten Ausbau im Kostenvoranschlage von Fr. 1 040 000.

Die Verbauung der Grossen Schlieren wurde vor 40 Jahren in Angriff genommen, und bis zum Jahre 1931 sind rund eine Million Franken verausgabt worden. Von ihren Zuflüssen war der Moosmattbach im Jahre 1931 zum grössten Teil verbaut, der Schonibach nur teilweise. Im Hauptbach war nur auf dem Schuttkegel das rechte stark gefährdete Ufer zur Verhinderung von Ausbrüchen gegen Kägiswil durch ein Leitwerk mit Spornen geschützt. Die Linie der Brünigbahn wurde mit provisorischen Holzwerken gesichert. Die Bauten haben sich zum grössten Teil gut bewährt; nur leichtere oder solche, die nicht miteinander in Zusammenhang standen, wurden durch Hochwasser zerstört oder beschädigt.

Eine vor zehn Jahren im Auftrage der Kantonsregierung von Obwalden durch Kantonsingenieur Otto Seiler ausgearbeitete Vorlage über die Verbauung

und Korrektur der Grossen Schlieren mit ihren Zuflüssen und der Sarneraa bis zum Vierwaldstättersee ergab, dass für die Ausführung aller Arbeiten mit mindestens 11 Millionen Franken zu rechnen wäre. Da es aber in technischer oder gar finanzieller Hinsicht nicht ratsam erschien, sich für viele Jahre festzulegen, reichte im Jahre 1931 die Regierung eine Teilvorlage im Kostenvoranschlag von Fr. 2 800 000 für die Verbauung des Hauptbaches oberhalb der Strassenbrücke und der Zuflüsse im Gebirge zur Subventionierung ein. Mit Beschluss vom 26. September 1931 bewilligte die Bundesversammlung eine Subvention von Fr. 1 400 000, d. h. 50 % dieses Voranschlages. Von dieser Summe wurden bis heute rund 2,1 Millionen ausgegeben; man hat also in den letzten sieben Jahren doppelt soviel aufgewendet als in der 34jährigen Periode 1897—1930. Dies zeigt, dass man die Verbauung mit erneuter Tatkraft systematisch gefördert hat. Im Einzugsgebiet wurde die Moosmattbachverbauung ergänzt und diejenige des Schonibaches vollständig neu ausgeführt; im Hauptbache sind sieben neue grosse Sperren gebaut und die Leitwerke des Ablaufkanales bis zur Strasse derart vervollständigt worden, dass ein Ausbrechen der Grossen Schlieren gegen Alpnach oder Kägiswil kaum mehr zu befürchten ist. In den nächsten Jahren wird die Verbauung des Maienbaches zur Durchführung gelangen, wodurch eine mächtige Geschiebequelle verstopft wird; andere Seitenbäche sollen in der Folge verbaut werden.

Die verbesserten Verhältnisse im oberen und mittleren Laufe der Schlieren erlauben es, nun ohne Gefahr an die Behandlung des Unterlaufes zu schreiten. Ein kurzer Augenschein genügt besser als ein langer Bericht, um sich ein Bild zu machen über die unhaltbaren Verhältnisse bei der Staatsstrasse, Brünigbahn und Sarneraa. Das Bachbett hat sich zwischen Strasse und Bahn derart erhöht, dass die Strassenbrücke gefährdet ist. Die Brünigbahn, die den Schuttkegel auf einer Länge von nahezu 500 m durchfährt, ist bei jedem Hochwasser der Gefahr der Betriebsstörung und -unterbrechung ausgesetzt, denn die Bahnbrücke sitzt auf dem Bachgerölle; ein eigentliches Durchflussprofil besteht nicht mehr, nachdem die Sohle seit der Bahneröffnung im Jahre 1886 sich um 3,50 m erhöht hat. Die Sarneraa, welche durch den Schuttkegel der Schlieren ganz an den Fuss des östlich gelegenen Hügels gedrängt worden ist, besitzt kein einheitliches Gerinne mehr und vermag mit ihrem geringen Gefälle das Geschiebe nicht abzuschleppen. Der durch den Schuttkegel der Grossen Schlieren abgeriegelte Talgrund von Kägiswil-Sarnen ist zufolge Rückstauwirkung in bedeutenden Flächen versumpft, und der Waldbestand auf dem Schuttkegel geht infolge Verrufung des Bodens langsam zugrunde.

Der vollständige Ausbau der Schlierenkorrektur im Gebiet des Schuttkegels auf Grund des heutigen, von alt Kantonsingenieur Seiler bearbeiteten Projektes bestünde in der Erstellung eines 900 m langen Triebkanales von der Brünigstrasse bis zu dem längs der Aa vorgesehenen Geschiebesammler, eines 250 m langen Ablaufkanales bis zur Aa und in der Fortsetzung der Aakorrekturen vom Ablaufkanal aufwärts auf eine Länge von rund 350 m.

Der erste Ausbau sieht von der Brünigstrasse abwärts auf 250 m Länge einseitigen provisorische Schutzdämme aus steingefüllten Drahtsäcken vor und im Anschluss an diese Strecke einen Triebkanal von 650 m Länge bis zum Geschiebesammler. Diese Ausbauförm soll gestatten, das Verhalten der Bachsohle von der Brünigstrasse abwärts bis zum Beginn des Triebkanales unter dem Einfluss dieser ersten baulichen Massnahmen noch beobachten zu können. Der Triebkanal, dessen Gefälle zwischen 2,42 und 4,7 % schwankt, erhält eine Sohlenbreite von 12 m, gemessen auf der Krone der Sohlensicherungen. Die Leitwerke haben eine freie Höhe von 2,50 m. Zur Anwendung gelangen die Baunormalien der benachbarten Kleinen Schlieren, die sich bestens bewährt haben. Die Sohlensicherungen bestehen aus Beton mit Granitquaderabdeckung, die Leitwerke aus gepflästerten Dämmen mit Betonfundament bzw. mit Holzrostunterlage. Die Pflasterung der Leitwerke reicht nur 1,70 bis 1,80 m über die Sohle; darüber ist eine einfache Erdböschung mit Berasung vorgesehen.

Über den Triebkanal ist eine neue Brücke für die Brünigbahnlinie zu erstellen.

Der Geschiebesammler wird vorläufig nur teilweise ausgebaut, und zwar für eine Aufnahmefähigkeit von 280 000 m³. Der endgültige Ausbau auf ein Fassungsvermögen von 600 000 m³ wird erst in späteren Jahren erfolgen durch Erhöhung der Dämme je nach dem Fortschritt der Ablagerung, wobei das abgelagerte Material für den weiteren Ausbau verwendet wird.

Der Verbindungskanal zwischen Geschiebesammler und Sarneraa erhält, wie erwähnt, eine Länge von 250 m bei einem Gefälle von 11,6 ‰; er mündet in jene Strecke der Aa, welche bereits im Jahre 1937 auf Grund des Bundesratsbeschlusses vom 4. Januar 1937 korrigiert worden ist. Die Leitwerke bestehen aus 2,50 m hohen Dämmen mit gepflästerten Böschungen. Die Sohle hat eine Breite von 12 m und wird mittelst einer 20 cm starken Steinrollierung befestigt.

Der Triebkanal, die Einlauf- und Auslaufschwelen des Sammlers und der Ableitungskanal in die Aa sind für eine Abflussmenge von 224 m³ in der Sekunde berechnet, was bei dem 28 km² messenden Einzugsgebiet einem sekundlichen Abfluss von 8 m³/km² gleichkommt. Diese spezifische Abflussmenge entspricht derjenigen, welche bei der Kleinen Schlieren anlässlich verschiedener Hochwasser ermittelt wurde.

Für die Ableitung der Sickerwässer und die Entsumpfung der alten Aaläufe ist ein kleiner Binnenkanal bergseits längs des Geschiebesammlers und der Aa vorgesehen. Er mündet in einen bestehenden Meliorationskanal, der in den Alpnachersee führt.

Die Vorlage für die Korrektur der Aa im unteren Lauf, d. h. von der Eichbrücke aufwärts bis zu jener Stelle, wo die Grosse Schlieren einmünden soll, wurde mit Bundesratsbeschluss vom 4. Januar 1937 genehmigt und an die zu Fr. 120 000.— veranschlagten Kosten ein Bundesbeitrag von 30 % bewilligt. Die Korrektur soll nun bis zum sogenannten

Etschisteg ausgedehnt werden. Das Normalprofil von 14 m Sohlenbreite sieht eine Ufersicherung mit einer durch Pfähle gesicherten Drahtsenkwalze von 50 cm Durchmesser und einer ausschlagfähigen Faschine vor; im weitem wird die Böschung mit Rasen gedeckt. Die Sohle wird mit grobem Steinbruchschutt von 30 cm Stärke befestigt. In Anbetracht des geringen Gefälles und des Umstandes, dass kein schweres Geschiebe zum Abtransport gelangt, und weil endlich durch die Korrektur der Grossen Schlieren die Aa vor weiterer Verschotterung bewahrt bleibt, halten wir die vorgesehene Bauart als gegeben.

Auf Grund des Detailvoranschlages ergibt sich für die gegenwärtige Vorlage folgende Kostenzusammenstellung:

1. Strecke Brünigstrasse-Sammler	Fr. 412 000
2. Geschiebesammler	» 422 000
3. Abflusskanal	» 40 000
4. Binnenkanal	» 9 000
5. Aawasserkorrektion, oberer Teil	» 105 000
6. Neue Eisenbahnbrücke	» 52 000
	<u>Fr. 1 040 000</u>

Es bleibt noch zu erwähnen, dass die Projektaufstellung auf genauen Feldaufnahmen und Absteckungen beruht und dass die schweizerischen Bundesbahnen, Kreisdirektion II, und die Wuhrgenossenschaft dem Projekt vorbehaltlos zugestimmt haben.

Das Oberbauinspektorat kann sich mit der allgemeinen Anordnung der Vorlage einverstanden erklären, behält sich aber vor, im Laufe der Zeit unter Berücksichtigung des Verhaltens des Wildbaches die im Interesse einer rationellen und zweckmässigen Bauausführung notwendigen Änderungen bzw. Abweichungen vom Projekt mit der Bauleitung näher zu prüfen.

Die Regierung des Kantons Obwalden ersucht, die höchstzulässige Bundessubvention zu gewähren. Sie verweist in ihrer Eingabe vom 21. September 1937 darauf, dass nachdem um die Jahrhundertwende Bauten an der Grossen Schlieren im Betrage von über Fr. 400 000 erstellt worden waren, am 3. Juli 1903 ein Hagelwetter von ausserordentlicher Heftigkeit den grössten Teil dieser Schutzbauten wieder zerstörte. Die Beitragspflichtigen wurden durch die Tatsache, dass sie Schulden für bereits vernichtete Werke abzutragen hatten, sehr entmutigt. Es wurden nur mehr die allerdringlichsten Schutzbauten ausgeführt, bis die Wuhrgenossenschaft im Jahre 1931 notgedrungen an die sukzessive Erstellung der im generellen Projekte von 1931 vorgesehenen Verbauungswerke herantreten musste. So entschloss man sich zum ersten Teilprojekt im Betrage von Fr. 2 800 000, das oben bereits erwähnt wurde. Dazu habe sich die Notwendigkeit der Korrektur der Sarneraa gesellt. Obschon der Kanton Obwalden auf die Verhältnisse des Gross-Schlieren-Perimeters in der Ausrichtung seiner Beiträge ganz besonders Rücksicht nehme, bilde für die Wuhrgenossenschaft neben ihrem Baukostenanteil der Zinsendienst eine drückende Last.

Es handelt sich hier um die Korrektur eines der gefährlichsten Wildbäche der Schweiz. Nachdem die Verbauungen im Gebirge eifrig gefördert werden, kann und muss man heute auch an die Einschränkung der Schadenwirkungen des Wildbaches in den Talgebieten schreiten. Der Kanton und nicht zuletzt die Wuhrgenossenschaft haben grosse Anstrengungen gemacht um die zahlreichen Ausbrüche dieses Baches von den Ortschaften Kägiswil und Alpnach abzuwenden. Der Bund hat seit 1897 an eine Kostenvoranschlagssumme von insgesamt Fr. 3 812 000 Beiträge von Fr. 1 875 000, d. h. von durchschnittlich 49,2 % bewilligt. Die schweizerischen Bundesbahnen, für welche die vorgesehenen Arbeiten von grösster Wichtigkeit sind, werden, wie dem Berichte des Projektverfassers zu entnehmen ist, voraussichtlich einen Beitrag von 20 % und der Kanton einen solchen von 25 % leisten. Unter normalen Verhältnissen würde man entsprechend dem Gesuche des Kantons, der im besondern durch die Verbauung der beiden Schlieren und der Giswiler Laui schwer belastet ist, und auch in Ansehung der Lasten, welche dem beteiligten Grundbesitz erwachsen, einen Bundesbeitrag von 50 % der Kosten gewähren. In Anwendung des Bundesbeschlusses vom 31. Januar 1936 betreffend die Wiederherstellung des finanziellen Gleichgewichtes im Bundeshaushalt, Art. 1, muss jedoch heute die Bundessubvention herabgesetzt werden. Die Würdigung der gesamten Sachlage verlangt, dass die Reduktion auf das Minimum von 25 % des ursprünglichen Satzes beschränkt werde, was zu einem Bundesbeitrag von 37½ % der Kostenvoranschlagssumme von Fr. 1 040 000, das sind maximal Fr. 390 000 führt. Es sollten zur Milderung der verbleibenden Belastung der Beitragspflichtigen dann noch ausserordentliche Zuwendungen aus den Krediten für Arbeitsbeschaffung gewährt werden können.

Wir erlauben uns daher, Ihnen den beigefügten Entwurf eines Bundesbeschlusses zu unterbreiten und zur Genehmigung zu empfehlen.

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

Bern, den 6. Dezember 1937.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Motta.

Der Bundeskanzler:

G. Bovet.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

über

die Zusicherung eines Bundesbeitrages an den Kanton Unterwalden ob dem Wald für die Korrektio n der Grossen Schlieren von der Kantonsstrasse bis zur Sarneraa und für die Korrektio n der Sarneraa bei Alpnach.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
auf Grund des Bundesgesetzes vom 22. Juni 1877 betreffend die Wasserpolizei,
nach Einsicht eines Schreibens der Regierung des Kantons Unterwalden ob dem Wald vom 21. September 1937,
einer Botschaft des Bundesrates vom 6. Dezember 1937,

beschliesst:

Art. 1.

Dem Kanton Unterwalden ob dem Wald wird für die Korrektio n der Grossen Schlieren von der Kantonsstrasse bis zur Sarneraa und für die Korrektio n der Sarneraa bei Alpnach ein Bundesbeitrag zugesichert. Diese Subvention wird auf $37\frac{1}{2}$ % der wirklichen Kosten festgesetzt bis zum Maximum von Fr. 390 000 als $37\frac{1}{2}$ % des genehmigten Kostenvoranschlages von Fr. 1 040 000.

Art. 2.

Die Auszahlung dieses Beitrages erfolgt im Verhältnis des Fortschreitens der Bauarbeiten gemäss den von der Kantonsregierung eingesandten und vom eidgenössischen Oberbauinspektorat geprüften Kostenausweisen. Der jährliche Höchstbetrag beläuft sich auf Fr. 100 000, zahlbar erstmals im Jahre 1938.

Art. 3.

Bei der Berechnung der Bundessubvention 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 Beamtungen (von den Kantonen laut Art. 7a des Wasserbaupolizeigesetzes zu bestellende Organe), auch nicht die Kosten der Geldbeschaffung und die Verzinsung.

Art. 4.

Dem eidgenössischen Oberbauinspektorat sind jährlich ein Bauprogramm und, soweit es mit der Vorlage noch nicht geschehen ist, die Detailprojekte zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 5.

Die planmässige Bauausführung und die Richtigkeit der bezüglichen Ausweise werden vom eidgenössischen Oberbauinspektorat kontrolliert. Die Kantonsregierung wird zu diesem Zwecke den Beamten der genannten Amtsstelle die nötige Auskunft und Hilfeleistung zuteil werden lassen.

Art. 6.

Der Unterhalt der subventionierten Bauten ist gemäss dem eidgenössischen Wasserbaupolizeigesetz vom Kanton Unterwalden ob dem Wald zu besorgen und vom eidgenössischen Oberbauinspektorat zu überwachen.

Art. 7.

Dem Kanton Unterwalden ob dem Wald wird eine Frist von einem Jahr 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. 8.

Der 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 Unterwalden ob dem Wald für die Korrektion der Grossen Schlieren von der Kantonsstrasse bis zur Sarneraa und für die Korrektion der Sarn...

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1937
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	49
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	3656
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	08.12.1937
Date	
Data	
Seite	413-419
Page	
Pagina	
Ref. No	10 033 462

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dall'Archivio federale svizzero.