

6704**Botschaft**

des

**Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend
die Genehmigung des am 10. April 1954 zwischen der Schweizerischen
Eidgenossenschaft und der Republik Österreich abgeschlossenen
Vertrages über die Regulierung des Rheines von der Illmündung
bis zum Bodensee und die Zusicherung eines Bundesbeitrages
an den Kanton St. Gallen**

(Vom 19. November 1954)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir beehren uns, Ihnen folgendes zu unterbreiten:

I.

Die Internationale Regulierung des Rheines von der Illmündung bis zum Bodensee wurde als gemeinsames zwischenstaatliches Unternehmen auf Grund des Staatsvertrages vom 30. Dezember 1892 zwischen der Schweiz und Österreich-Ungarn begonnen und gemäss Staatsvertrag vom 19. November 1924 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Republik Österreich weitergeführt. Die Stromstrecke Illmündung-Bodensee misst 25 km. Die gemäss dem Regulierungsprojekt, das dem Staatsvertrag von 1892 zugrunde lag, erstellten Bauten umfassten den Fussacher Durchstich (eröffnet am 6. Mai 1900), die Normalisierung des Laufes der rheinaufwärts anschliessenden sogenannten «Zwischenstrecke», den Diepoldsauer Durchstich (eröffnet am 18. April 1923) und die Normalisierung des Laufes der sogenannten «Oberen Strecke», die vom Diepoldsauer Durchstich bis zur Illmündung reicht.

Die im Vertrag von 1892 für die Durchführung der Regulierung vorgesehene 14jährige Bauzeit konnte nicht eingehalten werden. Es ist auch ganz natürlich, dass das hier vorliegende, komplexe Grundproblem des Flussbaues in den letzten Jahrzehnten des vergangenen Jahrhunderts mit den damaligen Erkenntnissen und Erfahrungen der Ingenieurwissenschaft nicht ausreichend



erfasst werden konnte. Bei einem Fluss, wie dem Rhein oberhalb des Bodensees, mit sehr veränderlicher Wasserführung und starkem Geschiebetrieb, also beweglicher Flußsohle, geht es darum, zugleich eine Hochwasserspiegellage und ein Gleichgewichtslängenprofil der beweglichen Sohle in einem Korrektionsgerinne herbeizuführen, die mit der Höhenlage der beidufrigen Talebenen und den dortigen Grundwasserverhältnissen vereinbar sind. Gesamthaft gesehen stellt sich im konkreten Fall im Interesse der Rheinanwohner das Problem der dauernden sicheren Abführung von Wasser und Geschiebe in den Bodensee. Ausmass und natürliche Gegebenheiten einer solchen Aufgabe, wie z. B. schlechte Bodenverhältnisse, bergen mancherlei Schwierigkeiten und Risiken für die Ausführung in sich.

Die Internationale Rheinregulierung Illmündung-Bodensee ist denn auch, trotzdem ihr die Vertragsstaaten andauernd ihre Obsorge gewidmet haben, noch heute nicht vollendet. Zur völkerrechtlichen Fundierung ihrer Vollendung durch ergänzende Bauten, das sogenannte Umbauprojekt IIIb, ist deshalb der dritte Staatsvertrag, vom 10. April 1954, erforderlich geworden.

Es konnte nicht ausbleiben, dass die Kostengestaltung dieses grossen Regulierungswerkes nachhaltig beeinflusst worden ist,

erstens durch die im Laufe der Zeit allmählich eingetretenen Veränderungen von Löhnen und Preisen,

zweitens und im besonderen durch die beiden von den Weltkriegen verursachten Teuerungswellen,

endlich durch die zum Teil unumgänglich gewordene Verstärkung der Regulierungsbauten, die sich aus den laufend gesammelten Erfahrungen der Baudurchführung und der Flussbeobachtung ergaben.

Das dem Staatsvertrag von 1892 zugrunde gelegte Projekt veranschlagte die Kosten der Regulierung auf 16 560 000 Franken. Im Rahmen der Verträge von 1892 und 1924 und der auf den erstgenannten Vertrag sich stützenden Bundesbeschlüsse erwuchsen bis 31. Dezember 1941 insgesamt Aufwendungen von 39 824 821 Franken. Der gegenüber dem ursprünglichen Kostenvoranschlag entstandene Mehraufwand von rund 23 Millionen Franken war im besondern bedingt durch die Mehrkosten des Diepoldsauer Durchstiches, ferner durch Baggerungen, die von 1935 bis 1941 zur teilweisen Entlastung des Rheines von Geschiebe durchgeführt werden mussten.

Die gemäss dem Regulierungsprojekte von 1892 baulich vollendeten Werke wurden nach ihrer jeweiligen Vollendung, als letztes die Obere Strecke ab 30. Juni 1934, in die Unterhaltungspflicht der Vertragsstaaten, schweizerischerseits des Kantons St. Gallen, übertragen. Die ebenerwähnten Baggerungsaktionen dagegen waren noch auf gemeinsame Kosten der Vertragsstaaten zu bestreiten, da beide Staatsverträge die Erhaltung des Abflussprofils im eigentlichen Flussbette zwischen den Wuhren als gemeinsame Arbeit, mit je hälftiger Kostentragung, erklären.

Gemäss Artikel 12 des Staatsvertrages von 1924 haben die Regierungen der Vertragsstaaten im Jahre 1934 die bisherige Internationale Rheinregu-

lierungskommission beauftragt, ihre Geschäfte nunmehr abzuschliessen. Sie haben alsdann für die Besorgung der verbleibenden gemeinsamen Angelegenheiten eine «Gemeinsame Rheinkommission» eingesetzt. Die durch die erstgenannte Kommission im Jahre 1936 vorgelegte Generalabrechnung wurde von den Regierungen genehmigt, unter Verdankung der von der Kommission geleisteten Dienste.

II.

Das flussbautechnische Problem, das der Ihnen heute unterbreiteten Vorlage zugrunde liegt, charakterisiert sich wie folgt:

Das 1892 festgelegte sogenannte zweiteilige Normalprofil des Abflussgerinnes des regulierten Rheines weist eine Mittelrinne von 120 m Abstand der Wuhrkronen und beidseitige Vorländer (d. h. Hochwasserflutgelände) von je 70 m Breite auf. Der Abstand der unüberflutbaren Kronen der Hochwasserdämme beträgt daher 260 m. Die Höhe der Wuhrkronen der Mittelrinne wurde auf 3,50 m über regulierter Sohle, jene der Hochwasserdämme auf 8,00 m im Fussacher Durchstich und auf 7,60 m im Diepoldsauer Durchstich über regulierter Sohle festgelegt. Die Abflusskapazität des Gesamtgerinnes sollte nicht unter 3000 m³/sek liegen, bei Einhaltung eines Freibordes von 1,50 m längs der Hochwasserdammkronen.

Während der Baudurchführung wurde beschlossen, die Breite der Mittelrinne durchgängig auf 110 m herabzusetzen und die Sohle des Diepoldsauer Durchstiches gegenüber dem Staatsvertragsprojekt um rund einen halben Meter höher zu legen; dagegen traten die Vertragsstaaten auf einen im Jahre 1908 vom damaligen schweizerischen Rheinbauleiter Oberingenieur Wey unterbreiteten Antrag, zur bessern Bewältigung der Geschiebeführung die Mittelgerinnebreite im Diepoldsauer Durchstich auf 90 m herabzusetzen, nicht ein.

Trotzdem die Erstellung des Fussacher Durchstiches und die Normalisierung der Zwischenstrecke in diesen Flussabschnitten Sohleneintiefungen gegenüber dem unregulierten Stromzustand bewirkten, zeigten sich bald nach der Eröffnung des Diepoldsauer Durchstiches in dessen Mittelrinne abnormale Sohlenhebungen zufolge Aufschotterung. Diese verringerten das ursprüngliche Abflussvermögen der Rinne von 750 m³/sek auf 300 bis 250 m³/sek und führten zu lang andauernden Überstauungen der Vorländer durch die reguläre Sommerwasserführung des Rheines. Entsprechende Schädigungen dieser durch Berasung geschützten, nur für kurzfristigen Hochwasserabfluss vorgesehenen Gerinne-teile waren die Folge dieses Zustandes. Die weitere Entwicklung dieses Phänomens liess bei Hochwasser ernsthaft die Gefährdung der angrenzenden Dörfer Diepoldsau und Widnau sowie weiter rheinabwärts gelegener Siedelungen befürchten. Zufolge der tiefen Lage des Geländes in der Region Diepoldsau–Widnau hatte seinerzeit die Sohle des Diepoldsauer Durchstiches relativ tief im Gesamtlängenprofil der Rheinstrecke Illmündung–Bodensee vorgesehen werden müssen. Mit Rücksicht auf diese Sohlenlage musste nun vermutet werden, dass die angestrebte Mittelgerinnekapazität von 750 m³/sek nicht genüge, um beim

vorhandenen Flussgefälle im Diepoldsauer Durchstich den notwendigen kontinuierlichen Geschiebetrieb aufrechtzuerhalten. Bei weiterem Fortschreiten dieser Entwicklung waren auch Auswirkungen auf die oberhalb und unterhalb anschliessenden Stromstrecken zu befürchten.

Angesichts dieser Sachlage trat das Eidgenössische Oberbauinspektorat am 8. Mai 1930 an die kurz zuvor eröffnete Versuchsanstalt für Wasserbau und Erdbau an der Eidgenössischen Technischen Hochschule mit der Anfrage heran, ob nicht mit Hilfe von Modellversuchen die Abklärung spezieller, die Durchflussprofilausbildung beim sanktgallischen Rhein betreffender Fragen gefördert werden könnte. Das Ziel bestand in der Beeinflussung der Sohlenlage in der Internationalen Rheinregulierung durch entsprechende Ausbildung des Abflussquerschnittes des regulierten Gerinnes. Es folgte ein eingehender Meinungsaustausch. Gleichzeitig klärte die Versuchsanstalt, mit Rücksicht auf die besondern Schwierigkeiten von Untersuchungen an Flussläufen mit beweglicher Sohle, eine Reihe von Vorfragen modelltechnischer und geschiebetheoretischer Natur. Am 21. Oktober 1931 war sie in der Lage, dem Oberbauinspektorate mitzuteilen, es bestehe nunmehr sichere Aussicht, dass auch im Falle der dem Oberbauinspektorat vorschwebenden Fragen durch Modellversuche der Wirklichkeit entsprechende Resultate gefunden werden könnten. Nach erfolgter Bereinigung des Versuchsprogrammes hat dann unser Departement des Innern mit Schreiben vom 11. Dezember 1931 der Versuchsanstalt den ersten Auftrag zur Ausführung eines Modellversuches erteilt, dessen Kosten von dieser auf 15 000 Franken geschätzt worden waren. In den Dienst dieses Versuches wurden auch die von der Versuchsanstalt parallel geführten grundsätzlichen Ermittlungen über das Gesetz des Geschiebetriebes gestellt. Die Durchführung dieses Versuches, der einen Vorstoss in ingenieurwissenschaftliches Neuland bedeutete, führte zur Aufdeckung einer ganzen Anzahl von Sonderfragen, die behufs Wahrung der Übertragbarkeit der Ergebnisse vom Modell auf die Natur gelöst werden mussten. Die Untersuchungen weiteten sich deshalb zu einer Versuchsserie aus, die erst im Jahre 1934 abgeschlossen werden konnte. Für später anschliessende Untersuchungen hat das Internationale Rheinregulierungsunternehmen angesichts seines unmittelbaren Interesses am Gegenstand dann selber die Kosten übernommen.

Da Österreich und der Kanton St. Gallen einen Vorschlag unseres Oberbauinspektorates, vom Oktober 1933, die Abklärung auch praktisch zu fördern, indem ohne Präjudizierung der endgültig zu treffenden Lösung eine Erhöhung nur des rechtsufrigen Mittelgerinnewuhres im Diepoldsauer Durchstich durchgeführt würde, ablehnten, erhielt die Internationale Rheinregulierungskommission den Auftrag, ein Projekt über ergänzende Abhilfemassnahmen an der Rheinregulierung auszuarbeiten.

In Ermangelung einer Einigung der Vertragsstaaten über die durchzuführenden baulichen Abhilfemassnahmen haben sich die Regierungen entschlossen, in den Wintern von 1935/36 bis 1941/42 – ausgenommen 1938/39 und 1939/40 – durch Baggerungen im Diepoldsauer Durchstich den Aufschotte-

rungen wenigstens vorübergehend entgegenzuwirken. Die Gemeinsame Rheinkommission hat alsdann im Jahre 1938 den Regierungen beantragt, zum Zwecke weiterer Abklärung der Wirkung verschiedener Ergänzungsprojekte, an der Versuchsanstalt für Wasserbau der ETH in Fortsetzung der früheren eine zweite Serie von Modellversuchen durchführen zu lassen. Diese solle die günstigste Form der zu ergreifenden baulichen Massnahmen mitbestimmen helfen. In Übereinstimmung mit der deutschen Regierung – der Anschluss Österreichs an das Deutsche Reich war am 13. März 1938 erfolgt – haben wir diesem Antrag Folge gegeben. Diese Versuchsserie konnte 1939 abgeschlossen werden, wobei die Versuchsanstalt der Gemeinsamen Rheinkommission ihren Bericht über die Wirkungen der verschiedenen baulichen Lösungen zustellte. Die Versuchsanstalt hatte mittlerweile auch das mathematisch-analytische Verfahren entwickelt, das gestattet, bei bekannter Geschiebefracht des Flusses für verschiedene Formen seines Abflussquerschnittes das zu erwartende Gleichgewichtslängenprofil der beweglichen Flußsohle, und damit auch den Verlauf der Hochwasserspiegellage, zu berechnen. Grundsätzlich ergab sich auf Grund der neuen wissenschaftlichen Erkenntnisse, dass beim Rhein zur Erreichung einer mit den beidseitigen Talebenen auf ganzer Länge von der Illmündung bis zum Bodensee vereinbaren, beharrenden Sohlenlage folgende Ergänzungsmassnahmen an den bisherigen Regulierungswerken zu treffen sind:

Steigerung des Abflussvermögens im Mittelgerinne allein von 750 auf 1250 m³/sek;

gleichzeitige allmähliche Verringerung der Mittelgerinnebreite vom oberen Ende des Diepoldsauer Durchstiches bis zur Mündung des Rheines in den Bodensee; damit wurde die seinerzeit von Rheinbauleiter Wey in seinem Antrage niedergelegte Auffassung nicht nur für den Diepoldsauer Durchstich, sondern auch für die unterhalb anschliessenden Regulierungsstrecken bis zum Bodensee bestätigt.

Eine solche Zusammenfassung der am häufigsten vorhandenen Wasserführung des Rheines über einer beweglichen Geschiebesohle geringerer Breite ist gleichbedeutend mit einer Vermehrung des Arbeitsvermögens des Flusses bei dem gegebenen Talgefälle, von welchem das Sohlenlängenprofil naturgemäss nicht wesentlich abweichen kann. Grundsätzlich ging die Auffassung der Gemeinsamen Rheinkommission in der Folge dahin, dass das Projekt IIIa, das unter allen Varianten bei einer Jahresgeschiebefracht von 216 000 m³, bezogen auf Rheinkilometer 71, mit einer Mittelgerinnekapazität von 1250 m³/sek die günstigste Gleichgewichtssohlenlage gewährleistet, als beste Lösung zu betrachten sei.

Auf Grund dieser Ergebnisse konnte anlässlich der Entlastungsbaggerungen während des Winters 1940/41 im Diepoldsauer Durchstich das Baggergut erstmals vom oberen Ende des Diepoldsauer Durchstiches bei der Rheinbrücke Kriessern-Mäder an abwärts zur Erhöhung des rechtsufrigen Mittelgerinnewuhres verwendet werden.

Es waren aber auch noch Zusatzfragen abzuklären. Hierunter fielen die Feststellung der Einlauf- und Sohlenverhältnisse von der unverengten oberen Strecke in den verengten Diepoldsauer Durchstich, sodann die Untersuchung des Einflusses einer Verminderung der jährlichen Geschiebefracht des Rheines auf die Sohlenlage zufolge der Weiterführung der Wildbachverbauungen im Einzugsgebiet des Flusses. Die Lösung dieser Zusatzfragen verlangte abermalige Inanspruchnahme der Versuchsanstalt für Wasserbau. Diese Untersuchungen und die durch die Zeitverhältnisse bedingten Behinderungen verzögerten die endgültige Antragstellung der Gemeinsamen Rheinkommission bis ins Jahr 1944. Bis zu diesem Zeitpunkte hatte die Kommission aber auch, mit dem Ziele objektivster Abklärung, noch vergleichende Kostenermittlungen für eine Lösung mittelst Dauerbaggerungen zur Tiefhaltung der Sohle in der Internationalen Rheinregulierung durchgeführt. Hierbei musste vorausgesetzt werden, dass das Baggergut in Ablagerungsplätze zu verbringen wäre. Auf Grund dieser Kostenvergleiche entschied sich die Gemeinsame Rheinkommission zugunsten baulicher Abhilfemassnahmen.

Die abschliessenden, der Versuchsanstalt für Wasserbau in Auftrag gegebenen Untersuchungen hatten zur Erkenntnis geführt, dass unter der Voraussetzung einer Abnahme der jährlichen Geschiebefracht des Rheines, bezogen auf km 71 der Oberen Strecke, von 216 000 auf 186 000 m³ als Wirkung weiterer Wildbachverbauungen oder anderer Massnahmen, eine als Variante IIIb bezeichnete Lösung bei zweckmässiger Lage der Gleichgewichtssohle als die rationellste Projektform zu betrachten ist. In der Begründung ihres Entschlusses hat die Gemeinsame Rheinkommission unter anderem folgendes festgehalten.

«Für die Kommission fällt ausserdem in Betracht, dass die durch Ermittlungen an der Geschiebeführung des Rheines gewonnenen Ergebnisse und die im Zusammenhang mit der Lösung des Rheinproblems von der Versuchsanstalt für Wasserbau entwickelten neuen Gesetze zur Auffindung der Regulierungsgrundlagen auch durch Erhebungen an anderen schweizerischen Flüssen, wie z. B. der Aare und Rhone, ihre Bestätigung gefunden haben.

Die Kommission fühlt sich auf Grund des eingehendsten Studiums des ganzen Rheinproblems verpflichtet, festzustellen, dass mit einer fortlaufenden Baggerung ohne bauliche Massnahmen der fortschreitenden Verwilderung des Rheinlaufes niemals mit Erfolg begegnet werden könnte.»

Die letztangeführte Feststellung ist dabei ausdrücklich auf die internationale Regulierungsstrecke bezogen, mit Rücksicht auf deren zweiteiliges Abflussprofil und die nur durch eine Rasendecke gegen Wasserangriff geschützten Vorländer und Hochwasserdämme.

Die beiden Rheinbauleitungen hatten in der Folge die Projektform IIIb als generelles Bauprojekt, mit Kostenvoranschlag, auszuarbeiten. Die Gemeinsame Rheinkommission unterbreitete dieses sogenannte «Umbauprojekt IIIb» den Regierungen durch Eingabe vom 7. August 1944, mit der Empfehlung auf Genehmigung der Vorlage. Die nach Abschluss der Feindseligkeiten in Europa

neu bestellte Gemeinsame Rheinkommission – in ihr war wieder eine österreichische Delegation vertreten – erneuerte am 18. Juli 1947 ihre Eingabe vom 7. August 1944, unter Vorbehalt der Bereinigung technischer Einzelfragen.

Das Umbauprojekt IIIb charakterisiert sich in seinen wesentlichen technischen Elementen wie folgt:

Normalquerschnitt des Durchflussprofils:

Abstand der inneren Kanten der Kronen der beidufrigen Hochwasserdämme	260 m
Fassungsvermögen bei 1,0 m Freibord zwischen Katastrophenhochwasserspiegel und Hochwasserdammkrone	3100 m ³ /sek
Mittelgerinnebreite (Abstand der Wuhrkronen 3,50 m über künftiger Gleichgewichtssohle)	
in der Oberen Strecke	110 m
im Diepoldsauer Durchstich, im Mittel.	90 m
in der Zwischenstrecke, im Mittel	80 m
im Fussacher Durchstich, im Mittel	70 m
Fassungsvermögen der Mittelrinne ohne Überströmung ihrer gepflästerten Wuhre	1250 m ³ /sek
Höhe der Hochwasserdämme und der Mittelgerinnewuhre über künftiger Gleichgewichtssohle	variabel entsprechend Gefälle und Wasserspiegellage der Flussabschnitte.

Voraussetzungen für die Einhaltung des berechneten Gleichgewichtslängenprofils der Sohle des Umbauprojektes IIIb:

- a. Senkung der berechneten Jahresgeschiebefracht des Rheines bei km 71 der Oberen Strecke von 216 000 m³ auf 186 000 m³ durch Massnahmen an den Flußstrecken oberhalb der Illmündung und im österreichischen und schweizerischen Einzugsgebiete des Rheines;
- b. Tiefhaltung der Rheinsohle an der Mündung in den Bodensee bei km 90 auf Kote 393,63 m (neuer Schweizer Horizont), zwecks Verhinderung einer allgemeinen Hebung der Rheinsohle zufolge allmählicher Verschiebung des Deltas.
- c. Allmähliche Umlenkung der Abströmung des Rheines in den Bodensee aus ihrer Süd-Nord- nach der Ost-West-Richtung um die Rohrspitze herum durch entsprechende Ausbildung der Vorstreckung des rechtsufrigen Hochwasserdammes nach Massgabe des weiteren natürlichen Deltavorrückens, bei gleichzeitiger Unterlassung einer Vorstreckung des linksufrigen Hochwasserdammes.

Damit wird das kältere Rheinwasser an den Rand des tiefen Bodenseebbeckens herangeführt und dürfte daselbst, in einem sogenannten «Breach», im wärmeren Seewasser unter Bildung einer unterseeischen Rinne versinken, wie

dies vor der ehemaligen Rheinmündung bei Altenrhein vor Ableitung des Rheins in den Fussacher Durchstich zu beobachten war. Der natürliche Delta-vorschub fände damit praktisch für sehr lange Zeiten sein Ende.

Diese Massnahme ist im Projekte selbst nicht behandelt; sie wurde vom Oberbauinspektorat aus eigenen flussbaulichen Erkenntnissen seit langer Zeit Österreich gegenüber vertreten und wird auch von dort heute als richtig anerkannt. Es sollen mit diesem Vorgehen ferner weitere Verlandungserscheinungen in Richtung von Bregenz und Lindau möglichst unterbunden werden.

Kostenvoranschlag der Werke des Umbauprojektes IIIb, auf Preisbasis 1953, gemäss Staatsvertrag vom 10. April 1954, Artikel 4, 50 260 000 Franken.

Im Sinne der Voraussetzungen *a* und *b* sind bereits Massnahmen, die in neuester Zeit getroffen wurden, wirksam. Im sanktgallischen Rhein in der Region von Buchs wird unter der Ägide des Kantons St. Gallen in bedeutendem Masse für kommerzielle Verwendung Kies entnommen. Die Gemeinsame Rhein-kommission ihrerseits hat seit einer Reihe von Jahren im Rheindelta der Fussacher Bucht die Kiesausbeutung auf privatwirtschaftlicher Grundlage organisiert, woselbst heute jährlich zwischen 100 000 bis 150 000 m³ Kies und Sand gebaggert und auf dem Wasserwege der Verwendung im Bodenseegebiet und weiterhin zugeführt werden.

III.

Anlässlich des Abschlusses der gemeinsamen, auf Grund der Staatsverträge von 1892 und 1924 ausgeführten Werke stellte im Jahre 1934 Österreich die Forderung einer Mithaftung der Schweiz für die von den Gemeinden Fussach und Hard behauptete Schädigung der Abflussverhältnisse von Binnengewässern nach der Fussacher Bucht zur Diskussion. Andererseits lehnte es den von uns im Oktober 1933 unterbreiteten Vorschlag ab, durch ein praktisches Vorgehen mittelst Erhöhung des rechtsufrigen Mittelgerinnewehres im Diepoldsauer Durchstich, ohne Präjudizierung der endgültig zu wählenden Lösung, zur Abklärung der Aufschotterungsfrage in diesem Durchstich beizutragen. Es stellte sich hierzu auf folgenden Standpunkt: für Österreich könne eine Zustimmung zu Abhilfemassnahmen im Diepoldsauer Durchstich erst nach Ausarbeitung und finanzieller Sicherstellung der Ausführung eines Gesamtprojektes in Frage kommen; hiebei würden überdies überdies finanzielle Leistungen Österreichs zugunsten eines solchen Projektes erst übernommen werden können, nachdem es seine aus dem Staatsvertrag 1924 hervorgehenden Verbindlichkeiten abgetragen habe, also erst vom Jahre 1951 ab. Endlich habe die Schweiz gemäss Artikel 7 dieses Staatsvertrages auch für ein solches Gesamtprojekt die Mittel wieder zinslos vorzuschüssen.

Diese Einstellung Österreichs zum schweizerischen Vorschlage war mit ein Grund zur Einleitung der im vorangehenden Abschnitt erwähnten Baggerungsaktionen zur teilweisen Geschiebeentlastung des Rheines und Sicherung der Anrainer.

Die erstgenannte Forderung Österreichs bedurfte sorgfältigster Prüfung zufolge ihrer grundsätzlichen künftigen Tragweite. Auch war die Tatsache mitzuberücksichtigen, dass im fraglichen Bodenseegebiet zwischen den Uferstaaten hinsichtlich der Grenzen die Frage, ob Kondominium oder Realteilung vorliegt, noch immer in der Schwebe ist. Anlässlich zwischenstaatlicher Verhandlungen über die beiden österreichischen Verlangen, die im Juni 1937 in Wien stattfanden, haben wir gegenüber dem ersten, das ein zeitlich, räumlich und finanziell nicht begrenztes Servitut darstellen würde, dargelegt, dass sie in keinem der beiden Staatsverträge begründet ist und somit abgelehnt werden muss. Hinsichtlich der von Österreich in der Frage der Finanzierung weiterer baulicher Massnahmen eingenommenen Haltung wurde von uns auf folgende zwei Tatsachen hingewiesen. Auf Grund der Fassung des Artikels 7, al. 1, lasse sich kein dahingehender österreichischer Rechtsanspruch ableiten. Auch nach dem Inhalte der Wiener Verhandlungen vom November 1892, die zum Abschluss des damaligen Staatsvertrages und damit zum Artikel 7, al. 1, des Vertrages von 1924 führten, sei ein derartiger Rechtsanspruch ausgeschlossen. Die der Schweiz nach österreichischem Begehren erwachsende Zinsenlast betrüge zudem das Mehrfache des verlangten Kapitalvorschusses. Diese Verhandlungen endigten damit doppelt negativ.

Das Deutsche Reich trat 1938 nicht in den Staatsvertrag von 1924 ein. Es vollzog ab 1. Juli 1938 auch nicht den von Österreich bisher eingehaltenen, in Artikel 6 des Vertrages festgelegten Rückzahlungsplan für die schweizerischen Kapitalvorschüsse zugunsten der Durchführung der österreichischen Regulierungsbauten. Die unmittelbare Folge war die Einstellung der Vorschüsse unsererseits. Die vom Deutschen Reich ausgeführten Bauten mussten daher direkt von ihm finanziert werden; im übrigen erklärte es sich auf Zusehen hin bereit, im Sinne gemeinsamer je hälftiger Kostentragung auch Materiallieferungen zugunsten der Ausführung von Bauten am schweizerischen Rheinufer in Aussicht zu nehmen. Solche Lieferungen sind in der Folge nur in unbedeutendem Umfange erfolgt. Zuzufolge der während der Kriegsdauer immer fühlbarer gewordenen Knappheit an Material und Arbeitskräften vermochten die Deutschen auch keine nennenswerten Regulierungsarbeiten auszuführen. So unterblieb völlig die von der Gemeinsamen Rheinkommission in ihren Jahresvoranschlägen zur Hintanhaltung der Verschlammung der östlichen Fussacher Bucht immer wieder vorgesehene Vorstreckung des rechtsufrigen Mündungsdammes des Rheines auf dem Schuttkegel im Bodensee. Weitergeführt wurde dagegen auf Schweizer Gebiet, unter Verwendung des Baggergutes, die Erhöhung des rechtsufrigen Mittelgerinnenwuhres im Diepoldsauer Durchstiche.

In diesen Jahren der durch internationale Verhältnisse bedingten Behinderungen und immer noch im Gange befindlichen Abklärungsarbeiten an der Versuchsanstalt für Wasserbau ging es darum, das gemeinsame Werk so gut als möglich unter Vermeidung grösserer Schäden durchzuhalten. Wegen Erreichung der im Staatsvertrag von 1924 festgesetzten Kreditgrenze liessen sich Baggeraktionen nicht mehr in diesem Rahmen finanzieren. Deshalb sah sich

die Gemeinsame Rheinkommission gezwungen, den beiden Regierungen für das Arbeitsprogramm des Jahres 1942 eine erste Sondervorlage zu unterbreiten mit dem Antrage, die darin angeforderten Kredite unter dem Vorbehalte ihrer Deckung im Wege der künftigen zwischenstaatlichen Verhandlungen zu bewilligen. Die beiden Regierungen haben in der Folge alljährlich solchen Anträgen zugestimmt. Hierbei haben wir auf dem Budgetwege jeweilen Ihre Zustimmung zu diesen Aufwendungen eingeholt. Die Aufbringung der schweizerischen Aufwendungen wurde hierbei mit dem Kanton St. Gallen, unter Vorbehalt der späteren Beschlussfassung der eidgenössischen Räte, einstweilen im Sinne des Bundesbeschlusses vom 27. März 1893, Artikel 4, letzter Absatz, gestaltet, d. h. es übernahm der Bund 80 Prozent, der Kanton 20 Prozent dieser Kosten.

Im Jahre 1946 entsandte Österreich eine neue Delegation in die Gemeinsame Rheinkommission. Es nahm bereits im Winter 1946/47 seinerseits Baggerungen in der Zwischenstrecke auf zum Zwecke der Weiterführung der Wuhrerhöhung des Mittelgerinnes auf österreichischer Seite im Anschluss an die rechtsufrige Wuhrerhöhung im Diepoldsauer Durchstiche. Über die Abstattung der während der Kriegsjahre fällig gewordenen, aber vom Deutschen Reiche nicht geleisteten Rückzahlungen an die Schweiz und über den Wiedervollzug des Rückerstattungsplanes durch Österreich stand in der Nachkriegszeit noch nichts fest. Deshalb blieb die Finanzierungsmethode der Arbeiten dieselbe wie während des Krieges; Österreich hatte also die Mittel für die Regulierungsbauten auf seinem Gebiete selber laufend aufzubringen.

Anlässlich der Verhandlungen vom 10. bis 19. November 1948 konnte nun Übereinstimmung hinsichtlich einer Einengung der Mittelrinne des Diepoldsauer Durchstiches um das Mass von 20 m erreicht werden. Dagegen wünschte Österreich, mit Rücksicht auf Bedenken gegenüber stärkeren Einengungsmassen in Zwischenstrecke und Fussacher Durchstich, die Festlegung dieser Verengungen auf einen späteren Zeitpunkt aufgeschoben zu sehen. Was aber, neben andern Fragen, eine Einigung hinsichtlich der Grundlinien eines neuen Staatsvertrages hauptsächlich erschwerte, waren einerseits die wieder eingebrachten Forderungen Österreichs hinsichtlich Mithaftung der Schweiz für die Verlandungserscheinungen in der Hard-Fussacher Bucht; ferner die Weigerung, die Rückerstattungspflicht für die seit 1. Juli 1938 gemäss Staatsvertrag 1924 fällig gewordenen Jahresraten anzuerkennen. Österreich lehnte die Zahlungspflicht für die Zeit vom 1. Juli 1938 bis zum Waffenstillstand in Europa ab, und es wollte die Schweiz nachträglich für ihre Deckung an Deutschland verweisen. Dagegen anerkannte es die Zahlungspflicht für die nach dem 27. April 1945 fällig gewordenen und weiteren Rückerstattungen, ersuchte aber um weitere Fristverlängerung. Die Verhandlungen mussten schliesslich ohne Einigung abgebrochen werden.

Neue Gespräche fanden auf diplomatischem Wege statt, worauf Österreich in der am 30. April 1953 in Wien mit der Schweiz abgeschlossenen Regelung der

schweizerischen Bundesforderungen die volle Rückerstattungspflicht seit 1. Juli 1938 anerkannte.

Inzwischen war auch auf Wunsch der österreichischen Delegation der Gemeinsamen Rheinkommission die Versuchsanstalt für Wasserbau mit einer Überprüfung ihrer seinerzeitigen Berechnung über das Umbauprojekt IIIb gemäss dem neuesten Stande ihrer Forschungen über das Geschiebetriebsgesetz beauftragt worden. Sie entledigte sich dieser Aufgabe mit Berichten vom 27. März 1953 und 27. Mai 1953. Hierbei ergab sich, dass auch auf Grund der neuesten Forschungsergebnisse keine Veranlassung besteht, die Verengungsstrecke und 40 m im Fussacher Durchstiche abzuändern, ferner, dass im verengten Mittelgerinne die von österreichischer Seite seinerzeit befürchtete Verstopfungsgefahr durch Aufschotterung nicht besteht. Angesichts dieser Ergebnisse erklärte sich nunmehr auch die österreichische Delegation auf ganzer Linie für das Umbauprojekt IIIb.

Nach Beseitigung der erwähnten Hemmnisse konnten die zwischenstaatlichen Verhandlungen am 22. Juni 1953 in Wien wieder aufgenommen, im Spätherbst 1953 und Frühjahr 1954 in Salzburg und Rorschach weitergeführt und schliesslich in einer Tagung vom 2. bis 10. April 1954 in Bern mit der Unterzeichnung eines Staatsvertrages abgeschlossen werden.

IV.

Der Staatsvertrag vom 10. April 1954 (v. Anhang) zeigt die folgenden besonderen Merkmale.

Wie aus den vorstehenden Abschnitten II und III zu entnehmen ist, hat der Zwang der Verhältnisse im Interesse der Betreuung des zwischenstaatlichen Werkes dazu geführt, dass mit der Zustimmung der beidstaatlichen Regierungen, unter Vorbehalt der endgültigen Genehmigung durch die Legislative, bereits wesentliche Teilbauten im Rahmen des Umbauprojektes IIIb erstellt sind. So ist die für die Schweiz besonders dringlich gewordene Sanierung des Diepoldsauer Durchstiches heute vollendet, der Umbau der Mittelrinne in der Zwischenstrecke beidufrig im Gang, und es sind auch in der oberen Strecke zum Teil die erforderlichen Hochwasserdammerhöhungen durchgeführt worden. Die Anpassung und darauffolgende Hebung der österreichischen Eisenbahnbrücke bei St. Margrethen an die Abflussverhältnisse des Rheins wurde im laufenden Jahre auf Kosten der Österreichischen Bundesbahnen in Angriff genommen; der Bau einer neuen Rheinbrücke zwischen Au und Lustenau wurde in Form eines internationalen Wettbewerbs von der Gemeinsamen Rheinkommission im Juli 1954 zur Bewerbung ausgeschrieben. Die von der Kommission seit langem betonte absolute Dringlichkeit dieser brückenbaulichen Massnahmen ist durch das Rheinhochwasser vom 22. August 1954 jedermann eindrücklich vor Augen geführt worden.

Das Umbauprojekt IIIb erfasst den Rheinlauf von der Illmündung (Rheinkilometer 65,000 [der Nullpunkt der Kilometrierung liegt an der Vereinigungsstelle von Vorderrhein und Hinterrhein bei Reichenau]) bis zur Rheinmündung (km 90,000, der unmittelbar seewärts des heutigen geschlossenen Regulierungserinnes sich befindet).

Der Staatsvertrag unterscheidet demgemäss klar zwischen diesem Umbau der Flussrinne und der Vorstreckung der Regulierungswerke des Fussacher Durchstiches auf dem Schuttkegel im Bodensee, welche letztgenannte Aufgabe erstmals im Staatsvertrag vom 19. November 1924, Artikel 1, Ziffer 7, als neues gemeinsames Werk aufgenommen wurde. Dagegen bildet der Umbau der St. Margrethener Eisenbahnbrücke keinen Gegenstand des Vertrages; denn es konnte schweizerischerseits nicht in Erwägung gezogen werden, die Anpassung dieses Bauwerkes eines konzessionierten Bahnunternehmens an die Regulierung eines öffentlichen Gewässers auf Kosten der beiden Vertragsstaaten durchzuführen.

Artikel 1 des Staatsvertrages legt wiederum die gemeinsamen Werke fest. Er wird ergänzt durch den unter den Übergangsbestimmungen aufgenommenen Artikel 29, der bestimmt, dass die auf Grund einvernehmlicher Beschlüsse der Regierungen seit 1. Januar 1942 bereits durchgeführten, den Richtlinien des Umbauprojektes IIIb entsprechenden Arbeiten als Teil der gemeinsamen Werke gelten.

Im Artikel 4 des Vertrages sind die bisherigen Aufwendungen im Rahmen des Umbauprojektes IIIb bis 30. Juni 1953 ausgewiesen wie folgt:

	Franken	Franken
Schweiz	10 089 101	
Österreich	7 887 037	
	<hr/>	17 976 188

Die ab 1. Juli 1953 bis zur Vollendung des Umbaues voraussichtlich noch erwachsenden Kosten werden auf Preisbasis 1953 und bei einem Schillingkurs von 0,1682 Franken beziffert auf .	31 126 137
zusammen	49 102 275
also rund	<hr/> 49 100 000

Für die zum Teil bereits ausgeführte Vorstreckung der rechtsufrigen Regulierungsbauten bis km 91,300 werden unter gleichen Berechnungsgrundsätzen mutmassliche Kosten in Anschlag gebracht von	1 160 000
Somit folgen: Gesamtkosten für Umbau bzw. Vorstreckung bis km 91,300	<hr/> 50 260 000

Artikel 5 bestätigt den bisherigen Grundsatz der hälftigen Tragung der Kosten durch jeden Vertragsstaat, einschliesslich allfällig von beiden Regierungen als notwendig anerkannter Mehrkosten.

Artikel 6 ordnet die Finanzierung nunmehr in der Weise, dass jeder Vertragsstaat laufend die Mittel für die auf seinem Gebiete gemäss den genehmigten Bauprogrammen auszuführenden Arbeiten aufzubringen hat.

Artikel 7 regelt für die drei Zeiträume vom 1. Januar 1942 bis 30. Juni 1949, vom 1. Juli 1949 bis 30. Juni 1953 und ab 1. Juli 1953 in die Zukunft die Umrechnung von Reichsmark bzw. Schillingen in Schweizerfranken. Die Aufstellung beiderseits anerkannter Umrechnungskurse verlangte in der Zeit vor dem 1. Juli 1953 seitens der Gemeinsamen Rheinkommission langandauernde mühevoll Arbeit.

Die Artikel 8 bis 18 des Vertrages erfuhren zeitgemässe und den beiderseitigen Interessen entsprechende Präzisierungen und Ergänzungen, bewegen sich aber im übrigen im Sinn und Geist der entsprechenden Bestimmungen der vorangehenden Verträge.

Zum Abschnitt «V. Wildbachverbauungen» des Staatsvertrages ist vorweg festzuhalten, dass er die Entschlussfreiheit der Vertragsstaaten respektiert. Die im Artikel 19 gegenseitig abgegebene Zusicherung der Förderung der Wildbachverbauungen im Einzugsgebiet des Rheines wird nunmehr in Artikel 20 ergänzt durch die, vor Aufstellung der Bauprogramme durch die beiderseits zuständigen Stellen, vorgesehene Fühlungnahme mit der Gemeinsamen Rheinkommission. In der Tat sind die Massnahmen in den Einzugsgebieten österreichischer- und schweizerischerseits unter Rücksicht auf das Verhalten der Rheinsohle zu bestimmen, womit sich das Bedürfnis nach Fühlungnahme ergibt. Im übrigen bestätigt Artikel 20 eine schon seit Jahrzehnten von den Vertragsstaaten in zweijährigem Turnus der Rheinregulierungskommission gegenüber befolgte orientierende Praxis, die auch in deren Jahresberichten zum Ausdruck gelangte.

Wir hatten seit Jahren die Absicht, gleichzeitig mit dem 3. Staatsvertrag über die Internationale Rheinregulierung Ihnen auch eine Vorlage über die Weiterführung der Wildbachverbauungen im schweizerischen Einzugsgebiet des Rheines zu unterbreiten. Ein dahingehender Entwurf ist unlängst den Kantonen Graubünden und St. Gallen zur Vernehmlassung unterbreitet worden. Beide Kantone haben uns nun wissen lassen, dass sie die Beratung dieser Angelegenheit zeitlich von jener der Behandlung des Staatsvertrages getrennt sehen möchten und wesentlich abweichende Vorschläge für die Gestaltung einer solchen Vorlage zu unterbreiten wünschen. Wir mussten deshalb auf unsere Absicht der gleichzeitigen Unterbreitung der beiden Geschäfte verzichten. Es steht aber fest, dass an die Verbauung von etwa 30 Wildbächen gedacht wird und dafür beträchtliche Mittel erforderlich sind.

Unter den Artikeln 21 bis 35 des Vertrages glauben wir uns nur noch zum Artikel 30, der die Hard-Fussacher Bucht betrifft, besonders äussern zu sollen.

Gegenüber der von Österreich geltend gemachten Mithaftung der Schweiz für Schäden aus der Deltabildung in dieser Bucht vertraten wir den Standpunkt, dass nach dem Völkerrecht als «gemeinsame» Werke nur jene zu verstehen sind, die in einer Sondervereinbarung, wie der Staatsvertrag von 1924 sie darstellt,

ausdrücklich als solche bezeichnet wurden. Es kann sich also nie um Massnahmen oder Bauten handeln, die ausserhalb des Bereiches solcher gemeinsamer Werke liegen. Die Entstehung und das Wachstum von Anlandungen sei übrigens zufolge der Vermessungen des Deltakegels in den Jahren 1911 und 1921 schon bekannt gewesen, und es wäre eine demgemässe Verpflichtung der Schweiz, wenn Österreich sie als gegeben betrachtet hätte, im Staatsvertrag vom 19. November 1924 ausdrücklich niederzulegen gewesen, was nicht erfolgt sei.

Umgekehrt stellte sich Österreich auf den Standpunkt, dass die Schweiz für die aus der Erstellung des Fussacher Durchstiches und der entsprechenden Einleitung des Rheines in die Hard-Fussacher Bucht den österreichischen Bodenseegemeinden erwachsenen Beschwerden mithaftbar sei. Es veranschlagte gemäss den Untersuchungen seiner Rheinbauleitung die Kosten für gegenwärtig erforderliche Ausleitungen österreichischer Binnengewässer ins weitere Seegebiet, für Korrektur solcher Binnengewässer vom früheren Seeufer aufwärts und für Kolmatierungen auf insgesamt 20,1 Millionen Schilling oder rund 3,3 Millionen Schweizerfranken.

Unsererseits berücksichtigen wir, dass Österreich während 8 bis 10 Jahren durch die Zeitverhältnisse an einer wirksamen, die Verschlammung der Harder Bucht hintanhaltenden Vorstreckung des rechtsufrigen Mündungsdammes des Rheines verhindert war. Andererseits verwiesen wir die erwähnten Binnengewässerkorrekturen gemäss den Bestimmungen der bisherigen Verträge und mit Rücksicht auf Artikel 18, Absatz 4, des neuen Staatsvertrages in den Bereich innerstaatlicher österreichischer Angelegenheiten. Die Kolmatierungen endlich schieden als zur Kulturtechnik gehörend aus, die nicht Aufgabe des Flussregulierungsunternehmens bildet und übrigens Gegenwerte zeitigen wird. Solcherweise wurde schliesslich ein Einverständnis auf der Basis einer freiwilligen einmaligen Abfindung Österreichs durch die Schweiz im Betrage von 600 000 Franken möglich, wogegen Österreich künftig für allfällige Massnahmen der in Frage stehenden Art und für den Umbau der Eisenbahnbrücke St. Margrethen allein aufkommen wird.

Abschliessend möchten wir beifügen, dass der Staatsvertrag vom 10. April 1954 vom Österreichischen Parlament bereits genehmigt worden ist. Die Österreichische Regierung ist damit in der Lage, die Ratifikationsurkunden auszutauschen.

V.

Hinsichtlich der Beziehungen zwischen Bund und Kanton sind im Zusammenhang mit dem neuen Staatsvertrag zwei Fragen zu ordnen:

1. Das Rechtsverhältnis zwischen dem Kanton St. Gallen und dem Bunde während des Vollzuges des Staatsvertrages vom 10. April 1954 durch den Bundesrat.

Mit Artikel 1 des Bundesbeschlusses vom 27. März 1893 wurde bestimmt, dass der Kanton St. Gallen gegenüber dem Bund alle Verpflichtungen über-

nimmt, welche nach dem Vertrag vom 30. Dezember 1892 der Eidgenossenschaft obliegen. Vorbehalten blieben dabei die im gleichen Bundesbeschluss zugesicherten Bundesbeiträge an den Kanton St. Gallen. Anlässlich der Genehmigung des neuen Staatsvertrages vom 19. November 1924 durch den Bundesbeschluss vom 15. Juni 1925 wurde davon Umgang genommen, dem Kanton St. Gallen durch einen weiteren Bundesbeschluss wieder die gleichen Verpflichtungen zu überbinden, indem es sich bei der damaligen Sachlage lediglich darum handelte, das gemäss Staatsvertrag vom 30. Dezember 1892 umschriebene und begonnene gemeinsame Werk durch Gewährung eines weitem Kredites der Vollendung zuführen zu können. Der Bundesbeschluss vom 27. März 1893 wurde nun aber gemäss Artikel 1 des Bundesgesetzes vom 12. März 1948 über die Rechtskraft der Bereinigten Sammlung der Bundesgesetze und Verordnungen für die Jahre 1848 bis 1947 aufgehoben. Es ist darum notwendig, dem Kanton St. Gallen mit dem Artikel 1 des neuen Bundesbeschlusses gegenüber dem Bund wieder alle Verpflichtungen zu überbinden, die diesem nach dem neuen Staatsvertrag obliegen.

2. Die Zusicherung eines Bundesbeitrages an den Kanton St. Gallen für die gemäss Staatsvertrag vom 10. April 1954 der Schweiz zufallende Kostenhälfte und die an Österreich zu leistende einmalige Abfindung.

Diese Kostenhälfte beträgt gemäss Artikel 4, Ziffer 3, unter Einrechnung einer Vorstreckung der rechtsufrigen Regulierungswerke bis km 91,300, 25 130 000 Franken. Dazu kommt die einmalige Abfindung von 600 000 Franken, die Österreich nach Artikel 30 des Vertrages für die in der Hard-Fussacher Bucht durchzuführenden Massnahmen zusteht. Schliesslich werden Mehrkosten für die weitere Vorstreckung und Umlenkung der Abströmung des Rheines nach dem tiefsten Bodenseebecken mit den Jahrzehnten erwachsen, die heute, weil völlig von der Art des weitem Vorrückens der Deltabildung abhängig, nicht näher bezifferbar sind. Auch ist die allgemeine Bestimmung von Artikel 5, Absatz 3, des Staatsvertrages zu beachten, womit sich die Vertragsstaaten verpflichten, allfällige Mehrkosten, die für die Ausführung der gemeinsamen Werke von beiden Ländern als notwendig anerkannt werden, zu gleichen Teilen zu tragen.

Wir erachten es als gegeben, dem Kanton St. Gallen für alle diese Ausgaben einen Bundesbeitrag zuzusichern und diesen einheitlich auf 80 Prozent anzusetzen. Dabei erinnern wir daran, dass dem Kanton St. Gallen gemäss Artikel 4 des genannten Bundesbeschlusses vom 27. März 1893 an die Kosten von allfällig bei der Ausführung der Rheinregulierung als notwendig erkannten Mehrarbeiten eine Subvention in der gleichen Höhe in Aussicht gestellt wurde.

VI.

Am 22. August 1954 hat der Rhein oberhalb des Bodensees infolge der über sein Einzugsgebiet niedergegangenen intensiven Niederschläge ein Hochwasser aussergewöhnlicher Grösse geführt.

Unter dem Eindruck dieses Ereignisses richteten Landammann und Regierungsrat des Kantons St. Gallen am 24. August 1954 ein Schreiben an den Bundesrat, das hinsichtlich der Internationalen Rheinregulierung folgendes ausführt:

«Infolge ausserordentlicher Unwetter im Kanton Graubünden führte der Rhein Sonntag, den 22. August 1954, im sanktgallischen Rheintal ein Katastrophen-Hochwasser, wie wir es seit 1927 nicht mehr erlebten. Bekanntlich führte das Hochwasser von 1927 zum Dambruch bei der Eisenbahnbrücke von Schaan und überschwemmte den grössten Teil des gesamten Fürstentums Liechtenstein, wobei Menschenleben zu beklagen, viele Familien zu evakuieren waren und Zehntausende von Hektaren Land mit Geröll, Schutt und Schwemmh Holz überlagert wurden.

Letzten Sonntag führte der Rhein ebensoviel Wasser, das sich als ungeheurer Wildstrom mit einer Unmenge entwurzelter Bäume, Teilen von Holzhäusern und Ställen sowie mit übrigem Geschwemmsel talwärts wälzte. Im Diepoldsauer Durchstich hatte der Wildstrom eine Breite von 270 m und eine Tiefe bis 8 m. Die Hochwassermenge wird an dieser Stelle auf über 2500 m³/sek geschätzt.

Die Bevölkerung des sanktgallischen, vorarlbergischen und liechtensteinischen Rheintals lebte in den Morgenstunden des Sonntags unter allerhöchster Überschwemmungsgefahr. Es ist zu bedenken, dass dieser Wildstrom seine Spiegelhöhe ungefähr 8 m über dem Talgrund hatte, so dass der Hochwasserspiegel die Höhe von dreistöckigen Häusern erreichte. Leib und Leben von Tausenden unserer Mitbürger waren somit letzten Sonntag akut gefährdet.

Wir stellen fest, dass auf der internationalen Rheinregulierungsstrecke Illmündung-Bodensee bis heute noch nie ein derartiges Katastrophen-Hochwasser ohne Dambruch sicher in den Bodensee abgeleitet werden konnte. Dies haben wir ohne jeden Zweifel dem seit 1941 im Bau befindlichen Umbauprojekt IIIb zu verdanken, das Gegenstand des zwischen der Bundesrepublik Österreich und der Schweiz abgeschlossenen Staatsvertrages vom 10. April 1954 bildet. Ohne dieses Werk wäre nach menschlichem Ermessen das untere Rheintal von einer Überschwemmungskatastrophe heimgesucht worden, wie es diese Talschaft und wohl die Schweiz noch nie erlebt haben.

Es drängt uns, dem Bunde für die tatkräftige Unterstützung dieses internationalen Flussregulierungswerkes auch im Namen des Rheintaler Volkes zu danken.»

Wir haben der Regierung von St. Gallen diese Kundgebung verdankt und möchten nicht unterlassen, sie auch Ihnen hiermit zur Kenntnis zu bringen.

Wir empfehlen Ihnen, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, den Staatsvertrag vom 10. April 1954 und die Beitragszusicherung an den Kanton St. Gallen

betreffend die Internationale Rheinregulierung in der Form der nachfolgenden zwei Entwürfe von Bundesbeschlüssen zur Genehmigung.

Da der Bundesbeschluss über die Zusicherung eines Bundesbeitrages an den Kanton St. Gallen für die Rheinregulierung von der Illmündung bis zum Bodensee die vorgesehene Kreditgrenze von 5 Millionen Franken überschreitet, benötigt er, gemäss Bundesbeschluss über die Finanzordnung, das absolute Mehr der beiden Räte (Ausgabenbremse).

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

Bern, den 19. November 1954.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Rubattel

Der Bundeskanzler:

Ch. Oser

(Entwurf)

Bundesbeschluss

über

**die Genehmigung des am 10. April 1954 zwischen der
Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Republik Österreich
abgeschlossenen Vertrages über die Regulierung des Rheines
von der Illmündung bis zum Bodensee**

Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf Artikel 85, Ziffer 5, der Bundesverfassung,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 19. November 1954,

beschliesst:

Art. 1

Der am 10. April 1954 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Republik Österreich über die Regulierung des Rheines von der Illmündung bis zum Bodensee abgeschlossene Vertrag wird genehmigt.

Art. 2

Dieser Bundesbeschluss unterliegt den Bestimmungen von Artikel 89, Absatz 3, der Bundesverfassung betreffend die Unterstellung der Staatsverträge unter das Referendum.

Art. 3

Der Bundesrat wird mit dem Vollzuge dieses Beschlusses beauftragt.

(Entwurf)

Bundesbeschluss
über
**die Zusicherung eines Bundesbeitrages an den
Kanton St.Gallen für die Rheinregulierung von der Illmündung
bis zum Bodensee**

Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf Artikel 23 der Bundesverfassung,
nach Einsicht in den zwischen der Schweiz und Österreich abgeschlossenen
Vertrag vom 10. April 1954 über die Rheinregulierung von der Illmündung
bis zum Bodensee,
in eine Botschaft des Bundesrates vom 19. November 1954,

beschliesst:

Art. 1

Der Kanton St. Gallen übernimmt unter Vorbehalt der nachfolgenden Artikel gegenüber dem Bund alle Verpflichtungen, welche nach dem zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Republik Österreich über die Regulierung des Rheines von der Illmündung bis zum Bodensee am 10. April 1954 abgeschlossenen Staatsvertrage der Eidgenossenschaft obliegen. Er übt die nach diesem Staatsvertrage hinsichtlich der Organisation des gemeinsamen Rheinregulierungswerkes der Eidgenossenschaft zustehenden Rechte nur im Einverständnis mit dem Bundesrat aus.

Art. 2

Dem Kanton St. Gallen wird an die auf Grund des Staatsvertrages vom 10. April 1954 auf 25 130 000 Franken veranschlagten Kosten der im Rahmen der Rheinregulierung bis km 91,300 noch auszuführenden Werke ein Bundesbeitrag von 80 Prozent der wirklichen Kosten zugesichert, bis zum Maximum von 20 104 000 Franken als 80 Prozent des genehmigten Kostenvoranschlages von 25 130 000 Franken.

Art. 3

Die im Artikel 30 des Staatsvertrages vom 10. April 1954 vorgesehene einmalige Leistung an Österreich in der Höhe von 600 000 Franken geht zu 80 Prozent zu Lasten des Bundes, zu 20 Prozent zu Lasten des Kantons St. Gallen.

Art. 4

Dem Kanton St. Gallen wird an die Kosten von allfällig bei der Weiterführung der Rheinregulierung als notwendig anerkannten Mehrarbeiten, einschliesslich der Vorstreckung der Regulierungswerke des Fussacher Durchstiches auf dem Schuttkegel im Bodensee über km 91,300 hinaus, ebenfalls ein Bundesbeitrag von 80 Prozent zugesichert.

Art. 5

Die Auszahlung der Beiträge gemäss den Artikeln 2 und 4 erfolgt, nach Massgabe der dem Bundesrate zur Verfügung stehenden Mittel, im Rahmen der von der Gemeinsamen Rheinkommission einzureichenden und vom Bundesrate genehmigten jährlichen Arbeitsprogramme und Kostenvoranschläge der Rheinregulierung, im Verhältnis des Fortschreitens der Bauarbeiten und gemäss den in der Wasserbaupolizei gültigen allgemeinen Grundsätzen der Beitragsausrichtung durch den Bund.

Art. 6

Der Unterhalt sämtlicher nach Artikel 2 und 4 dieses Beschlusses subventionierten Werke der Rheinregulierung, soweit derselbe nach Massgabe des Staatsvertrages vom 10. April 1954 der Schweiz obliegen wird, ist vom Kanton St. Gallen zu besorgen und vom Bundesrate zu überwachen.

Art. 7

Dem Kanton St. Gallen wird eine Frist von sechs Monaten seit dem Datum dieses Beschlusses gewährt, um sich darüber zu erklären, ob er die Bedingungen des vorstehenden Bundesbeschlusses annimmt.

Der Anspruch auf den Bundesbeitrag fällt dahin, wenn die Annahme nicht innerhalb dieser Frist erfolgt.

Art. 8

Dieser Beschluss ist nicht allgemein verbindlich und tritt mit dem Staatsvertrag vom 10. April 1954 in Kraft.

Der Bundesrat ist mit dem Vollzug beauftragt.

1861

Staatsvertrag

zwischen

der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Republik Österreich über die Regulierung des Rheines von der Illmündung bis zum Bodensee

Die Schweizerische Eidgenossenschaft und die Republik Österreich schliessen über die Weiterführung der gemäss den Staatsverträgen vom 30. Dezember 1892 und vom 19. November 1924 unternommenen Regulierung des Rheines von der Illmündung bis zum Bodensee folgenden Vertrag:

I. Gegenstand und technische Grundlagen

Art. 1

Gemeinsame Werke

¹ Die von der Schweiz und Österreich gemeinsam auszuführenden Rheinregulierungswerke sind über die bereits erstellten hinaus noch folgende:

1. Umbau der Rheinstrecke Illmündung–Bodensee.

- a. Die Erhöhung der Mittelgerinnewahre des Rheines von der Illmündung bis zum Bodensee, mit gleichzeitiger Einengung der Mittelrinne von Rheinkilometer 73,200 oberhalb der Brücke Kriessern–Mäder bis zu Rheinkilometer 89,840 bei der Rheinmündung;
- b. die Erhöhung, Verstärkung und Zurücksetzung der Hochwasserdämme, um eine Hochwassermenge von 3100 m³/sek sicher abzuführen, ferner die Freimachung der Vorländer von Baum- und Staudenwuchs sowie die Freihaltung von Gebäulichkeiten und anderen künstlichen Abflusshindernissen;
- c. die zur Schaffung eines genügenden Durchflussprofils für eine Hochwassermenge von 3100 m³/sek nötigen Flutöffnungen bei den bestehenden Brücken und die notwendig werdende Erstellung, Wiederherstellung, Abänderung oder Hebung von Brücken, Strassen und Wegen, soweit die Pflicht zur Durchführung der vorgenannten Arbeiten nicht Dritten obliegt;
- d. die Vertiefung des rechtsseitigen Parallelgrabens des Diepoldsauer Durchstiches sowie Anpassungsarbeiten an den Durchlässen des linksseitigen Parallelgrabens dieses Durchstiches, in dem Ausmass, als sich diese Arbeiten als notwendig erweisen;

- e. die Erstellung eines rechtsseitigen Sickerkanals in der Zwischenstrecke von Wiesenrain bis zu seiner Einmündung in den Rheindorfer Kanal nächst dem alten Bahnhof Lustenau (sogenannter Lustenauer Entwässerungskanal) in dem Ausmass, als sich dies als notwendig erweist.
2. Vorstreckung der Regulierungswerke des Fussacher Durchstiches auf dem Schuttkegel im Bodensee.

² Die St. Margrethener Eisenbahnbrücke bildet keinen Gegenstand dieses Vertrages. Die Durchführung ihres Umbaues, einschliesslich Rampen, nach den Grundsätzen des Umbauprojektes III *b* ist auf jedem Staatsgebiet gemäss innerstaatlichem Recht zu behandeln.

Art. 2

Technische Grundlagen

Technische Grundlagen für die Ausführung der im Artikel 1 bezeichneten gemeinsamen Werke sind:

1. für den Umbau der Rheinstrecke Illmündung–Bodensee:
 - a. das von der Gemeinsamen Rheinkommission (Art. 9) mit der Eingabe vom 18. Juli 1947 den Regierungen unterbreitete Projekt für den Umbau der Internationalen Rheinstrecke von der Illmündung bis zum Bodensee, Variante III *b*, mit technischem Bericht, Plänen und Normalien sowie Bauprogramm und Kostenvoranschlag (Art. 34);
 - b. Abänderungen oder Ergänzungen des unter lit. *a* genannten Projektes, die sich aus dem gegenwärtigen Vertrag ergeben oder von den Regierungen der Vertragsstaaten übereinstimmend genehmigt werden;
2. für die Vorstreckung der Regulierungswerke des Fussacher Durchstiches auf dem Schuttkegel im Bodensee:

die Pläne und Kostenvoranschläge, die nach Massgabe der weiteren Ausbildung des Rheindeltas von der Gemeinsamen Rheinkommission im Rahmen ihrer alljährlichen Anträge den Regierungen unterbreitet und von diesen genehmigt werden. Grundsätzlich ist mit der Vorstreckung der rechtsufrigen Regulierungswerke der Rhein in solchem Abstand vom Rohrschiff nach Westen in Richtung der grossen Seetiefen zu leiten, dass eine Verlandung der Bregenzer Bucht möglichst hintangehalten wird. Die linksufrigen Regulierungswerke sind tunlichst lange nicht vorzustrecken.

Art. 3

Bauprogramme

1. Umbau der Rheinstrecke Illmündung–Bodensee.
 - a. Die Bauzeit für die Durchführung der gemeinsamen Werke nach Artikel 1, Ziffer 1, wird unter Berücksichtigung des gegenwärtigen

Standes der Durchführung des Umbauprojektes III *b* und vorbehältlich ihrer Abänderung durch einvernehmliche Beschlüsse der Regierungen der Vertragsstaaten als Folge der im Laufe der Zeit festzustellenden Stromverhältnisse wie folgt festgelegt:

in der Oberen Strecke (von km 65,000 bis km 74,000)
bis 30. Juni 1966;

im Diepoldsauer Durchstich (von km 74,000 bis km 80,200)
bis 30. Juni 1956;

in der Zwischenstrecke (von km 80,200 bis km 85,000)
bis 30. Juni 1959, mit Ausnahme des Lustenauer Sickerkanals,
dessen Baufrist bis 30. Juni 1966 läuft;

im Fussacher Durchstich (von km 85,000 bis km 89,840)
bis 30. Juni 1962.

b. Das Bau- und Finanzprogramm der Internationalen Rheinregulierung für die Zeit vom 1. Juli 1953 bis zur Fertigstellung (Art. 34) soll im wesentlichen als Richtlinie dienen.

2. Vorstreckung der Regulierungswerke des Fussacher Durchstiches auf dem Schuttkegel im Bodensee.

Das Bauprogramm richtet sich nach der weiteren Ausbildung des Rheindeltas und den hierdurch eintretenden Notwendigkeiten. Die Gemeinsame Rheinkommission stellt hierüber im Rahmen ihrer alljährlichen Vorlagen gemäss Artikel 2, Ziffer 2, jeweiligen Antrag.

II. Finanzielle Durchführung

Art. 4

Kostenübersicht

1. Umbau der Rheinstrecke Illmündung-Bodensee.

Die Kosten für die gemeinsamen Werke gemäss Artikel 1, Ziffer 1, einschliesslich der Nebenarbeiten, des Aufwandes für die gemeinsame Organisation (Abschnitt III) und der Entschädigung für beanspruchte Gründe und Rechte, ergeben sich wie folgt:

a. Die bisherigen Aufwendungen der Vertragsstaaten vom 1. Januar 1942 bis 30. Juni 1953, mit Einschluss der zugunsten Österreichs anzurechnenden und in der Zeit vom 13. März 1938 bis 31. Dezember 1941 für abhelfliche Massnahmen erbrachten, betragen auf Grund beiderseits anerkannter Feststellungen:

Schweiz	10 089 101 Franken
Österreich	7 887 037 »

Zusammen	17 976 138 Franken
----------	--------------------

b. Die den beiden Vertragsstaaten ab 1. Juli 1953 voraussichtlich noch erwachsenden Kosten betragen auf Grund der bisherigen Bauerfahrung, auf Preisbasis des Jahres 1953 und bei einem Schillingkurs von 0,1682 Franken für die noch auf beiden Staatsgebieten erforderlichen Arbeiten 31 126 137 Franken.

c. Die Gesamtkosten für den Umbau der Rheinstrecke Illmündung-Bodensee werden daher veranschlagt wie folgt:

gemäss lit. a	17 976 138 Franken
gemäss lit. b	31 126 137 »
Zusammen	<u>49 102 275 Franken</u>
also rund	<u>49 100 000 »</u>

2. Vorstreckung der Regulierungswerke des Fussacher Durchstiches auf dem Schuttkegel im Bodensee.

a. Die bisherigen Aufwendungen der Vertragsstaaten seit 1. Januar 1942 bis 30. Juni 1953 für die Vorstreckung der rechtsufrigen Regulierungsbauten bis km 90,950 betragen:

Schweiz	—	Franken
Österreich	761 292	»
Zusammen	<u>761 292</u>	Franken

b. Die vorläufigen Kosten ab 1. Juli 1953 für eine weitere Teilvorstreckung der Bauwerke an der Rheinmündung bis km 91,300 betragen auf Grund der bisherigen Bauerfahrung, auf Preisbasis des Jahres 1953 und bei einem Schillingkurs von 0,1682 Franken 397 793 Franken.

c. Die gesamten mutmasslichen Vorstreckungskosten bis km 91,300

betragen daher	1 159 085 Franken
also rund	<u>1 160 000 »</u>

d. Die Mittel für die weitere Vorstreckung der Bauwerke an der Rheinmündung, deren Höhe nicht von vornherein festgelegt werden kann, werden von den Regierungen der Vertragsstaaten im jeweils gegebenen Zeitpunkt, im Rahmen der jährlichen Anträge der Gemeinsamen Rheinkommission, nach Erfordernis bereitgestellt werden.

3. Gesamtkosten für Umbau und Vorstreckung.

Ohne Berücksichtigung des Aufwandes für eine Vorstreckung der rechtsufrigen Regulierungswerke über km 91,300 hinaus werden die gesamten Kosten gegenwärtig angenommen wie folgt:

gemäss Ziffer 1, lit. c	49 100 000 Franken
gemäss Ziffer 2, lit. c	1 160 000 »
Gesamtkosten	<u>50 260 000 Franken</u>

Art. 5

Kostentragung

¹ Die Kosten der gemeinsamen Werke werden von den Vertragsstaaten zu gleichen Teilen getragen.

² Die von jedem Vertragsstaate zugunsten dieser gemeinsamen Werke seit 1. Januar 1942 gemachten Aufwendungen sind Bestandteile dieser Kosten.

³ Die Vertragsstaaten tragen zu gleichen Teilen allfällige Mehrkosten, die sich bei der Ausführung der gemeinsamen Werke ergeben und von beiden Regierungen als notwendig anerkannt werden.

Art. 6

Finanzierung

¹ Die Vertragsstaaten werden für die auf ihrem Gebiet auszuführenden Arbeiten jährliche Leistungen nach Massgabe der von der Gemeinsamen Rheinkommission erstellten und von den Regierungen genehmigten Bauprogramme erbringen.

² Die Bauvorschüsse sind schweizerischerseits beim Eidgenössischen Departement des Innern, österreichischerseits beim Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau anzusprechen.

Art. 7

Abrechnungssystem und Leistungsbewertung

¹ Die für das gemeinsame Werk tatsächlich erfolgten und in der Jahresrechnung ausgewiesenen Aufwendungen werden anlässlich der Jahresabrechnungen in Schweizerfranken ermittelt und den Vertragsstaaten angerechnet.

² Die Aufwendungen vom 1. Januar 1942 bis 30. Juni 1949 werden gemäss den hierfür aufgestellten und von den Regierungen genehmigten Kursrelationen bewertet.

³ Für die Baujahre vom 1. Juli 1949 bis 30. Juni 1953 werden die österreichischen Bauaufwendungen wie folgt bewertet:

Jahr 1949/50 . . .	1 S = 0,315 Franken
» 1950/51 . . .	1 S = 0,19 »
» 1951/52 . . .	1 S = 0,19 »
» 1952/53 . . .	1 S = 0,17 »

⁴ Ab 1. Juli 1953 erfolgt die Umrechnung von Schillingbeträgen in Schweizerfranken, sofern daraus kein offensichtliches Missverhältnis zwischen den Leistungen der Vertragsstaaten entsteht, nach dem Mittel zwischen dem Zürcher und dem Wiener Kurs am Schlusstage jedes Rechnungsjahres beziehungsweise zwischen den letzten vorhergehenden Notierungen. Als Zürcher beziehungsweise Wiener Kurs gilt das Mittel zwischen dem im Clearingverkehr Schweiz-Österreich geltenden Einzahlungs- und Auszahlungskurs.

⁵ Allfällige Restleistungen in bezug auf die hälftige Kostentragung (Art. 5) zu Lasten des einen oder des anderen Vertragsstaates sollen erstmals anlässlich des Rechnungsabschlusses für das Baujahr 1961/62, später alljährlich abgeglichen werden. Der Ausgleich ist grundsätzlich in Devisen zu leisten und kommt, solange der Empfängerstaat noch Bauleistungen zu vollbringen hat, zweckgebunden dem Internationalen Rheinregulierungsunternehmen zugute. Im gegenseitigen Einvernehmen kann der Ausgleich auch durch clearingfreie Lieferungen von Baumaterialien oder durch Arbeitsleistungen auf dem Gebiete des Nachbarstaates für die Herstellung der gemeinsamen Werke erfolgen.

Art. 8

Reservefonds

¹ Dem im Laufe der Jahre geschaffenen Reservefonds des Internationalen Rheinregulierungsunternehmens werden auch fernerhin die Zinserträge sowie alle Erträge aus gemeinsam erstellten und unterhaltenen Werken und Anlagen, die Liquidationserlöse und Kursgewinne zufallen.

² Aus dem Reservefonds sind vornehmlich Kursverluste, die Kosten von Gutachten und jene der in Artikel 16 vorgesehenen gemeinsamen Bau- und Erhaltungsarbeiten zu decken. Gegebenenfalls können Mittel des Reservefonds auch zur Finanzierung anderer gemeinsamer baulicher Massnahmen verwendet werden.

³ Die Verfügung über diesen Fonds sowie seine allfällige Begrenzung nach oben steht den beiden Regierungen gemeinsam zu. Die Gemeinsame Rheinkommission kann über den Fonds insofern verfügen, als es sich um eine Jahresentnahme bis höchstens 50 000 Franken oder um die Inangriffnahme sehr dringender, nicht aufschiebbarer Arbeiten handelt.

⁴ In den Rechnungsabschlüssen ist der Reservefonds gesondert auszuweisen.

⁵ Die Gelder des Reservefonds sind, je nach den Eingängen, in der Schweiz beziehungsweise in Österreich anzulegen. Wird ihre Verwendung im anderen Vertragsstaat notwendig, so sind die Bestimmungen des Artikels 7, Absätze 1 und 4, dem Sinne nach anzuwenden.

III. Gemeinsame Organisation

Art. 9

Die Gemeinsame Rheinkommission

¹ Die Weiterführung der Rheinregulierung und die Leitung aller damit in einem inneren Zusammenhang stehenden Angelegenheiten in technischer, administrativer und finanzieller Hinsicht, die laufende Kontrolle des Flussregimes und der Bauwerke sowie die Wahrnehmung der Notwendigkeit baulicher Massnahmen obliegen der Gemeinsamen Rheinkommission.

² Die Gemeinsame Rheinkommission besteht aus vier Mitgliedern, von denen jeder der beiden Vertragsstaaten zwei bestellt. Im Falle der Verhinderung eines Mitgliedes trifft jener Staat, dem das verhinderte Mitglied angehört, für die Bezeichnung des Ersatzmannes rechtzeitig Vorsorge. Die Kommission wählt alljährlich aus ihrer Mitte den Vorsitzenden. Sie wird nach aussen durch den Vorsitzenden vertreten.

³ Die Kommission beschliesst über Änderungen in den Einzelheiten der gemeinsamen Werke, wobei jedoch der für die Gesamtheit der Werke veranschlagte Aufwand nicht überschritten werden soll. Andernfalls oder bei wesentlichen Abweichungen von den im gegenwärtigen Vertrage angeführten Grundlagen ist gemäss Artikel 2, Ziffer 1, lit. b, die Zustimmung der Regierungen erforderlich.

⁴ Jedes Kommissionsmitglied, einschliesslich des Vorsitzenden, ist stimmberechtigt. Wenn ein Mehrheitsbeschluss nicht zustande kommt, ist der Gegenstand zunächst den beiden Regierungen vorzulegen, die mangels einvernehmlicher Entscheidung von Fall zu Fall die Heranziehung eines unbefangenen und unabhängigen Fachmannes veranlassen werden.

⁵ Die Verwaltungskosten der Kommission einschliesslich Reisekosten, Diäten und Zentralbüro, die Auslagen für die Besorgung der laufenden Geschäfte sowie für die Leitung und Beaufsichtigung der Bauten trägt das Internationale Rheinregulierungsunternehmen.

⁶ Die Entschädigungen der Kommissionsmitglieder werden auf Antrag der Kommission von den beiden Regierungen einvernehmlich festgesetzt.

⁷ Die Kommission beschliesst ihre Geschäftsordnung, die der Genehmigung durch die Regierungen bedarf.

Art. 10

Das Zentralbüro

¹ Die Gemeinsame Rheinkommission wickelt ihre Geschäfte und Obliegenheiten mit Hilfe des ihr unterstehenden Zentralbüros ab.

² Beide Regierungen bestimmen einvernehmlich das notwendige Personal.

Art. 11

Die Rheinbauleitungen

¹ Für die Durchführung der ihr obliegenden Aufgaben bedient sich die Gemeinsame Rheinkommission je einer österreichischen und einer schweizerischen Bauleitung, die durch die Kommission in zweckentsprechender Verteilung, vornehmlich nach Staatsgebieten, mit den Dienstgeschäften betraut werden.

² Jede dieser Rheinbauleitungen untersteht einem von der betreffenden Regierung bestellten und entsprechend qualifizierten Bauingenieur als Bauleiter.

³ Von den Bauleitern werden gemäss der von der Gemeinsamen Rheinkommission jeweils aufgestellten Dienstinstruktion die zukommenden Geschäfte mit Unterstützung des ihnen nach Bedarf beigegebenen Personals besorgt.

⁴ Die den Bauleitern zukommenden Gehälter und anderweitigen Vergütungen werden auf Antrag der Gemeinsamen Rheinkommission von den Regierungen einvernehmlich festgesetzt.

Art. 12

Oberaufsicht der Regierungen

¹ Die Gemeinsame Rheinkommission ist für ihre Geschäftsführung ausschliesslich den beiden Regierungen verantwortlich. Diese veranlassen jährlich eine gemeinsame Überprüfung durch von ihnen hiezu in gleicher Anzahl bestellte Organe.

² Unabhängig davon bleibt den Vertragsstaaten das Recht gewahrt, jederzeit freie Einsicht und Kontrolle gegenüber dem Rheinregulierungsunternehmen in technischer und finanzieller Beziehung zu üben.

Art. 13

Richtlinien für die Bauausführung

¹ Bei der Bauvergebung und Baudurchführung soll in jedem Lande jenes Verfahren eingehalten werden, das unbeschadet der rechtzeitigen und zweckmässigen Durchführung möglichst geringe Baukosten erfordert.

² Die Gemeinsame Rheinkommission ermittelt den Wert der Sach- und Werkleistungen der Vertragsstaaten.

³ Die Kommission verfügt über die wirtschaftliche Auswertung von betrieblichen Einrichtungen, Anlagen und Vermögenswerten.

⁴ Die zu den gemeinsamen Arbeiten erforderlichen Baumaterialien sind tunlichst aus Bezugsorten der Vertragsstaaten zu entnehmen.

IV. Erhaltungsarbeiten

Art. 14

Erhaltungsarbeiten während und unmittelbar nach der Bauzeit

¹ Die Regulierungswerke und Anlagen, die gemäss Artikel 1 auszuführen sind, werden bis zu ihrer Übergabe an einen Vertragsstaat auf Rechnung des Internationalen Rheinregulierungsunternehmens erhalten.

² Die bisher auf Grund der Staatsverträge von 1892 und 1924 in die Unterhaltungspflicht der Vertragsstaaten übergebenen Regulierungswerke werden weiter-

hin von den bisher Verpflichteten unterhalten, soweit diese Werke durch die im gegenwärtigen Vertrag vorgesehenen Ergänzungsbauten nicht Abänderungen erleiden.

Art. 15

Übergabe der Unterhaltspflicht an die Vertragsstaaten

¹ Sobald die Gemeinsame Rheinkommission zuhanden der beiden Regierungen den konsolidierten Zustand einzelner Werke oder von Teilen solcher Werke festgestellt und auf einen bestimmten Zeitpunkt deren Übergabe an den Vertragsstaat beantragt hat, auf dessen Gebiet sich die Werke befinden, wird die Regierung dieses Vertragsstaates die Übernahme in ihre Unterhaltspflicht veranlassen.

² In Ausübung der Unterhaltspflicht werden die Vertragsstaaten im besonderen alle notwendigen Arbeiten durchführen, um Veränderungen der Vorländer, die den normalen Durchflussquerschnitt beeinträchtigen, zu verhüten oder zu beheben.

³ Die Heranziehung Dritter zum Unterhalt ist eine eigenstaatliche Angelegenheit.

Art. 16

Gemeinsame Erhaltungsarbeiten

¹ Die Vertragsstaaten verpflichten sich, auch nach festgestellter Konsolidierung der gemeinsamen Werke die Projektsohle im Rheinmittelgerinne, einschliesslich der Vorgründe, gemeinsam zu erhalten und die hierfür entstehenden Kosten zu gleichen Teilen zu tragen.

² Im besonderen verpflichten sich die Regierungen der Vertragsstaaten, die projektmässige Höhenlage der Flusssohle bei km 90,000 auf Kote 393,63 (neuer schweizerischer Horizont) gemeinschaftlich zu erhalten, wobei durch möglichste Hintanhaltung der Vorstreckung des linksufrigen Hochwasserdammes des Fussacher Durchstiches auf dem Schuttkegel im Bodensee und mittelst zweckmässiger Förderung der Kiesbaggerungen durch Dritte im Mündungsbereich das Ausmass allfällig ergänzender Massnahmen auf ein Minimum begrenzt werden soll. Den Baggerungen an der Rheinmündung ist gegenüber Baggerungen an benachbarten Flussmündungen und am Bodenseeufer zwischen Bregenz und Rorschach der Vorrang einzuräumen. Schweizerische und österreichische Unternehmungen werden hinsichtlich der Baggerungen gleich behandelt.

Art. 17

Kontrolle der durch die Vertragsstaaten übernommenen Werke

Um durch ein einvernehmliches Vorgehen die klaglose Erhaltung der gemeinsam hergestellten Werke zu sichern, sind alljährlich von der Gemeinsamen

Rheinkommission gemeinsame Begehungen zu veranlassen, die gemachten Wahrnehmungen festzuhalten und allenfalls nötige Massnahmen im Bereich der Rheinstrecke von der Illmündung bis in das Rheindelta festzustellen.

Art. 18

Binnengewässer

¹ Das Überleitungsgerinne der Diepoldsauer Gewässer und die diesem Gerinne als Vorfluter dienende österreichische Grabenanlage (Neuergraben, Scheibenbach und Lustenauer Kanal) sind ab Staatsgrenze von Österreich so zu erhalten, dass der Abfluss der Diepoldsauer Gewässer einwandfrei gewährleistet ist.

² Die gemeinsame Besichtigung nach Artikel 17 ist sinngemäss auch auf die vorgenannte Grabenanlage auszudehnen, soweit deren Verhältnisse auf den Abfluss der Diepoldsauer Gewässer Einfluss haben.

³ Der Unterhalt der Ufer des nach der erfolgten Ableitung des Rheines durch den Fussacher Durchstich verbliebenen alten Rheinbettes, das den Binnengewässern beider Staaten als Rinnsal bis zum Bodensee dient und dessen Regulierung auf alleinige Kosten der Schweiz in Durchführung begriffen ist, geht nach gemeinsam festgestellter Vollendung dieser Regulierung an den Uferstaat über.

⁴ Die Erhaltung aller sonstigen Binnengewässer der Rheinebene ist eine innerstaatliche Angelegenheit.

V. Wildbachverbauungen

Art. 19

Durchführung von Wildbachverbauungen

¹ Die Vertragsstaaten werden in gegenseitiger Fühlungnahme im Interesse der Erhaltung der nach dem Umbauprojekt III b regulierten Rheinstrecke in jenen Zuflüssen des Rheines, die ihm Geschiebe zuführen, Verbauungen und Anlagen in den Flussgerinnen und Quellgebieten vornehmen sowie andere wirksame Massnahmen treffen, die geeignet sind, die Geschiebeführung nach Erfordernis zu vermindern.

² Ausserdem soll der Anfall an Schwebstoffen durch Sanierung von Uferabbrüchen und Bruchlehnen sowie durch forstliche Massnahmen möglichst vermindert werden.

³ Jeder Staat trägt die Kosten der auf seinem Gebiet getroffenen Massnahmen.

Art. 20

Bauprogramme der Wildbachverbauungen

Bauprogramme für die Durchführung der Massnahmen werden von den beiderseits zuständigen Stellen, nach Fühlungnahme mit der Gemeinsamen Rheinkommission, aufgestellt. Der Kommission wird ein Verzeichnis der spezifischen Wildbäche im Rheineinzugsgebiet übergeben, das von ihr laufend nachgeführt wird. Sie wird über die Durchführung der Massnahmen nach Art und Aufwand periodisch orientiert.

VI. Allgemeine Rechte und Pflichten

Art. 21

Erleichterung von Lieferungen und Arbeitsleistungen

¹ Beide Staaten verpflichten sich, Materiallieferungen und Arbeitsleistungen für das Internationale Rheinregulierungsunternehmen nicht durch Ein- und Ausfuhrverbote, Ein- und Ausreisebehinderungen oder dergleichen zu erschweren.

² Die Abwicklung von Materiallieferungen und Arbeitsleistungen zur Herstellung der gemeinsamen Werke auf dem Gebiete des anderen Vertragsstaates erfolgt clearingfrei.

Art. 22

Befreiung von Abgaben bei der Ein- und Ausfuhr von Waren

Für die aus dem Gebiete des einen Vertragsstaates in das Gebiet des anderen Vertragsstaates verbrachten Materialien und Gegenstände gilt:

1. Von allen Abgaben (Zöllen, Gebühren, Steuern), samt Zuschlägen, werden endgültig befreit:

- a. Baumaterialien, die zur Herstellung der nach diesem Staatsvertrag vorgesehenen Regulierungsbauten verwendet werden;
- b. Schwellen, Schienen und Kleineisenzeug, Maste für die elektrische Leitung und Leitungsdrähte, die zur Erhaltung und zur Weiterführung der Materialtransportbahn dienen, Materialien für das Betriebstelephon der Bahn, und dergleichen, ferner, unter Vorbehalt der notwendigen zolldienstlichen Kontrollmassnahmen, die Rollwagen, sowie auch einzeln eingeführte Radsätze, Achsen, Lager und Rollen für diese Wagen.

2. Vorübergehende Befreiung von Abgaben im Sinne der Ziffer 1 wird gewährt für Maschinen, Fahrzeuge (unbeschadet der für Rollwagen geltenden Bestimmungen der Ziffer 1), Gerätschaften, Werkzeuge und dergleichen unter der Bedingung, dass diese Gegenstände gehörig erklärt, zollamtlich identifiziert, die entfallenden Abgabenbeträge sichergestellt und die Gegenstände innerhalb der festgesetzten Frist wieder ausgeführt werden. Für die innerhalb der festgesetzten Frist nicht wieder ausgeführten Gegenstände sind, sofern deren völlige Abnützung nicht als gegeben betrachtet werden kann, die entfallenden Abgabenbeträge zu entrichten.

Art. 23

Befreiung von sonstigen Abgaben

¹ Das Internationale Rheinregulierungsunternehmen genießt:

1. in Österreich auf dem Gebiete der Bundes-, Landes- und Gemeindeabgaben die gleichen Befreiungen, wie sie dem Bunde zustehen; weiter ist es von der Beförderungssteuer und der Kraftfahrzeugsteuer befreit;
2. in der Schweiz auf dem Gebiete der Bundes-, Kantons- und Gemeindeabgaben die gleichen Befreiungen, wie sie dem Bunde zustehen.

² Schriften, Amtshandlungen, Rechtsgeschäfte und Rechtsvorgänge, die in Ausführung dieses Staatsvertrages erforderlich werden, unterliegen in beiden Vertragsstaaten grundsätzlich keiner Abgabe.

³ Die Regierungen der Vertragsstaaten werden den Umfang und die praktische Durchführung der für die Ausführung des Staatsvertrages notwendigen Abgabenbefreiung nach Absatz 2 durch besonderen Notenwechsel regeln.

Art. 24

Betriebs- und Unterhaltungskosten der Dienstbahn

¹ Nach Ausführung der gemeinsamen Werke wird für deren Erhaltung die bestehende Dienstbahn den Vertragsstaaten zur Verfügung stehen. Die Tragung der Betriebs- und Unterhaltungskosten der Dienstbahn erfolgt entsprechend der Regelung der Unterhaltspflicht der gemeinsamen Werke.

² Über die allfällige gänzliche oder teilweise Auflassung der Dienstbahn werden die Vertragsstaaten einvernehmlich befinden.

Art. 25

Vollzugsmassnahmen zu Art. 21 bis 24

Die Vertragsstaaten werden die Vollzugsmassnahmen für die Anwendung der Artikel 21 bis 24 einander zur Kenntnis bringen.

Art. 26

Hydrometrie

Die Wasserstandsbeobachtungen und hydrometrischen Erhebungen am Rhein und seinen Zuflüssen stehen den amtlichen Stellen beider Vertragsstaaten zur Verfügung.

Art. 27

Nutzungsvorbehalt

Jede über den Gemeingebrauch hinausgehende Gewinnung von Kies, Sand und Schlamm aus dem von den Vertragsstaaten gemeinsam zu unterhaltenden Rheingerinne steht dem Internationalen Rheinregulierungsunternehmen zu.

Art. 28

Gegenstände allfälliger besonderer Verhandlungen

Abmachungen über den Verlauf der Zollgrenze, über die Fischerei, die Schifffahrt oder über andere in diesem Vertrag nicht geregelte Verhältnisse werden, falls solche wünschenswert erscheinen, ausdrücklich besonderen Verhandlungen überwiesen.

VII. Übergangsbestimmungen

Art. 29

Vorgängig durchgeführte Arbeiten

Die auf Grund einvernehmlicher Beschlüsse seit 1. Januar 1942 bereits durchgeführten, den Richtlinien des Umbauprojektes III b entsprechenden Arbeiten gelten als Teil der gemeinsamen Werke (Art. 1).

Art. 30

Hard-Fussacher Bucht

¹ Mit Rücksicht auf die von Österreich in der Hard-Fussacher Bucht ausserhalb des Rahmens der vereinbarten gemeinsamen Werke hinsichtlich der Ausleitung österreichischer Binnengewässer durchzuführenden Massnahmen findet sich die Schweiz im Sinne eines freiwilligen Entgegenkommens gegenüber Österreich bereit, eine einmalige Abfindung von 600 000 Franken (sechshunderttausend Franken) zu bezahlen, wogegen Österreich erklärt, hinfort für allfällige weitere Massnahmen der in Frage stehenden Art allein aufzukommen.

² Dieser zweckgebundene Betrag wird in vier gleichen aufeinanderfolgenden Jahresraten fällig, von denen die erste im Jahre des Inkrafttretens dieses Vertrages überwiesen wird.

Art. 31

Staatsgrenze

¹ Die Grenze zwischen den beiden Vertragsstaaten im Bereich der Internationalen Rheinregulierung verläuft gemäss den zwischenstaatlich bereits bestehenden Grenzprotokollen.

² Soweit dieser Grenzverlauf noch nicht vermarktet worden ist, wird diese Aufgabe der schweizerisch-österreichischen Kommission für die Festlegung der Grenze vom Piz Lad bis zum Bodensee übertragen, wobei in Aussicht genommen wird, die nasse Grenze im Bereich der Internationalen Rheinregulierung, mit Ausnahme der Durchstichstrecken, sobald als tunlich in die Mitte des neuen Rheinmittelgerinnes zu legen. Die Kosten der Vermarkung der Grenze gehen zu Lasten des Internationalen Rheinregulierungsunternehmens.

VIII. Schlussbestimmungen

Art. 32

Abschliessende Massnahmen

Nach Übernahme der Unterhaltungspflicht der in Artikel 1 erwähnten gemeinsamen Werke und nach vollständiger Abwicklung der hierauf bezüglichen Geschäfte werden die Regierungen der Vertragsstaaten einvernehmlich über eine allfällige Liquidation der Anlagen und des Inventars, über die Bereinigung der Schlussabrechnung sowie die Verwendung des Reservefonds befinden und die Besorgung der verbleibenden gemeinsamen Angelegenheiten in der ihnen geeignet erscheinenden Weise regeln. Eine schon in einem früheren Zeitpunkt einvernehmlich als zweckmässig erachtete teilweise Liquidation von Anlagen und Inventar wird dadurch nicht ausgeschlossen.

Art. 33

Schiedsklausel

¹ Wenn sich die beiden Regierungen über die Auslegung oder Anwendung einzelner Vertragsbestimmungen nicht einigen sollten, werden solche Angelegenheiten einem Schiedsgericht unterbreitet.

² In dieses Schiedsgericht wählt jede Regierung ein Mitglied. Der Obmann, der keinem der Vertragsstaaten angehören darf, wird von den Regierungen im Einverständnis bezeichnet.

³ Das Schiedsgericht soll auf Verlangen eines der Vertragsstaaten spätestens innerhalb sechs Monaten nach Stellung eines solchen Verlangens in Tätigkeit treten. Falls in diesem Zeitpunkt noch nicht alle Mitglieder des Schiedsgerichtes bestellt sind, werden die fehlenden Mitglieder auf Verlangen eines der Vertragsstaaten vom Präsidenten des Internationalen Gerichtshofes bestellt.

⁴ Unter Vorbehalt anderweitiger Vereinbarungen ist für das Verfahren vor dem Schiedsgericht das Haager Abkommen zur friedlichen Erledigung internationaler Streitfälle, vom 18. Oktober 1907, massgebend.

Art. 34

Austausch der Projektgrundlagen

Jeder Vertragsstaat erhält anlässlich der Unterzeichnung dieses Staatsvertrages eine von den Delegationsführern signierte, dem heutigen Stande entsprechende Ausfertigung des in Artikel 2 angeführten Umbauprojektes III b und des in Artikel 3 genannten Bau- und Finanzprogrammes vom 1. Juli 1953.

Art. 35

Ratifikation und Inkrafttreten

¹ Der gegenwärtige Vertrag soll ratifiziert werden, der Austausch der Ratifikationsurkunden möglichst bald in Wien stattfinden und die Wirksamkeit des Vertrages mit diesem Austausch eintreten.

² Der Vertrag wird in zwei Gleichstücken ausgefertigt.

³ Zu Urkund dessen haben die beiderseitigen Bevollmächtigten, und zwar:

Dipl.-Ing. Walter Schurter,
Eidgenössischer Oberbauinspektor,
als Bevollmächtigter der Schweizerischen Eidgenossenschaft,

Dipl.-Ing. Rudolf Kloss,
Sektionschef
im Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau,
als Bevollmächtigter der Republik Österreich,

nachdem sie gegenseitig ihre Vollmachten geprüft und richtig befunden haben, diesen Vertrag unterzeichnet und ihre Siegel begedrückt.

Geschehen zu Bern, am 10. April 1954.

Für die Schweizerische
Eidgenossenschaft:
(gez.) **Schurter**

Für die Republik
Österreich:
(gez.) **Kloss**