

752

Montag, 18. März 1946.

Rheinregulierung Strassburg/Kehl-Istein.
Wiederaufnahme der Bauarbeiten, Kriegsschäden.

Post- und Eisenbahndepartement. Antrag vom 13. Februar 1946,
Finanz- und Zolldepartement. Mitbericht vom 8. März 1946.
Post- und Eisenbahndepartement. Vernehmlassung vom 15. März
1946.

I.

Seit dem 1. September 1939 sind die Arbeiten für die Rheinregulierung zwischen Strassburg/Kehl und Istein infolge der Kriegereignisse stark beeinträchtigt worden. Vom Zeitpunkt an, wo die Feindseligkeiten sich dem Rhein genähert haben, mussten die Arbeiten natürlich völlig unterbrochen werden. Durch den mangelnden Unterhalt und infolge der Kampfhandlungen sind grosse Schäden entstanden. Um weitere Schäden zu vermeiden, müssen die Arbeiten so rasch wie möglich aufgenommen werden. Es handelt sich einerseits um die Arbeiten zur Behebung der Kriegsschäden, andererseits um die normalen Arbeiten für die Regulierung des Rheins zwischen Strassburg und Istein (Basel).

Diese beiden Arten von Arbeiten haben mit den Arbeiten für die Räumung der Fahrrinne von Trümmern nichts zu tun. Für diese Räumungsarbeiten wurde vom Bundesrat am 29. Juni 1945 ein besonderer Kredit von Fr. 5'000'000,- bewilligt.

In einer Note vom 16. August 1945 hat die französische Gesandtschaft dem Politischen Departement folgendes mitgeteilt: "Mit Rücksicht auf die Lage Deutschlands und die Unmöglichkeit für dieses Land, Delegierte in der Baukommission zu bezeichnen, hat der Ministre des travaux publics et des transports beschlossen, die Arbeiten, die normalerweise Deutschland hätte übernehmen sollen, auf Verantwortung seiner Amtsstellen durchführen zu lassen." In ähnlicher Weise hatten die Deutschen in der Zeit der Besetzung des Elsasses die Franzosen aus der Baukommission ausgeschaltet.

II.

Wiederaufnahme der normalen Arbeiten an der Rheinregulierung.

Es ist unerlässlich, wenn man eine dauernde Schädigung der Schifffahrt nach Basel, sowie eine allzu grosse Erhöhung der Baukosten der Rheinregulierung vermeiden will, die Arbeiten ohne Verzug wieder in Gang zu bringen. Eine Sitzung der Baukommission, an welcher die badische Verwaltung durch einen Experten vertreten war, hat am 16. November in Freiburg i. B. stattgefunden; das Programm der dringlichsten Arbeiten wurde festgelegt; es handelt sich in erster Linie um Aufnahmen, die über den Zustand des Rheinbettes und der Bauwerke näher orientieren sollen. Von Zeit zu Zeit sind besonders sorgfältige Aufnahmen auch unter normalen Verhält-



nissen nötig. Es erscheint daher gerechtfertigt, mit den erwähnten Aufnahmen den normalen Kredit für die Rheinregulierungsarbeiten zu belasten.

Den eigentlichen Bauarbeiten werden zunächst Reparaturarbeiten an den beschädigten Bauwerken voranzugehen haben. Diese Reparaturarbeiten bilden eine Behebung von Kriegsschäden.

An die Behebung der Kriegsschäden werden sich die normalen Bauarbeiten anzuschliessen haben, zu welchen auch Massnahmen zur Sicherung der Rheinsohle gehören.

Die badische Verwaltung ist zur Zeit noch nicht in der Lage, die ihr zukommenden Leistungen aufzubringen. Die Schweiz wird vorläufig einen grossen Teil dieser Leistungen, zum Teil auch in Form von Arbeit, selber übernehmen müssen, sollen nicht Schäden entstehen, die kaum mehr gut gemacht werden könnten. Es wird aber alles vorzukehren sein, um zu erreichen, dass der Schweiz die Leistungen zurückerstattet werden, welche über ihre Verpflichtungen hinausgehen.

Der für das Jahr 1945 budgetierte Kredit von Fr. 300'000.- für die normalen Arbeiten wird nicht ganz in Anspruch genommen werden; es ist zu erwarten, dass rund Fr. 200'000.- nicht beansprucht werden. Diese Kredite werden gestützt auf den BB vom 20. Dezember 1929 über den Rheinregulierungsvertrag Schweiz-Deutschland, vom 28. März 1929, gewährt. An diesen Ausgaben hat der Kanton Basel-Stadt im folgenden Jahr 20 % zurück zu erstatten. Der Gesamtkostenanteil der Schweiz an den Regulierungsarbeiten beträgt RM. 30'000'000.-. Die bisherigen Aufwendungen erreichen Fr. 27'299'589.15 (RM. 21'115'914.60).

Im Budget für das Jahr 1946 wurden für die normalen Arbeiten, wie für 1945, Fr. 300'000.- eingesetzt. Indem nun die Arbeiten in grösserem Umfang wieder aufgenommen werden können, genügt dieser Betrag nicht. Auf Grund des in Aussicht genommenen Bauprogrammes und der angestellten Kostenberechnungen ergibt sich für das Jahr 1946 ein Gesamtbedarf von 2'300'000.- Franken, wie die nachstehende Zusammenstellung unter Ziffer IV zeigt. Von diesen Ausgaben hat der Kanton Basel-Stadt dem Bunde 20 % zurück zu erstatten.

Der Posten für die Aufnahmen allein macht Fr. 800'000.- aus. Diese Aufnahmen sind heute in besonderem Umfang notwendig, weil sie seit vielen Jahren gänzlich ausgeblieben sind; sie bilden die Grundlage für alle weiteren Bauarbeiten. Die Durchführung dieser Aufnahmen ist heute mit grossen Schwierigkeiten verbunden; die Minengefahr und der Mangel an Unterkunfts- und Verpflegungsgelegenheiten für das Personal verteuern erheblich die Arbeiten.

Zu den Ausgaben für die Sohlensicherung ist zu bemerken, dass die Sicherung der Rheinsohle, die sich fortwährend vertieft, die Hauptaufgabe der noch auszuführenden Arbeiten darstellt. Die eigentlichen Bauarbeiten, Buhnen und Leitwerke, sind im Rohbau beinahe fertig und verlangen nur Ergänzungsarbeiten; die Rheinsohle dagegen muss noch gegen die Folgen der Erosion gesichert werden.

III.

Die Kriegsschäden an der Rheinregulierung.

Die Schäden, die der Regulierung Strassburg/Kehl-Istein durch die Kriegshandlungen zugefügt wurden, können heute noch nicht genau abgeschätzt werden. Einerseits ist eine Anzahl von Bauwerken wegen Mangel an Unterhalt beschädigt worden. Die Aufnahmen werden bald Anhaltspunkte über die Bedeutung dieser Beschädigungen vermitteln. Andererseits sind der Schiffs- und Gerätepark sowie der Baumaterialvorrat zum Teil vernichtet und zum Teil schwer beschädigt worden.

Um die normalen Arbeiten für die Regulierung fortsetzen zu können, müssen die beschädigten Bauwerke ohne Verzug wieder in stand gestellt und es muss das beschädigte Material repariert, sowie für das verschwundene Ersatz beschafft werden. Weder Frankreich noch Deutschland sind in der Lage, diese Kriegsschäden rasch genug beheben zu können.

Für die Behebung der Kriegsschäden der Rheinregulierung stehen heute keine Kredite zur Verfügung. Es handelt sich nicht um Arbeiten der Regulierung, die im Voranschlag vorgesehen werden konnten, sondern um Kriegsschäden, für welche die Schweiz einen Anspruch auf Wiedergutmachung hat. Die schweizerische Delegation in der Baukommission hat dementsprechend in der Sitzung der Kommission am 16. November in Freiburg i. B. Vorbehalte betreffend die Geltendmachung von Ansprüchen für die Behebung der Kriegsschäden formuliert.

Die Schweiz kann deshalb eine rechtliche Verpflichtung zur Behebung der Kriegsschäden an der Rheinregulierung ablehnen. Wenn es nun notwendig wird, dass sie mit eigenen Mitteln sofort eingreift, um das Unternehmen wieder aktionsfähig zu machen und das progressive Anwachsen von Wasserschäden an den erstellten Bauwerken zu verhindern, so hat ihre ganze Leistung nur den Charakter eines Vorschusses an Deutschland oder heute an Baden, dem die Haftung zufällt. Der Vorschuss wird mit Verpflichtungen gegenüber der Rheinregulierung zu verrechnen sein.

Da die Vollmachten des Bundesrates abgebaut sind, ist für die Deckung dieser ausserordentlichen Ausgaben ein Bundesbeschluss notwendig, der dringlich zu erklären sein wird. Das Post- und Eisenbahndepartement wird mit dem Finanz- und Zolldepartement einen solchen Beschluss mit einer Botschaft des Bundesrates vorbereiten.

Da es aber Arbeiten gibt, wie Schiffsreparaturen und Ausbesserungen an den Bauwerken, die dringlich sind und keinen weiteren Aufschub vertragen, weil sie unter Ausnützung des tiefen winterlichen Wasserstandes ausgeführt werden müssen, ist es notwendig einen Teilkredit als Vorschuss zu bewilligen. Dieser Vorschusskredit wird im Bundesbeschluss sarktioniert werden müssen. Der notwendige Betrag steigt auf 300'000 Franken an. Gemäss der Zusammenstellung unter Ziffer IV ist der notwendige Gesamtbedarf auf 4'100'000 Franken berechnet. Bei dieser Berechnung ist angenommen worden, dass vorläufig etwa eine Million Franken in Form von Arbeitsleistungen Deutschland überbunden werden kann.

Es ist schwierig, heute, wo so viele versenkte Schiffe noch nicht gehoben sind, die Schäden genau zu berechnen. Als Anhaltspunkt sei erwähnt, dass der Ankaufswert aller Schiffe und Schwimmbagger der Rheinregulierung den Betrag von RM. 3'960'000 erreicht

hat (rund 5'000'000 Schweizerfranken auf Grund von Vorkriegspreisen oder 7'500'000 Franken auf Grund der heutigen Preisbasis). Im Jahre 1944 war allerdings der Schiffspark bereits erheblich reduziert worden; ein Teil der Schiffe ist verkauft worden. Auch Installationen am Rheinufer, wie Bauhöfe und Materiallagerplätze (Erstellungswert rund 600'000 RM.) sind zerstört oder stark beschädigt. Baumaterialreserven von Steinen, Faschinen und Drahtgeflecht sind zum grössten Teil verloren gegangen. Was die Schäden an den Bauwerken anbelangt, wird ein genaues Bild nur nach der Durchführung der Aufnahmen möglich sein, da sie alle unter Wasser liegen.

IV.

Der Bedarf an Mitteln kann vorläufig folgendermassen veranschlagt werden:

A. Normale Regulierungsarbeiten.

Diese Arbeiten müssen der Behebung der Kriegsschäden vorgehen.

I. Aufnahmen und Versuche	800 000	
Budget 1946	<u>300 000</u>	
	500 000	
Spezielle Sohlensicherung	<u>100 000</u>	Fr. 600 000.-
II. Normale Bauarbeiten		
1. Bühnen und Leitwerke		" 400 000.-
2. Sohlensicherung		" 1 000 000.-
		<u>Fr. 2 000 000.-</u>

B. Kriegsschäden.

I. Schiffe, Maschinen und Geräte.		
1. Vermisstes und zerstörtes Inventar, das also ganz ersetzt werden muss		Fr. 2 000 000.-
2. Reparaturen an Schiffen, Maschinen und Geräten		" 1 000 000.-
II. Baumaterialien, die neu beschaffen werden müssen		" 500 000.-
III. Hebung von Schiffen in Seitengewässern des Rheins		" 100 000.-
IV. Instandstellung beschädigter Bauwerke		" 500 000.-
		<u>Fr. 4 100 000.-</u>

Dem Politischen Departement gibt der Antrag des Post- und Eisenbahndepartements zu Bemerkungen nicht Anlass. Das Finanz- und Zolldepartement äussert sich in seinem Mitbericht zu diesem Geschäft wie folgt:

"Die Vorlage des Post- und Eisenbahndepartements vom 13. Februar 1946 ist in Zusammenarbeit mit unserem Departement vorbereitet worden. Gegen die gestellten Anträge erheben wir keine Einwendungen.

Zur Antragsbegründung möchten wir folgende Ergänzung anbringen:

Es ist allerdings richtig, dass weder der Bund noch der Kanton Basel-Stadt eine rechtliche Verpflichtung hat, die Kriegsschäden an der Rheinregulierung zu decken. Nach der deutschen Kriegsschädenordnung haftet für diese Schäden das Deutsche Reich, und es hat im Jahre 1944 diese Haftung für die damals bekannten Kriegsschäden auch ausdrücklich anerkannt. Heute aber kann es angesichts der stark veränderten Situation nicht als sicher betrachtet werden, dass eine derartige Verpflichtung zu Lasten Deutschlands neuerdings anerkannt wird. Die Interessen Deutschlands an der Rheinregulierung werden jetzt durch Organe der französischen Verwaltung wahrgenommen, und wie sich diese zu dem schweizerischen Standpunkt stellen werden, lässt sich nicht ohne weiteres voraus-sagen. Für den Fall, dass eine Anerkennung der vollen Haftung Deutschlands nicht erhältlich sein sollte, muss eine subsidiäre Lösung ins Auge gefasst werden. Sie würde darin bestehen, dass die schweizerischen Zahlungen für die Behebung solcher Kriegsschäden als eine Vorleistung der Schweiz an die Arbeiten der Rheinregulierung betrachtet würden. Diese Kosten wären also später nach dem staatsvertraglichen Schlüssel auf Deutschland und die Schweiz zu verteilen, d.h. die Schweiz würde endgültig 60 % übernehmen. Der Grundgedanke wäre dabei der, dass das Rheinregulierungsunternehmen zwar Kriegsschäden erlitten hat und dafür einen Anspruch auf Wiedergutmachung besitzt, diesen Anspruch jedoch praktisch nicht durchsetzen kann und sich daher selbst helfen muss. Es würde sich also um einen Wiederaufbau des Werkes handeln, zu dem die beteiligten Partner nach den Normen des bestehenden staatsvertrages beizusteuern hätten. Offen bleibt dabei die intern schweizerische Frage, ob der Kanton Basel-Stadt dem Bunde, wie er dies bei den Regulierungsarbeiten im allgemeinen tun muss, 20 % seiner Aufwendungen zu vergüten hat. Darüber wären später noch Verhandlungen mit Basel zu führen; dieses hat bis jetzt eine derartige Beteiligung an den Kosten abgelehnt.

Primär muss aber unbedingt der Standpunkt verfochten werden, von dem das Post- und Eisenbahndepartement in der Antragsbegründung ausgeht. Vorab wird es Sache der schweizerischen Vertreter im internationalen Finanzausschuss für die Rheinregulierung sein, in den demnächst aufzunehmenden Verhandlungen mit der französischen Delegation die schweizerische Betrachtungsweise zu verfechten. Die endgültige Regelung muss auf diplomatischem Wege erfolgen. Erst wenn es sich zeigen sollte, dass der primäre Standpunkt sich nicht durchsetzen lässt und die Kosten demnach gemäss dem staatsvertraglichen Schlüssel für die Rheinregulierung zu verteilen sind, wären Verhandlungen mit dem Kanton Basel-Stadt notwendig.

Der Bundesbeschluss, dessen Vorbereitung in Aussicht gestellt wird, kann zweifellos erst in der Sommersession der eidg. Räte erlassen werden, denn die Frühlingssession steht nun unmittelbar bevor, und die Räte werden es wohl ablehnen, sich in einer überstürzten Weise mit dem Geschäft zu befassen. Bis zum Sommer wird somit das Post- und Eisenbahndepartement mit dem vorschussweise gewährten Kredit von 300 000 Franken auskommen müssen."

Der Mitbericht des eidgenössischen Finanz- und Zolldepartements vom 8. März 1946 zum Antrag des Post- und Eisenbahndepartements betreffend die Wiederaufnahme der Bauarbeiten und die Be-

hebung der Kriegsschäden der Rheinregulierung Strassburg/Kehl-Istein, gibt dem Post- und Eisenbahndepartement zu keiner Bemerkung Anlass. Es schliesst sich diesen Ausführungen an, Sie bilden eine Ergänzung der Erwägungen des Antrages und bedingen keine Aenderung der beantragten Beschlussfassung. Das Post- und Eisenbahndepartement möchte deshalb dem Bundesrat beantragen, gemäss seinem Antrag vom 13. Februar 1946 Beschluss zu fassen.

Gestützt auf vorstehende Ausführungen wird antragsgemäss und im Einverständnis mit dem Politischen Departement und dem Finanz- und Zolldepartement

b e s c h l o s s e n :

1. Dem Amt für Wasserwirtschaft wird für das Rechnungsjahr 1946 auf Rubrik 804/810 "Rheinregulierung Strassburg/Kehl-Istein" ein Vorschusskredit von 2'000'000 Franken bewilligt.

Der Kredit ist für normale Bauarbeiten an der Regulierung zu verwenden. Zahlungen unter diesem Titel werden unter der Voraussetzung geleistet, dass Deutschland bzw. das Land Baden grundsätzlich einen Kostenanteil von 40 % gemäss Staatsvertrag übernimmt. Soweit der Bund vorläufig zufolge der besonderen Umstände in Vorschuss treten muss, wird die Verrechnung mit künftigen Leistungen an die Rheinregulierung vorbehalten.

Gemäss Bundesbeschluss vom 20. Dezember 1929 zahlt der Kanton Basel-Stadt dem Bunde im folgenden Jahr einen Beitrag von 20 % seiner Aufwendungen zurück.

Der Kredit ist unter die Nachtragskredite 1946, 1. Teil, einzustellen.

2. Dem Amt für Wasserwirtschaft wird ferner unter Rubrik 804/801 "Behebung der Kriegsschäden an der Rheinregulierung" ein Vorschusskredit von 300'000 Franken bewilligt, der als Forderung in der Kapitalrechnung durchlaufend festzuhalten ist.

Der Kredit ist für dringliche Arbeiten zur Behebung der Kriegsschäden an der Rheinregulierung bestimmt. Er bildet einen Bestandteil eines von den eidgenössischen Räten für diesen Zweck noch zu bewilligenden grösseren Kredites mit dem Charakter eines Vorschusses.

Protokollauszug an das Post- und Eisenbahndepartement (Amt für Wasserwirtschaft 5 Expl., unter Rückschluss der Beilagen), an das Finanz- und Zolldepartement, sowie an das Politische Departement (Abteilung für Auswärtiges 4 Expl.).

Für getreuen Auszug,
Der Protokollführer:

Ch. Oser