

Bundesblatt

99. Jahrgang.

Bern, den 8. April 1947.

Band I.

*Erscheint wöchentlich. Preis 28 Franken im Jahr, 15 Franken im Halbjahr, zuzüglich
Nachnahme- und Postbestellungsgebühr.*

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

5238**Botschaft**

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Beteiligung des Bundes an der Aufstellung eines Ausbauplanes der Gewässer zwischen dem Genfersee und der Aaremündung in den Rhein.

(Vom 1. April 1947.)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Der Schweizerische Rhone-Rhein-Schiffahrtsverband schlägt vor, einen Ausbauplan der Gewässer zwischen Genfersee und Rhein auszuarbeiten, und zwar unter der Aufsicht der Bundesbehörden und mit der finanziellen Beihilfe des Bundes, der interessierten Kantone, Gemeinden und Privatunternehmungen. Dieser Plan wird es im Rahmen des Art. 24^{bis} der Bundesverfassung, der Art. 24 und 27 des Bundesgesetzes vom 22. Dezember 1916 über die Nutzbarmachung für die Ausnützung der Wasserkräfte, des Bundesratsbeschlusses vom 4. April 1923 betreffend die schiffbaren oder noch schiffbar zu machenden Gewässerstrecken sowie der verschiedenen Bedingungen einer allgemeinen Landesplanung ermöglichen, die Wasserkräfte, unter Beachtung der Interessen einer allfälligen zukünftigen Flußschiffahrt, zweckmässig auszunützen. Die Studien betreffend die Schiffahrtsanlagen werden sich auch auf den «Canal d'Entreroches» erstrecken. Dies wird es zugleich ermöglichen, die wirtschaftliche Seite einer Binnenschiffahrt durch die Schweiz zwischen Genfersee und Rhein zu prüfen.

Wir beehren uns, Ihnen anschliessend an diese Botschaft den Entwurf eines Bundesbeschlusses über eine Beteiligung der Eidgenossenschaft an diesen Studien zu unterbreiten. Diese Beteiligung würde im Maximum einen Betrag von Fr. 500 000 erreichen, welcher der Hälfte der voraussichtlichen Studienkosten entspricht. Für die Deckung der andern Hälfte der Kosten sind dem

Schweizerischen Rhone-Rhein-Schiffahrtsverband schon Beiträge durch die beteiligten Kantone, Gemeinden, Privatunternehmungen und anderen Interessenten zugesichert worden.

Begründung.

I. Wasserwirtschaftsplan.

1. Es ist nötig, für unsere Gewässer einen Wasserwirtschaftsplan aufzustellen. Die Flüsse und Kanäle nehmen in der Landesplanung eine grundlegende Stellung ein, sie bilden sozusagen das Skelett dieser Planung. Ihre Lage und ihre Höhe können verhältnismässig wenig geändert werden. In der Tat kann die Linienführung der Bahnen, Strassen und anderer Bauwerke dem Gelände besser angepasst und dementsprechend abgeändert werden.

Bei der Aufstellung eines Ausbauplanes ist nicht nur den Anforderungen einer zweckmässigen Ausnützung der Wasserkräfte und einer allfälligen zukünftigen Binnenschifffahrt Rechnung zu tragen, sondern es sind auch die Flusskorrekturen, die Forst- und Landwirtschaft, die Siedelungen, der Städtebau, die Strassen und Bahnen, die Innenkolonisation und, allgemein gesprochen, die Landesplanung zu berücksichtigen.

a. Der Ausbauplan für den Rhein zwischen Basel und dem Bodensee ist aufgestellt. Die Studien für die Schiffbarmachung dieser Strecke wurden in den Jahren 1938—1942 durch private Ingenieurbureaux unter der Leitung von Herrn Ing. Blattner in Zürich und unter der Aufsicht des eidgenössischen Amtes für Wasserwirtschaft durchgeführt. Da die Verteilung und die Anordnung der Kraftwerksstufen bereits vorher festgelegt waren, wurde die Ausarbeitung des Planes sehr erleichtert. Für die Stufe Rheinfeldern mussten jedoch die Studien von Grund auf neu gemacht werden, da der Ausbau durch die Salzvorkommen in dieser Gegend auf aussergewöhnliche Schwierigkeiten stiess.

Die die Schifffahrt betreffenden Studienkosten beliefen sich auf Fr. 500 000. Diese Ausgaben wurden zu ungefähr einem Drittel durch Beiträge der Zentrale für Arbeitsbeschaffung, der interessierten Kantone, Städte, Verbände, Industrien und andern Interessenten gedeckt.

b. Der Ausbauplan der Rhone zwischen dem «Pont Carnot» ca. 5 km unterhalb der Landesgrenze und dem Genfersee ist in Bearbeitung. Diese Studien beziehen sich auf den Ausbau der Wasserkräfte des französisch-schweizerischen Abschnittes der Rhone unterhalb des Kraftwerkes Chancy-Pougny und den Ausbau der Schifffahrtsstrasse zwischen dem «Pont Carnot» und dem Genfersee. Der Kanton und die Stadt Genf finanzieren einen grossen Teil dieser Studien; ihre Beiträge belaufen sich auf Fr. 332 000.

2. Ähnliche Studien sollten nun vorgenommen werden, um einen Ausbauplan der Aare zwischen Bielersee und dem Rhein aufzustellen. Die Aare ist, nächst dem Rhein und der Rhone, der wichtigste schweizerische Fluss. Die Ausnützung der Wasserkräfte unterhalb des Bielersees muss vervollständigt

werden. Die auszuführenden Studien werden sich hauptsächlich auf diesen Punkt beziehen.

Im Bundesratsbeschluss vom 4. April 1923 ist die Aare vom Rhein bis in den Bielersee und die Zihl zwischen Bieler- und Neuenburgersee in die erste Klasse der schiffbar zu machenden Gewässerstrecken eingereiht, d. h. diese Flußstrecken sollen für Schlepper und Schleppkähne von 1000 bis 1200 t Fassungsraum ausgebaut werden können.

Seit diesem Zeitpunkte kam man jedoch zur Überzeugung, dass ein derartiger Ausbau zu grosse Ausgaben verursachen würde. Aus diesem Grunde hat das Post- und Eisenbahndepartement in seinen Schreiben vom 28. Januar und 7. Februar 1939 den an einer allfälligen Schifffahrtsstrasse Genfersee-Rhein nächst interessierten Kantonsregierungen den Vorschlag gemacht, oberhalb Brugg den Ausbau der Aare für Motorkähne von 900t Fassungsraum vorzusehen. Die betreffenden Kantone haben diesem Vorschlag zugestimmt. Wir sehen deshalb vor, den Bundesratsbeschluss vom 4. April 1923 in diesem Sinne abzuändern.

Selbstverständlich müssen in diesem Ausbauplan auch andere wichtige Faktoren berücksichtigt werden, so die Eisenbahn- und Strassenverbindungen, der Städtebau, die landwirtschaftlichen Bodenverbesserungen, die Flusskorrekturen und die Juragewässerkorrektion. Die Mitarbeit der interessierten Kantone, Gemeinden, Wasserkraftkonzessionäre und Industrieunternehmungen ist unerlässlich.

3. Die Studien für den Ausbau der Zihl zwischen Bieler- und Neuenburgersee für die Schifffahrt werden gemeinsam mit den gegenwärtig im Gange befindlichen Studien für eine Juragewässerkorrektion durchgeführt. Der Bundesbeschluss, den wir Ihnen zur Annahme unterbreiten, bezieht sich also nicht auf diese den Ausbau der Zihl betreffenden Studien.

4. Der Bundesrat hat zu wiederholten Malen, besonders in seinen Geschäftsberichten geltend gemacht, dass die Schifffahrtsverbindungen vom Meer zu einem schweizerischen Hafen in der Nähe der Landesgrenze gesichert sein müssen, bevor an den Bau von Schifffahrtswegen im Innern des Landes geschritten werden kann; denn die letzteren bilden bloss die Verlängerung der ersteren. Die schweizerischen Schifffahrtsverbände vertreten dieselbe Ansicht.

Trotzdem ist es schon jetzt notwendig, sich mit dem Problem einer Schifffahrtsstrasse Genfersee-Rhein zu befassen.

In seinem Bericht vom 7. November 1944 an die Bundesversammlung hat der Bundesrat über die Standesinitiative des Kantons Solothurn folgendermassen zur Frage der Schifffahrtsstrassen Stellung genommen:

«Im gegenwärtigen Zeitpunkt besteht die Aufgabe des Bundes in erster Linie darin, die Projektierungsarbeiten, auch an den im Innern des Landes liegenden Gewässerstrecken, unter Einschluss der neu zu schaffenden Schifffahrtswege (Kanalstrecken) weiterzuführen. Dabei soll den Anforderungen der Landesplanung mit aller Sorgfalt Rechnung getragen werden.»

Die Geschäftsprüfungskommission des Nationalrates hat in der Session vom Juni 1946 folgendes Postulat eingereicht:

«Der Bundesrat wird eingeladen, in Verbindung mit den interessierten Kantonen die Vorstudien für den Bau einer Schifffahrtsstrasse zwischen der Rhone und dem Rhein weiterzuführen und hierüber Bericht und Antrag einzureichen.»

Der Staatsrat des Kantons Waadt erachtet seinerseits die Festlegung der Linienführung des «Canal d'Entreroches» als dringend, damit für Strassenbauten, die Entwicklung der Ortschaften usw. ein Gesamtplan aufgestellt werden könne.

Es ist also notwendig, die vorgeschlagenen Studien auf das Projekt des «Canal d'Entreroches» auszudehnen.

5. Zusammenfassend sind wir der Ansicht, dass gründliche Studien mit genauen Kostenvoranschlägen über den Ausbau der Aare und den «Canal d'Entreroches» notwendig sind. Sie müssen durch ziemlich heikle Studien über die wirtschaftliche Bedeutung, die eine allfällige Wasserstrasse quer durch die Schweiz haben würde, vervollständigt werden.

Bei Studien von solchem Ausmasse wird man leicht verleitet, um diese zu begrenzen, die Entwürfe nur summarisch und zu allgemein zu halten, die dann aber die Aufstellung genauer Kostenvoranschläge verunmöglichen. Ein solches Vorgehen birgt die Gefahr in sich, dass später Beschlüsse gefasst werden, deren Tragweite man nicht überblicken kann, weil sichere Unterlagen fehlen.

Um schwierige Banten entwerfen zu können, müssen die Projektierungsarbeiten so weit getrieben werden, dass man genaue Kostenvoranschläge aufstellen kann. Man wird jedoch Untersuchungen, die einfachere Bauwerke betreffen, einschränken.

6. Wenn sich der Bund an diesen Studien beteiligt, übernimmt er damit noch keine Verpflichtungen, irgendeines der projektierten Bauwerke auszuführen oder zu subventionieren.

Der allfällige Ausbau einer Wasserstrasse Genfersee-Rhein bleibt ganz vorbehalten. Jedenfalls könnte er nicht vorgenommen werden, bevor die Rhone zwischen dem Meer und dem Genfersee schiffbar gemacht ist und die Rheinschifffahrt bis zur Mündung der Aare in den Rhein vorgedrungen ist.

II. Programm, Kosten und Finanzierung der vorgeschlagenen Studien.

1. Der Schweizerische Rhone-Rhein-Schifffahrtsverband hat im Jahre 1942 vorgeschlagen, ein Gesamtprojekt, das sich speziell auf die Schifffahrtsstrasse Genfersee-Rhein bezogen hätte, durch private Ingenieurbureaux ausarbeiten zu lassen. Die Kosten dieser Studien wurden damals auf ca. Fr. 400 000 geschätzt. Der Verband hoffte, diese Summe fast ausschliesslich von den interessierten Kantonen, Gemeinden und Privaten zu erhalten. Der Beitrag, den er vom Bunde zu erhalten suchte, war verhältnismässig klein. Die eidgenössischen Räte bewilligten dem Verband im Jahre 1942 für die genannten

Studien während 3 Jahren eine jährliche Subvention von Fr. 13 000. Sie konnten jedoch auf dieser Grundlage nicht durchgeführt werden.

2. Es stellte sich nämlich heraus, dass die Studien in einem weiteren Rahmen durchgeführt werden mussten, unter anderem, um die Einteilung und den Ausbau der Staustufen der Aare zu bestimmen.

Das eidgenössische Amt für Wasserwirtschaft und der Sachverständige des Verbandes schätzten die Studienkosten für einen Gesamtausbauplan der Aare, inklusive der Studien für eine Schifffahrtsstrasse Genfersee-Rhein, auf eine Million Franken. Herr Dr. Ing. Kaech, Bern, der in dieser Angelegenheit konsultiert wurde, schätzte die Studienkosten sogar auf 1,5 Millionen Franken. Er bestätigte in seinem Bericht, dass der Ausbau der Aare noch schwierigere Probleme stellen wird als der Ausbau des Rheins zwischen Basel und dem Bodensee. Den Grund dieser hohen Kosten sieht er hauptsächlich darin, dass die Wasserkräfte der Aare zum Teil unzweckmässig ausgenutzt sind.

Die Ausarbeitung gründlicher Studien ist immer kostspielig; denn diese müssen sich auf genaue und vollständige topographische, hydrologische, geologische und geotechnische Grundlagen sowie auf die Kenntnis der Grundwasser-Verhältnisse stützen können. Die Erfahrung zeigt, dass man leicht den geologischen Untersuchungen zu wenig Gewicht beimisst. Im allgemeinen kann der Untergrund nur durch kostspielige Sondierungen bestimmt werden. Aber die für die Ausführung gründlicher Vorstudien bewilligten Ausgaben machen sich später bei der Bauausführung bezahlt. Einige tausend Franken Mehrausgaben für gründliche Vorstudien erlauben bei der späteren Bauausführung Hunderttausende von Franken einzusparen, und einige hunderttausend Franken Mehrausgaben für eingehende Vorstudien ersparen bei der Bauausführung Millionen. Ohne auf die Katastrophe des Lötschbergtunnels zurückzukommen, die durch gründlichere Kenntnisse der geologischen Verhältnisse hätte vermieden werden können, möchten wir nur an die Gandria- und Passwangstrasse erinnern, deren Voranschläge um 56 % bzw. 69 % überschritten werden mussten.

3. Das eidgenössische Amt für Wasserwirtschaft glaubt jedoch, die technischen und wirtschaftlichen Studien so einschränken zu können, dass die Studienkosten eine Million Franken nicht überschreiten werden. Nachstehend eine Zusammenstellung der voraussichtlichen Ausgaben:

Programm und Kostenvoranschlag der vorgesehenen Studien.

Gegenstand	Ausbauplan der Aare	Entwürfe Canal d'Entre- roches und Schutzhäfen an den Juraesen
	Fr.	Fr.
A. Erste Vorarbeiten: Topographische Aufnahmen 1:5000, Bestimmen und Zusammenstellen der bestehenden hydrologischen und geologischen Grundlagen	80 000	30 000
B. Vorstudien: Aufstellen von Vorprojekten mit verschiedenen Varianten. Wahl der zweckmässigsten Lösung	70 000	20 000
C. Eingehendere Vorarbeiten: Topographische Aufnahmen 1:1000, Aufnahme der Profile, Sondierungen bei den für die wichtigsten Bauwerke vorgesehenen Stellen; eingehendere geologische und geotechnische Untersuchungen	280 000	100 000
D. Aufstellen des Ausbauplanes mit definitiven Projekten und Kostenvoranschlägen	200 000	75 000
Total A-D	630 000	225 000
	<hr/>	
	855 000	
E. Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen für eine Genfersee-Rhein-Schiffahrt	75 000	
F. Schlussbericht und Zusammenfassung der Studienergebnisse	40 000	
G. Verschiedenes und Unvorhergesehenes	30 000	
Gesamttotal	1 000 000	

4. Nach dem aufgestellten Programm sollen die Studien durch den Schweizerischen Rhone-Rhein-Schiffahrtsverband schweizerischen Ingenieurbureaux vergeben werden. Der Verband hat schon Herrn Blattner, beratenden Ingenieur in Zürich, mit der Oberleitung betraut. Man wird die Studien nach Möglichkeit unter die Ingenieurbureaux derjenigen Kantone verteilen, die die Studienarbeiten durch Subventionen unterstützen. Mit den Studien über die wirtschaftlichen Verhältnisse werden schweizerische Sachverständige betraut.

Das eidgenössische Amt für Wasserwirtschaft wird auf Grund seiner Erfahrungen die technischen und wirtschaftlichen Arbeiten überwachen. Es

wird über die detaillierten Studienprogramme, die Wahl der Ingenieurbureaux und Sachverständigen sowie über die mit ihnen abzuschliessenden Verträge entscheiden.

Die Behörden der interessierten Kantone werden über den Fortgang der Arbeiten auf dem laufenden gehalten werden und sich jeweils über die vorgeschlagenen Lösungen aussprechen können.

Die eidgenössische Finanzkontrolle wird die richtige Verwendung der dem Verband zugewiesenen Gelder mindestens einmal im Jahr überprüfen. Sie wird die interessierten Kantonsbehörden über diese Kontrollen orientieren.

Sämtliche Pläne und Berichte gehen nach Abschluss der Studienarbeiten in das Eigentum des Bundes über. Die Kantonsbehörden erhalten für die sie interessierenden Gewässerabschnitte ein Doppel der Ergebnisse.

5. Um die Finanzierung dieser Studien zu sichern, hat sich der Verband einerseits an die beteiligten Kantone und Gemeinden sowie an Privatunternehmungen und Private gewandt, um die Hälfte der für diese Studien benötigten Gelder zu erhalten.

Andererseits ersuchte der Verband in seinem Schreiben vom 17. März 1944 das Post- und Eisenbahndepartement, «die eidgenössischen Räte um einen ausserordentlichen Kredit zur Deckung der andern Hälfte der Kosten zu bitten, welcher den Anteil des Bundes an die Studienkosten darstellen würde».

In unserem Beschluss vom 28. Juni 1946 wurde vorgesehen, den eidgenössischen Räten zu beantragen, einen Kredit von Fr. 500 000 zu bewilligen, unter der Bedingung, dass dem Verband zuerst die seitens der Kantone, Gemeinden und Privatunternehmungen aufzubringenden andern Fr. 500 000 sichergestellt werden.

In seinem Brief vom 20. November 1946 teilt der Verband dem eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement mit, dass dieses Resultat nun erreicht sei. Die versprochenen Beteiligungen seitens der interessierten Kantone Bern, Freiburg, Solothurn, Aargau, Waadt, Wallis und Neuenburg erreichen im Total die Summe von Fr. 240 000. Die dem Verbands durch Gemeinden und Privatunternehmungen zugesicherten oder schon einbezahlten Beträge erreichen die Summe von Fr. 260 000.

Der Verband ist nicht an den Kanton und die Stadt Genf gelangt, obwohl sie an einer Rhone-Rhein-Schiffahrt ebenfalls interessiert sind, weil diese schon Studienarbeiten für den Ausbau der Rhone reichlich unterstützen.

6. Man kann sich nun trotz dem im Abschnitt I Gesagten fragen, ob der gegenwärtige Zeitpunkt der richtige ist, um solche für den Bund doch verhältnismässig sehr kostspielige Studien ausführen zu lassen. Die finanzielle Lage des Bundes ist heute derart, dass der Bundesrat nur noch mit äusserster Zurückhaltung auf Begehren um neue Bundesbeiträge eintreten kann. Parlament und Öffentlichkeit verlangen ebenfalls mit immer grösserem Nachdruck eine Einschränkung der Staatsausgaben. Jede neue Ausgabe erschwert uns die Verwirklichung des so dringenden Ausgleichs unserer Staatsrechnung. Wenn sich

der Bundesrat trotzdem und entgegen den Bedenken seines Finanz- und Zolldepartementes entschliessen konnte, Ihnen die Vorlage zu unterbreiten, so liegt der Grund namentlich darin, dass Kantone, Gemeinden und Privatunternehmungen durch die Zusicherung ihrer Leistungen dem Willen Ausdruck gegeben haben, die Studien unverzüglich beginnen zu lassen, sowie darin, dass insbesondere der Ausbau der Aare im Interesse einer möglichst zweck- und planmässigen Auswertung der Wasserkräfte nicht mehr länger hinausgeschoben werden sollte. Was den «Canal d'Entreroches» anbelangt, bestehen bei uns allerdings sehr grosse Zweifel darüber, ob die Realisierung des Projektes dereinst als wirtschaftlich tragbar wird betrachtet werden können. Aber gerade, um darüber mehr Klarheit zu bekommen, werden die vorgeschlagenen Studien nützlich sein, so dass wir Ihnen empfehlen möchten, die Vorlage zu genehmigen.

III. Schlussfolgerungen.

Der Bund kann sich der Mithilfe an den Studien betreffend einen Ausbauplan für die Gewässer zwischen dem Genfersee und der Aaremündung in den Rhein nicht entziehen. Er muss eine zweckmässige Ausnützung der Wasserkräfte unterhalb des Bielersees sichern und die Landesinteressen an der Flußschiffahrt wahren.

1. Die Bundesverfassung stellt in der Tat die Ausnützung der Wasserkräfte unter die Oberaufsicht des Bundes und beansprucht für sich das Recht der Gesetzgebung im Bereiche der Schiffahrt.

2. Die eidgenössische Gesetzgebung überträgt dem Bundesrat die Aufgabe, darüber zu wachen, dass die Wasserkräfte zweckmässig ausgenützt werden, ferner die nötigen Vorkehrungen zu treffen, damit die Schiffbarkeit der von ihm bezeichneten Wasserläufe nicht durch Bauwerke oder künstliche Veränderungen des Flussbettes behindert werde.

3. Der Bund hat also in bezug auf die Ausnützung der Wasserkräfte und die Flußschiffahrt Verantwortungen und Aufgaben, denen er sich nicht entziehen kann. Um die Interessen wirksam wahren zu können, welche die Bundesverfassung und die Bundesgesetzgebung schützen wollen, wird es immer unerlässlicher, dies im Lichte eines Gesamtausbauplanes zu tun, der erlaubt, in jedem einzelnen Falle sich schnell über die Interessen und die zu ergreifenden Massnahmen Rechenschaft zu geben. Beim Fehlen eines solchen Planes läuft man Gefahr, mehrere Bauwerke auf eine unzweckmässige Weise aufzustellen. Ein solches Vorgehen würde unweigerlich zusätzliche Arbeiten, verbunden mit beträchtlichen Mehrkosten, für den endgültigen Ausbau nach sich ziehen. Der Fall wäre noch schwerwiegender, wenn die Bundesbehörden den betreffenden Projekten zugestimmt hätten.

Die vorgesehenen Studien können nicht weiter aufgeschoben werden, wenn man schwerwiegende Folgen vermeiden will. Sonst wird der Bund später unweigerlich doch gezwungen sein, sie durchzuführen. Da er in einem solchen Falle nicht mehr auf eine so wesentliche Unterstützung seitens der Kantone, Gemein-

den und Privatunternehmungen zählen könnte, würden wir genötigt sein, bei den eidgenössischen Räten um einen viel grösseren Kredit nachzusuchen, um die dem Bunde zufallenden Aufgaben zu erfüllen. Die Studien für den Ausbau der Aare vom Bielersee bis zum Rhein allein würden die Gewährung eines höheren Kredites bedingen als denjenigen, der heute erforderlich ist.

Auf Grund obenstehender Ausführungen beehren wir uns, den hier angefügten Entwurf für einen Bundesbeschluss zur Genehmigung zu empfehlen.

Wir benützen den Anlass, Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 1. April 1947.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Für den Bundespräsidenten:

Stampfli.

Der Bundeskanzler:

Leingruber.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

die Beteiligung des Bundes an der Aufstellung eines Ausbauplanes für die Gewässer zwischen dem Genfersee und der Aaremündung in den Rhein.

Die Bundesversammlung

der schweizerischen Eidgenossenschaft,

gestützt auf Art. 24^{bis} und 24^{ter} der Bundesverfassung und auf das Bundesgesetz vom 22. Dezember 1916 über die Nutzbarmachung der Wasserkräfte,

nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 1. April 1947,

beschliesst:

Art. 1.

A. Beteiligung
des Bundes.
I. Gegenstand

Der Bund beteiligt sich an der Aufstellung eines Ausbauplanes für die Gewässer zwischen dem Genfersee und der Aaremündung in den Rhein. Der Plan ist gemäss Art. 5 aufzustellen.

Die diesbezüglichen Studienarbeiten, deren Dauer auf fünf Jahre festgesetzt und deren Kostenaufwand auf eine Million Franken veranschlagt ist, werden durch den Schweizerischen Rhone-Rhein-Schiffahrtsverband (Verband) durchgeführt. Dieser leitet die Studienarbeiten unter der Aufsicht des Bundes.

Art. 2.

II. Umfang.

Die Beteiligung des Bundes beträgt 50 % der effektiven Kosten der Studienarbeiten, jedoch höchstens 500 000 Franken, die auf fünf Rechnungsjahre zu verteilen sind.

Die erforderlichen jährlichen Kredite sind in die Voranschläge des Bundes einzustellen.

Art. 3.

III.
Auszahlungen.

Auszahlungen an den Verband dürfen nur nach Massgabe des Fortschreitens der Studienarbeiten erfolgen und jährlich die Hälfte der effektiven Kosten nicht überschreiten.

Art. 4.

Die Beteiligung des Bundes wird an folgende Bedingungen geknüpft:

B. Beteiligung von Kantonen, Gemeinden und anderen Interessenten.

1. Die Kantone Bern, Freiburg, Solothurn, Aargau, Waadt, Wallis und Neuenburg beteiligen sich an den Studienarbeiten, indem sie dem Verband Beiträge gewähren von insgesamt 240 000 Franken, die sich folgendermassen auf die einzelnen Kantone verteilen:

	Total	Pro Jahr
Kanton Bern	Fr. 50 000	Fr. 10 000
» Freiburg	» 12 500	» 2 500
» Solothurn	» 35 000	» 7 000
» Aargau	» 40 000	» 8 000
» Waadt	» 70 000	» 14 000
» Wallis	» 7 500	» 1 500
» Neuenburg	» 25 000	» 5 000
Total	Fr. 240 000	Fr. 48 000

2. Der Verband übernimmt die Differenz zwischen den gesamten Kosten der Studienarbeiten und dem Gesamtbetrag der Beteiligungen von Bund und Kantonen.

Art. 5.

Die Vor- und Studienarbeiten umfassen:

C. Studienarbeiten.
I. Umfang.

- a. die Aufstellung eines Ausbauplanes für die Aare zwischen dem Bielersee und dem Rhein, wobei die Einteilung und die Anordnung der Staustufen im Hinblick auf eine zweckmässige Nutzbarmachung der Wasserkräfte und auf eine allfällige Erstellung einer Schifffahrtsstrasse festzulegen sind;
- b. das Projekt eines den Genfersee mit dem Neuenburgersee verbindenden Schifffahrtskanales;
- c. die Projektierung von Schutzhäfen an den Juraseen;
- d. wirtschaftliche Beurteilung einer allfälligen Schifffahrtsverbindung Genfersee-Rhein.

Bei den unter a und b erwähnten Studienarbeiten ist den Forderungen des Städtebaues, der Bodenverbesserungen, der Verkehrswege zu Lande, der Flusskorrekturen sowie den Grundsätzen der Landesplanung Rechnung zu tragen.

Die Ingenieurstudien sind so weit zu führen, um den Anforderungen, die an ein allgemeines Bauprojekt gestellt werden, zu entsprechen; es ist jedoch davon abzusehen, auf Einzelheiten einzugehen, welche für die Aufstellung eines genauen Kostenvoranschlages nicht notwendig sind. In diesem Kostenvoranschlag sind die Aufwendungen für den Aus-

bau der Wasserkräfte und diejenigen betreffend die Schiffahrtsanlagen klar voneinander auszuscheiden.

Die Studien erstrecken sich nicht auf den Ausbau der Zihl, zwischen Neuenburger- und Bielersee.

Art. 6.

II. Aufsicht. 1. Kontrolle der Studienarbeiten.

Das eidgenössische Amt für Wasserwirtschaft wird die Studienarbeiten verfolgen und die Kontrolle derselben ausüben.

Der Verband hat zu diesem Zwecke dem Amte sämtliche von ihm verlangten Angaben zu liefern und zur Genehmigung namentlich zu unterbreiten:

- a. die detaillierten Programme für die Vorarbeiten und für die Ausarbeitung der Projekte;
- b. seine Vorschläge für die Organisation und Verteilung der Aufnahme- und Studienarbeiten;
- c. die erhaltenen Offerten für die Ausführung obiger Arbeiten und seine Vorschläge für die Zuweisung der letzteren.

Das Amt für Wasserwirtschaft wird darüber wachen, dass die in Art. 4 genannten Kantone über den Gang der Arbeiten unterrichtet werden und dass sie in allen Fällen angehört werden, wo dies notwendig ist.

Art. 7.

2. Finanzkontrolle.

Die eidgenössische Finanzkontrolle wird mindestens einmal jährlich die vom Verband geführte Rechnung betreffend die Studienarbeiten überprüfen. Sie kann dem Verband die Art und Weise der Rechnungsführung vorschreiben und alle als erforderlich erachteten Berichtigungen verlangen.

Die Rechnung ist jederzeit der eidgenössischen Finanzkontrolle zur Verfügung zu stellen, und es sind ihr alle verlangten Auskünfte zu erteilen.

Die eidgenössische Finanzkontrolle wird darüber wachen, dass die in Art. 4 genannten Kantone mindestens einmal jährlich namentlich über die Rechnungsführung und den Stand der Rechnung sowie über die bei der Revision gemachten Feststellungen unterrichtet werden.

Art. 8.

III. Haftung. 1. Gegenüber Bund und Kantonen.

Der Verband haftet gegenüber dem Bunde und den in Art. 4 genannten Kantonen für die sorgfältige Ausführung der Studien und die zweckmässige Verwendung der erhaltenen Gelder.

Das Amt für Wasserwirtschaft und die eidgenössische Finanzkontrolle können im gegenseitigen Einvernehmen allenfalls die Zahlungen an den Verband einstellen.

Art. 9.

Der Verband haftet allein gegenüber den Personen, die er mit Vor- oder Studienarbeiten beauftragt. Der Bund übernimmt diesen gegenüber keinerlei Verpflichtungen.

2. Gegenüber
Dritten.

Art. 10.

Alle Pläne, Projekte, Berichte und andere Ergebnisse der Vor- und Studienarbeiten sind ausschliesslich Eigentum des Bundes, welchem sämtliche im Urheberrecht enthaltenen Rechte zustehen.

IV. Eigentum
an den Studien
und
Urheberrechten.

Der Verband hat bei Abschluss der Studien unentgeltlich abzugeben:

- a. dem Amte für Wasserwirtschaft zwei vollständige Aktensammlungen über die Vor- und Studienarbeiten;
- b. den in Art. 4 genannten Kantonen je eine vollständige Aktensammlung über die Vor- und Studienarbeiten betreffend den sie besonders interessierenden Abschnitt.

Art. 11.

Dieser nicht allgemein verbindliche Beschluss tritt in Kraft, sobald die in Art. 4 genannten Kantone und der Verband die Annahme der darin gestellten Bedingungen erklären.

D. Schluss-
bestimmungen.
I. Inkrafttreten.

Er fällt dahin, wenn diese Erklärung nicht binnen sechs Monaten nach Annahme dieses Beschlusses durch die Bundesversammlung abgegeben wird.

Art. 12.

Der Bundesrat wird mit der Vollziehung dieses Beschlusses beauftragt.

II. Vollziehung.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Beteiligung des Bundes an der Aufstellung eines Ausbauplanes der Gewässer zwischen dem Genfersee und der Aaremündung in den Rhein. (Vom 1. April 1947.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1947
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	13
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	5238
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	03.04.1947
Date	
Data	
Seite	1125-1137
Page	
Pagina	
Ref. No	10 035 823

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.