

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Badischer Landtag, 2. Kammer - digitalisiert

Baden / Ständeversammlung

Karlsruhe, 1819 - 1933

Beilagen zur 61. Sitzung (11.04.1902)

urn:nbn:de:bsz:31-28868

Beilage zum Protokoll der 61. öffentlichen Sitzung der zweiten Kammer vom 11. April 1902.

Der Präsident
des Großherzoglich Badischen Ministeriums des Innern

An
das Hohe Präsidium der zweiten Kammer der Ständeversammlung.

Seine Königliche Hoheit der Großherzog haben mit Allerhöchster Staatsministerial-Entscheidung vom 2. d. M. No. 254/55 gnädigst geruht, mich zu beauftragen, den angeschlossenen Entwurf eines **Nachtrags zum Spezialbudget des Ministeriums des Innern — Verwaltungszweige der Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues, außerordentlicher Etat — für die Jahre 1902/03** der Ständeversammlung zur Berathung und Zustimmung vorzulegen.

Hohes Präsidium beehre ich mich hiervon mit dem Ersuchen ergebenst in Kenntniß zu setzen, die weitere geschäftliche Behandlung dieser Vorlage gefälligst veranlassen zu wollen.

Karlsruhe, den 9. April 1902.

Schenk

Hildebrand.

Hauptabtheilung IV.

Nachtrag zum Spezialbudget des Ministeriums des Innern für die Jahre 1902 und 1903.

IV. Ministerium des Innern.

Ausgabe		Voranschlag für 1902/03 zusammen
Titel	§	
XVII		Verwaltungszweige der Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues. II. Wasserbau. B. Außerordentlicher Etat.
	§ 1	Rheinregulirung zwischen Sondernheim und Straßburg I. Rate.
		900 000 M.

Erläuterungen:

Nachdem schon in den 1870er Jahren in Elsaß-Lothringen eine lebhafte Bewegung für eine die elsässischen Rheinstädte, namentlich Straßburg und Lauterburg mit der Großschiffahrt des unteren Rheingebiets verbindende Schiffahrtsstraße durch Herstellung eines linksseitigen Kanals hervorgetreten war, brachte die reichsländische Regierung auf Grund eines im Jahre 1882 fertiggestellten generellen Entwurfs den Bau eines solchen Kanals auf Kosten des Reichs in Anregung, und es erklärte sich damals der Reichskanzler bereit, dem Projekt näher zu treten und unter der Voraussetzung der Uebernahme eines angemessenen Kostenanteils auf elsäß-lothringische Landesmittel den gesetzgebenden Faktoren des Reichs bezügliche Vorschläge zu unterbreiten. Als jedoch das im Jahr 1889 von Elsaß-Lothringen fertiggestellte endgiltige Projekt, wonach die Kosten für einen Kanal von Straßburg bis Ludwigshafen auf 38 Millionen Mark, für einen solchen von Straßburg bis Speyer auf 32 Millionen Mark veranschlagt waren, dem Reichskanzler mit dem Ansinnen übergeben wurde, nimmehr gemäß der früheren Bereiterklärung die Erbauung des Kanals auf Reichskosten — mit entsprechender Beteiligung des Reichslands an den Kosten — herbeizuführen, erklärte der Reichskanzler im Jahre 1890, daß er die augenblickliche Finanzlage des Reichs nicht dazu angethan erachte, um das Reich, zumal gegen den Widerspruch von Baden und Bayern, für die Herstellung der angestrebten Schiffahrtsverbindung mit der nach dem Projekte erforderlichen beträchtlichen Summe in Anspruch zu nehmen, und daß deshalb Seitens der Reichsverwaltung von der weiteren Verfolgung des Plans für jetzt abgesehen werden müsse. Weiter ergab sich, daß auch die mehrfach empfohlene Ausführung eines ganz auf elsäß-lothringischem Gebiet zu erstellenden Kanals von Straßburg bis Lauterburg ein Anlagekapital von 20 Millionen Mark erfordern würde. Inzwischen hatte die im April 1890 erschienene Honjell'sche Schrift: „Die Wasserstraße zwischen Mannheim-Ludwigshafen und Nehl-Straßburg. Kanal oder freier

Rhein?" die Frage, ob der von Elsassischer Seite durch die Agitation für den linksrheinischen Seitenkanal verfolgte Zweck nicht dadurch erreicht werden könne, daß der Rheinlauf selbst durch Ausbildung einer Niederwasserrinne mittels Regulierung für die große Schifffahrt tauglich gemacht werden würde, in bejahendem Sinne beantwortet; hierdurch wurde diesseits und jenseits des Rheines zu einer lebhaften Erörterung über die Ausführbarkeit und Nützlichkeit einer Rheinregulierung bis Straßburg hinaus Anlaß gegeben, wobei die in jener Schrift vorgeschlagene Lösung in- und außerhalb der Fachreise vielfache Zustimmung fand.

Nachdem der Landesauschuß von Elsaß-Lothringen Angesichts des dargelegten Stands der Kanalfrage in der Tagung von 1893/94 die reichsländische Regierung ersucht hatte, in Verbindung mit der badischen Regierung die Frage zu prüfen, ob und durch welche Mittel eine Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf dem Rheine zwischen Straßburg und Mannheim herbeigeführt werden könne, hat auf Anregung der reichsländischen Regierung über diese Frage im September 1893 eine erste Verhandlung zwischen Bevollmächtigten der drei Uferstaaten Baden, Bayern und Elsaß-Lothringen stattgefunden. Dabei wurde festgestellt, daß das Ziel einer solchen zwischen den drei Staaten etwa zu vereinbarenden Rheinregulierung sein würde, eine für die Großschifffahrt benützbare Wasserstraße zu schaffen, deren Tiefe 2 m und deren Breite 80—100 m bei gemitteltem Niederwasserstand beträgt, daß aber zunächst zwei Vorfragen zu prüfen wären, nämlich einerseits in hydrologischer Beziehung, ob nach der physikalischen Beschaffenheit des Strombettes jenes Ziel durch künstliches Eingreifen bei dem gegenwärtigen Stromzustand erreicht werden könne und andererseits in hydrotechnischer Hinsicht, durch welche technische Mittel und mit welchem Kostenaufwand eine solche Regulierung durchzuführen wäre. Eine aus den leitenden Wasserbaubeamten der drei Uferstaaten berufene technische Kommission gelangte in einer Schlußverhandlung vom April 1895 zu der Anschauung, daß die derzeitigen Stromverhältnisse zwischen Mannheim und Sondernheim im Wesentlichen schon jetzt den Bedürfnissen der Großschifffahrt genügen, sofern nur auf der Strecke von Rheinhausen bis Sondernheim durch Baggerungen zeitweise nachgeholfen werde; auf der Rheinstrecke von Sondernheim bis Straßburg dagegen seien in den gegenwärtigen Stromzuständen insbesondere durch die geringe Flußtiefe auf den zwischen den Kiesbänken gelegenen Thalewegschwelen bei niedrigen Wasserständen, durch die auf den festen Schwellen in Folge der verstärkten Strömung bewirkte ungünstige Fahrtrichtung und durch die wirbelnden Wasserbewegungen beim Abfall der Kiesbänke für eine regelmäßige und kräftige Entwicklung der Großschifffahrt Hindernisse gegeben, welche nur durch künstliches Eingreifen in den Stromzustand beseitigt werden könnten. Dieses Eingreifen sei nach den hydrologischen Verhältnissen möglich und erfolgversprechend und hätte darin zu bestehen, daß durch Strombauten ein günstigeres Verhältnis zwischen der Breite des Stromes und dem Gefälle für die Dauer der niederen Wasserstände geschaffen d. h. ein engeres als Schifffahrtsrinne dienendes Niederwasserbett hergestellt würde. Hierauf einigten sich die drei Uferregierungen auf Grund einer am 7. und 8. Oktober 1895 zwischen ihren Bevollmächtigten stattgehabten weiteren Verhandlung dahin, daß nunmehr die hydrotechnische Frage zu prüfen und insbesondere thunlichst bald ein Projekt über die zur Erreichung des Regulierungszwecks auf der Rheinstrecke zwischen Sondernheim und Straßburg auszuführenden Arbeiten sammt Kostenvoranschlag aufzustellen sei; dabei wurden die wesentlichen Gesichtspunkte für die Bearbeitung des Projekts näher bezeichnet und im Einverständnis der drei Regierungen der Großh. Oberbaudirektor Honjell mit der Arbeit betraut.

Zu Anfang des Jahres 1897 war der Entwurf fertiggestellt und sammt den Plänen im Druck vervielfältigt. Einige Exemplare der Druckschrift mit dem Titel „Entwurf für die Herstellung eines Niederwasserbettes zur Verbesserung des Fahrwassers in der Rheinstrecke Sondernheim-Straßburg“ sammt den dazu gehörigen Plänen sind hier angegeschlossen. Aus dem Inhalte der Druckschrift sei hier nur Folgendes hervorgehoben:

Nach dem Projekte des Oberbaudirektors Honjell beträgt die ganze Regulierungstrecke 85 km, wovon 26,8 km auf die badische-bayerische und 58 km auf die elsass-lothringische Stromstrecke entfallen; entsprechend den bei den Vorverhandlungen vereinbarten Bestimmungen, wonach das Niederwasserbett eine möglichst gestreckte Richtung erhalten, sein Lauf aber doch gegenüber dem jetzigen Thalweg möglichst wenig abgetürzt werden soll, ist eine Führung des Laufes des Bettes nach durchweg schlang verlaufenden Kurven vor-

geschlagen. Ähnlich wie jetzt die Thalwegrinne soll auch der künftige Schiffsweg zwischen den festen Ufern schlängelförmig sich winden; doch sind die Windungen durchweg etwas länger angenommen; auch war vielfach auf die Grundrißform des Strombettes, auf die Mündungen der Zuflüsse und Häfen, auf Landungsplätze und Brücken Rücksicht zu nehmen. Zur Ausbildung des Niederwasserbettes sollen Einschränkungswerke dienen, die noch bei den niedrigsten Wasserständen größtentheils, bei mittleren Wasserständen aber ganz überfluthet sind, so daß das Abfuhrvermögen des Rheins bei Hochwasser keine Einbuße erleidet. Bei der Bauausführung von Strecke zu Strecke soll zuerst auf die geplante Richtungsänderung des Thalwegs durch bauliche Vorkehrungen hingewirkt und dann erst die allmähliche Consolidirung und Ergänzung und etwaige weitere Ausgestaltung der zu diesem Zweck erstellten Bauwerke herbeigeführt werden, so daß es sich für jede einzelne Strecke um eine „erste Anlage“ und um deren „weiteren Ausbau“ handeln würde; für die Ausführung der „ersten Anlage“ ist ein Zeitraum von 9 Jahren und für den „weiteren Ausbau“ ein solcher von weiteren 5 Jahren in Aussicht genommen; endlich wird der Aufwand für die Herstellung des Niederwasserbettes

für die badisch-bayerische Stromstrecke auf . . .	3 301 424 M.
„ „ badisch-elsässische „ „ . . .	7 212 176 „

Im Ganzen somit auf 10 513 600 M.

veranschlagt.

Während man sich in der hierauf zwischen Vertretern der beteiligten Regierungen in Lindau vom 18. bis 20. Juli 1898 abgehaltenen Konferenz darüber einigte, daß der Honjell'sche Entwurf vorbehaltlich näherer Prüfung einiger technischer Einzelfragen dem eventuell auszuführenden Regulierungsunternehmen zu Grunde zu legen sei und daß, sobald im Falle der Ausführung der Regulirung die erste Anlage und der weitere Ausbau einer Regulirungsstrecke vollendet sein würde, die Unterhaltung der betreffenden Strecken von demjenigen Staate, in dessen Gebiet sie gelegen sind, auf seine ausschließlichen Kosten zu übernehmen sei, führte die Frage der Theilnahme an den Kosten der Herstellung des Regulierungswerks und deren Vertheilung auf die drei Uferstaaten zu langwierigen Verhandlungen. Inzwischen hatte man sich Angesichts der von Elfaß-Lothringen gegenüber dem Honjell'schen Entwurf gemachten Abänderungsvorschläge, welche im Wesentlichen eine gleichmäßigere Durchführung der Schängelung des Niederwasserbettes, eine anderweitige Gestaltung des Profils in den Uebergängen desselben von einem Ufer zum andern, sowie eine kräftigere Ausführung der Baukonstruktionen bezweckten, dahin verständigt, ein Obergutachten der Königlichen Preussischen Akademie des Bauwesens zu erheben. Das von dieser im April 1899 erstattete Obergutachten erkennt an, „daß in den beiden Vorlagen — nämlich in dem Entwurf und in den Abänderungsvorschlägen — in wohl-erwogenen Formen und in weitem Maßhalten zunächst diejenigen Mittel und Wege in Vorschlag gebracht seien, die unter den gegebenen Verhältnissen geboten erscheinen und mithin geeignet sein würden, das Jahrewasser des Oberrheins in einem für die Schifffahrt erfolgreichen Maße zu verbessern.“ Ausdrücklich spricht sich das Gutachten im Sinne der badischerseits in erster Reihe vertretenen Auffassung dagegen aus, daß zunächst eine oder zwei Versuchsstellen auszubauen seien, um an ihnen die Einzelheiten zu erproben oder bestimmte Musterbauten herzustellen; ein Versuch würde einen Zeitverlust bedeuten, ohne zu endgiltigen Erfahrungen zu führen. Im Uebrigen gibt das Gutachten zu erwägen, ob es sich nicht empfehle, in den Biegungen des Rheins bei Maxau die Windungen des Niederwasserbettes ähnlich wie in geraden Strecken durchzuführen und an einzelnen Stellen, insbesondere zwischen der Schiffbrücke Greffern-Drusenheim und dem Orte Helmlingen, sehr lange Uebergänge durch Einschaltung von Windungen zu beseitigen. Diese Anregung, sowie der weitere Vorschlag des Obergutachtens, die während der Ausführung der Regulierungsarbeiten gewonnenen Erfahrungen für die zweckdienlichste Ausgestaltung des Regulierungswerks, insbesondere bezüglich der Breite und der Form des Niederwasserbettes, sowie für die Stärke der Baukonstruktionen zu verwerthen, fanden bei den Verhandlungen, welche am 20/21. Februar 1901 in Baden zwischen Vertretern der drei beteiligten Regierungen über die im Falle der Ausführung der Regulirung zu einigen technischen Fragen einzunehmende Stellung stattfanden, entsprechende Berücksichtigung. Hier einigte man sich im Wesentlichen über die Projektgrundlage,

— Honsell'scher Entwurf mit den angedeuteten Modifikationen —, über das Bauvorgehen, insbesondere darüber, daß mit der Ausführung der Regulirung gleichzeitig an zwei Stellen, nämlich am unteren Ende bei Sondernheim und etwa in der Mitte der Strecke bei Söllingen begonnen werden solle, ferner über den Kostenvoranschlag, namentlich auch darüber, daß die ursprüngliche Kostenberechnung mit Rücksicht auf die inzwischen eingetretene Steigerung der Gehalte, Löhne und Materialien, auf die sonstigen inzwischen an den thatsächlichen Verhältnissen des ursprünglichen Voranschlags eingetretenen Aenderungen, die etwaige Vermehrung der Windungen und die etwaigen Verstärkungen der Baukonstruktionen einer Durcharbeitung zu unterwerfen sei; auch über die Organisation der Bauleitung wurde — vorbehaltlich späterer Vereinbarung im Einzelnen — eine vorläufige Vereinbarung erzielt. Alle diese Punkte haben in der schließlichen Uebereinkunft vom 28. November 1901 die aus den Artikeln II bis VI ersichtliche Regelung erfahren. Badischerseits war bei den bezüglichen Verhandlungen insbesondere Werth darauf gelegt worden, daß, falls die als Abschluß der Regulirung bei Kehl-Strasbourg schon in der Lindauer Verhandlung auf badischen Vorschlag in Aussicht genommene Uebergangsstrecke vom Ende des Niederwasserbette stromauf in der Form einer Stromspaltung ausgeführt wird, die Strombreite gleichmäßig getheilt werde, und beide Stromarme annähernd gleiche Wassermengen führen (Art. III 1 b der Uebereinkunft).

Nach dem Ergebnisse der Durcharbeitung des Kostenvoranschlags für das Regulirungswert (Erstellung eines Niederwasserbette) ist der Gesamtaufwand — jedoch ohne die Kosten für die Bauleitung — nunmehr auf 13 464 080 M. veranschlagt bei einer Verlängerung der Bauzeit für die erste Anlage auf 10 Jahre.

Bei den Verhandlungen über die Theilnahme an den Kosten der Herstellung des Regulirungsunternehmens und deren Vertheilung auf die drei Uferstaaten vertrat Elsaß-Lothringen, wie von vornherein, so auch noch bei der Konferenz in Lindau am 18/20. Juli 1898 die Auffassung, daß nach der bestehenden Rechtslage und zwar nach Artikel 28 der revidirten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868, die Kosten der Regulirung von jedem Uferstaat für sein Gebiet zu tragen seien, die Kostenvertheilung daher nach der Uferlänge stattzufinden und hiernach Baden 50 %, Elsaß-Lothringen 34 %, Bayern 16 % des Aufwands beizutragen habe. Die fragliche Bestimmung, wonach die Uferstaaten „wie bisher, sich verbindlich gemacht haben, innerhalb der Grenzen ihres Gebiets das Fahrwasser des Rheins in guten Stand zu setzen und darin zu erhalten“, sei dahin zu verstehen, daß die Uferstaaten überall da, wo im Allgemeinen die Voraussetzungen für eine lebensfähige Schifffahrt gegeben seien, innerhalb ihres Hoheitsgebietes für die Instandsetzung und Unterhaltung des guten Fahrwassers Sorge zu tragen und für die in diesem Bereiche erwachsenden Kosten aufzukommen hätten; daß die Voraussetzung für eine gesunde Großschifffahrt am Oberrhein aber gegeben sei, beweise ihre schon seither — allerdings nur bei guten Wasserständen — hervorgetretene Entwicklung; es bedürfe zu ihrer weiteren Entwicklung gerade nur der angestrebten Schaffung eines Niederwasserbette auf der Strecke Sondernheim-Strasbourg, und daß der günstige Zeitpunkt hiefür gekommen sei, habe die aus Wasserbautechnikern aller Rheinuferstaaten zusammengesetzte technische Strombefahrungskommission erst kürzlich einstimmig anerkannt. Der Artikel 28 der revidirten Rheinschiffahrtsakte sei übrigens schon seither in dem dargelegten Sinne von den Rheinuferstaaten verstanden worden; dieselben hätten nämlich schon bisher, theils auf Anregung der Strombefahrungskommission und der Centralkommission für die Rheinschifffahrt, theils ohne solche Anregungen, innerhalb ihres Hoheitsgebietes thatsächlich wiederholt erhebliche Aufwendungen gemacht, welche die eingreifende Umgestaltung oder Verbesserung von Stromstrecken für die Zwecke der Schifffahrt zum Gegenstand hatten. Weiter wurde elsäß-lothringischerseits darauf hingewiesen, daß sich Baden und Bayern dem von Elsaß-Lothringen in den 1880er Jahren betriebenen Projekte eines Kanals von Strasbourg bis Speyer oder Ludwigshafen nicht günstig gezeigt hätten; gerade mit Rücksicht hierauf sei die Regierung des Reichslands zu der Anregung genöthigt gewesen, als Ersatz für den Kanal die Anpassung des Oberrheins selbst an die Großschifffahrt in Aussicht zu nehmen; wenn der erste Weg, das Reichsland durch Förderung seiner wirtschaftlichen Interessen immer enger an das Reich anzuschließen, unter diesen Umständen zu einem günstigen Ergebnisse nicht geführt habe, so würden sich Bayern und Baden bei dieser Sachlage, auch wenn die Bestimmung der Rheinschiffahrtsakte enger zu interpretiren wäre, der Verpflichtung nicht entziehen können.

die Kosten der Rheinregulirung gemeinschaftlich mit Elsaß-Lothringen und im Verhältniß der in Betracht kommenden Uferlänge zu tragen.

Badischerseits wurde die Anwendbarkeit des Artikels 28 der revidirten Rheinschiffahrtsakte auf die in Frage stehende Rheinregulirung bestritten. Nach dem Wortlaut und der Absicht dieser Vertragsbestimmung beschränke sich die Verpflichtung der Uferstaaten, abgesehen vom Leinpfad, im Wesentlichen darauf, daß in der Wasserstraße Hindernisse der Schifffahrt, die von Mängeln in der gehörigen Stromausflucht und Instandhaltung herrühren, wegzuräumen sind, also das Fahrwasser innerhalb der durch die natürlichen Bedingungen des gegenwärtigen Flußzustandes gegebenen Grenzen in Stand gesetzt und unterhalten wird. Dagegen könne daraus eine Verpflichtung zu einem künstlichen, mit großen einmaligen Anforderungen verbundenen Eingreifen nicht abgeleitet werden, wodurch unter wesentlicher Umgestaltung der Strombeschaffenheit eine zur Ermöglichung neuer Formen des Schifffahrtsverkehrs dienliche Fahrstraße neu geschaffen werden solle. Wichtig sei, daß jeither, und zwar zum Theil auf Anregung der Strombefahrungskommission und der Centralcommission für die Rheinschifffahrt durch die Uferstaaten innerhalb ihres Gebiets eine Anzahl von Regulirungen am Rhein ausgeführt worden sind, die über die in Artikel 28 der revidirten Rheinschiffahrtsakte vorgesehene Instandsetzung und Unterhaltung des Fahrwassers hinausgehen. Diese Maßnahmen seien aber nicht in Erfüllung einer den betreffenden Regierungen staatsvertragsmäßig obliegenden Verpflichtung erfolgt, vielmehr kraft freier Entschließung der Regierungen ausgeführt worden, die sich hiezu durch die Rücksichtnahme auf die volkswirtschaftlichen Interessen ihrer Bevölkerung und auf die freundschaftlichen Beziehungen zu den andern Uferstaaten, die zum Theil in ähnlicher Weise vorgingen, hätten bestimmen lassen.

Aus ähnlichen Bestimmungsgründen, aber nicht weil man eine vertragsmäßige Verpflichtung als vorliegend erachtete, hat dann auch die badische Regierung an den von Elsaß-Lothringen angeregten Verhandlungen über die Rheinregulirung Theil genommen und sich bereit gefunden, sich an letzterer unter Uebernahme eines Theils der Kosten zu betheiligen. Sie anerkennt — und dieser im Nachstehenden näher dargelegte Standpunkt wurde badischerseits bei den Verhandlungen festgehalten — daß es durch das Vorhandensein eines großen Stromlaufs, der einer Regulirung der angestrebten Art mit nicht übermäßigen Kosten zugänglich erscheine, sowie durch die wirtschaftlichen Interessen größerer Landesgebiete gerechtfertigt sei, der Großschifffahrt auf diesem Strome einen neuen Weg bis Straßburg zu schaffen; sie hält es insbesondere für zweckmäßiger, wenn Straßburg durch Regulirung des Oberrheins, als wenn es durch Anlage eines linksrheinischen Kanals mit der Großschifffahrt in regelmäßige Verbindung gesetzt wird; sie verkennt nämlich nicht, daß im Falle dieser Regulirung wenigstens ein Theil der von jener Kanalanlage zu erwartenden Schädigungen der badischen Staatsbahnen und des Handelsmittelpunktes Mannheim vermieden werden könnte und daß außerdem der Bevölkerung des betheiligten Verkehrsgebiets durch Ermäßigung der Transportpreise für einzelne Güter immerhin auch gewisse Vortheile zufließen. Diese Vortheile sind aber nicht so erheblich, daß sie die badische Regierung bestimmt hätten, von sich aus die Rheinregulirung anzuregen. Wenn die badische Regierung, der von Elsaß-Lothringen ausgegangenen Anregung aus freier freundschaftlicher Entschließung stattgebend, sich bereit erklärte, an der Regulirung und deren Kosten gegebenenfalls theilzunehmen, so hielt sie es daher für angemessen, daß unter Beiseitlassung eines sich auf den Artikel 28 der revidirten Rheinschiffahrtsakte stützenden Maßstabs hauptsächlich das Maß des sich bei den einzelnen Staaten verkörpernden Interesses an der Regulirung bei der Kostenvertheilung zu Grund gelegt werde. Dabei war — abgesehen von den noch zu erörternden für die Stadt Mannheim und den dortigen Umschlagsverkehr, sowie für die badischen Staatsbahnen durch Verkehrsableitungen sich möglicherweise ergebenden Nachtheilen — weiter in Betracht zu ziehen, daß der badische Staat sich zugleich genöthigt sieht, zur Minderung der zu besorgenden Benachtheiligungen sehr beträchtliche Aufwendungen zu machen, wie dies insbesondere für die Hafenanlagen in Karlsruhe und Kehl bereits geschehen ist. Mit Rücksicht auf diese Thatfachen, insbesondere auch darauf, daß mit der Rheinregulirung das für Baden nachtheiligste Projekt eines linksseitigen Rheinkanals von Straßburg abwärts endgiltig beseitigt und daß durch die insbesondere für die Städte Karlsruhe und Kehl wichtige Rheinregulirung immerhin auch manche wirtschaftliche Interessen des Großherzogthums gefördert werden,

entschloß sich die Großh. Regierung, einen angemessenen Beitrag zur fraglichen Regulirung in Aussicht zu stellen, und zwar in Höhe von 40 % der Gesamtkosten, nachdem sich Elsaß-Lothringen statt zu dem ursprünglich angebotenen Beitrag von 34 % zu einem solchen von 50 % der Ausführungskosten bereit erklärt hatte. Wenn die badische Regierung über den bei der Lindauer Konferenz ursprünglich in Aussicht gestellten Beitrag von bloß 25 % wesentlich hinausgegangen ist, so würde hierbei im Hinblick auf die obwaltenden tatsächlichen und rechtlichen Verhältnisse insbesondere dem Umstand Rechnung getragen, daß der badische Staat auf der ganzen Regulirungsstrecke Uferanlieger ist und somit je nach der weiteren Entwicklung der Verhältnisse wenigstens in einer ferneren Zukunft in die Lage kommen wird, die durch die Regulirung geschaffene Gunst der Verkehrslage für ein weiteres Gebiet auszunutzen.

Bayern schloß sich bezüglich der Bedeutung des Art. 28 der revidirten Rheinschiffahrtsakte der badischen Auffassung an und bestritt gleichfalls, daß aus diesem Artikel eine Verpflichtung der Uferstaaten zur Durchführung eines solchen großen Regulirungswerks, das eine neue Art des Schiffahrtsbetriebs ermöglichen soll, abgeleitet werden könne; was aber das Interesse Bayerns an dem Werke betrifft, so wurden hinsichtlich der Verkehrsablenkung von Ludwigshafen und den pfälzischen Eisenbahnen dieselben Bedenken geltend gemacht, wie dies badischerseits hinsichtlich der Schädigung von Mannheim und der badischen Staats-Eisenbahnen geschehen war; ob sich aber überhaupt irgend ein Nutzen für Bayern ergeben würde, sei — so wurde bayerischerseits ausgeführt — höchst zweifelhaft; insbesondere sei es fraglich, ob die an der Regulirungsstrecke gelegenen bayerischen Orte bei der Nähe von Mannheim und Ludwigshafen einen nennenswerthen Vortheil von der Regulirung erwarten könnten. Wenn Bayern also weder durch eine Verpflichtung noch durch ein Interesse veranlaßt sei, an dem Unternehmen mitzuzahlen, so würde als etwaiges Motiv hiefür lediglich die freundnachbarliche Billigkeit erübrigen. Nachdem aber Preußen und Hessen bei der für Bayern sehr wichtigen Frage der Kanalisierung der zum Theil das preussische Hoheitsgebiet berührenden Mainstrecke von Hanau bis Nischaffenburg nicht nur keine finanziellen Unterstützungen — etwa nach der beteiligten Uferstrecke — zugesagt hätten, Preußen vielmehr noch Leistungen von Bayern für die Strecke Offenbach-Hanau zu verlangen scheine und dem Unternehmen in Bezug auf Schiffsabgaben und Eisenbahntarife außerdem Bedingungen auferlegen wolle, welche die Ausführbarkeit des Unternehmens für Bayern überhaupt in Frage stellten, so gestalte sich für Bayern die Sache so, daß es am Main nach dem Maßstabe des Interesses, am Rhein dagegen nach dem Maßstabe der Uferlänge, also im einen und im anderen Falle nach einem verschiedenen, und zwar jeweils nach dem für Bayern ungünstigeren Maßstabe, herangezogen werden sollte. Bei dieser Sachlage hätte Bayern allen Anlaß, dem Unternehmen der Rheinregulirung die finanzielle Mitwirkung überhaupt zu versagen. Wenn sich die bayerische Regierung schließlich doch zu einem Beitrage bereit erklärte, so geschah dies, wie weiter ausgeführt wurde, in der Erwägung, daß Bayern als Uferstaat im Allgemeinen am Rheine theilhaftig sei, und daß von einer Belebung der Schifffahrt nach dem Oberrhein sich immerhin einiger Vortheil auch für die bayerische Strecke der Wasserstraße erhoffen lasse. Keineswegs könne aber Bayern sich mit einem der Uferlänge entsprechenden Beitrag von 16 % der Gesamtkosten oder auch nur mit dem nach den vorläufigen Vereinbarungen zwischen Baden und Elsaß-Lothringen noch ungedeckten Betrag von 10 % der Kosten theiligen; die äußerste Leistung, welche vom bayerischen Standpunkte gerechtfertigt werden könne, bestehe in der Bewilligung einer festen Summe im Höchstbetrage von 800 000 *M.*

Nachdem sich die reichsländische Regierung von der Erfolglosigkeit weiterer Bemühungen, Bayern zu einem höheren Kostenbeitrag zu bestimmen, überzeugt hatte, und da auch Baden auf das von der reichsländischen Regierung gestellte Ansinnen, den hiernach noch nicht gedeckten Theil der Gesamtkosten mit Elsaß-Lothringen im Verhältniß von 4 zu 5 zu tragen, bei der wiederholt abgegebenen und bestimmten Erklärung beharrte, unter keinen Umständen mehr als 40 % der Kosten des Regulirungswerks übernehmen zu können, verzichtete die elsäß-lothringische Landesverwaltung auf weitere bezügliche Bemühungen und erklärte sich schließlich bereit, außer dem von ihr bereits zugestandenen Beitrage von 50 % der Gesamtkosten auch denjenigen Betrag im Reichsland aufzubringen, welcher nach Anrechnung der bereits zugestandenen Beiträge — nämlich von Baden 40 % der Gesamtkosten und von Bayern 800 000 *M.* als fester Beitrag — noch zu decken bleibt.

Nachdem in dieser Weise nach langen Vorverhandlungen auch über die Frage der Kostenvertheilung ein vorläufiges Einverständnis erzielt war, wurde durch Allerhöchste Staatsministerialentschließung vom 17. November v. Jz. No. 852/54 die Ermächtigung dazu ertheilt, daß nunmehr über eine der Großschiffahrt dienende Regulirung des Rheins zwischen Sondernheim und Straßburg mit den Regierungen von Bayern und Elsaß-Lothringen auf Grundlage des zwischen den Bevollmächtigten der drei beteiligten Uferregierungen vereinbarten Entwurfs eine Uebereinkunft vorbehaltlich der Genehmigung abgeschlossen wurde. Die Schlußverhandlungen wurden hierauf am 27./28. November 1901 zu Baden gepflogen, wobei vorbehaltlich der Ratifikation zwischen Baden, Bayern und Elsaß-Lothringen die in der Anlage I enthaltene Uebereinkunft abgeschlossen wurde. Den von Bayern gegen die Fassung des Artikels I geltend gemachten Bedenken wurde durch die Bestimmung in Ziffer I des als Anlage III angefügten Schlußprotokolls Rechnung getragen.

Anl. I—III.

Die Großh. Regierung hat mit einer Vorlage an den Landtag wegen Bewilligung von Mitteln zur Inangriffnahme der vereinbarten Rheinregulirung seither zurückgehalten, indem sie zunächst abwarten wollte ob die Landesvertretung des am Unternehmen meistbetheiligten Landes die dafür erforderlichen Mittel zur Verfügung stellen werde, somit die Ratifikation der Uebereinkunft seitens des Reichslandes Elsaß-Lothringen gesichert sei. Diese Erwartung ist inzwischen erfüllt worden, da der Landesauschuß des Reichslandes in seiner Sitzung vom 6. März ds. Jz. zur Verwendung einer ersten Rate von 1 200 000 M für die Rheinregulirung seine Zustimmung gegeben hat.

Nunmehr glaubte die Großh. Regierung nicht mehr zögern zu sollen, dem jetzt versammelten Landtag wegen Bewilligung einer ersten Rate für Vorbereitung und Inangriffnahme der Rheinregulirung auf der unteren Strecke Vorlage zu machen. Die Summe ist mit 900 000 M derart bemessen, daß damit die Hälfte der Kosten der Bauvorbereitung, welche für die von Baden und für die von Elsaß-Lothringen auszuführende Baustrücke zusammen auf 652 000 M veranschlagt sind und sich auf beide Gebiete ungefähr in gleicher Weise vertheilen, mit 326 250 M sowie der Aufwand für die erste Anlage der untersten Abtheilung der badischen Baustrücke von km 209 bis 203,3, somit für eine Strecke von 5,7 km mit einem Kostenvoranschlag von . . . 553 000 M zusammen: 879 250 M

bestritten werden kann.

Inzwischen ist in unserem Lande gegen die Betheiligung an der Rheinregulirung zwischen Sondernheim und Straßburg eine Bewegung hervorgetreten, welche nicht bloß in der Presse und dem Landtage, sondern auch in Eingaben des Stadtraths und der Handelskammer Mannheim ihren Ausdruck gefunden hat. Es wird nämlich geltend gemacht, daß durch die Ermöglichung einer regelmäßigen Großschiffahrt bis hinauf nach Kehl—Straßburg die Interessen der Stadt Mannheim, insbesondere des dortigen Handelsstandes, soweit der Umschlag der Güter an diesem Handelsplatze in Frage steht, und auch diejenigen der Großh. Eisenbahnverwaltung in einem Maße geschädigt werden würden, welches die von der Rheinregulirung zu erwartenden Vortheile beträchtlich übersteige. Dies hat der Großh. Regierung Anlaß gegeben, die schon früher unter Mitwirkung der beteiligten Behörden eingehend erwogene Frage wegen der wirtschaftlichen Folgen des Unternehmens einer nochmaligen Prüfung zu unterziehen. Dieselbe hat zu dem gleichen Ergebnis, wie die früheren Erwägungen geführt. Es ist nicht zu bezweifeln, daß in dem Zeitpunkt, wo die Rheinregulirung zur Wirksamkeit gelangt sein wird, sich der Wettbewerb der aufblühenden Handelsstadt Straßburg und der linksrheinischen Eisenbahnen für die badischen Eisenbahnen und den Umschlag in Mannheim fühlbarer machen werde und es kann wohl im Allgemeinen angenommen werden, daß es für Mannheim und die badischen Bahnen vortheilhafter wäre, wenn die Großschiffahrt nicht bis Straßburg—Kehl reichen würde. Es ist aber nicht möglich, eine zahlenmäßige Berechnung der Wirkungen eines solchen Wettbewerbs mit auch nur annähernder Genauigkeit herzustellen. Es wären die eingehendsten Berechnungen erforderlich, deren Ergebnis aber wieder nicht ohne Weiteres beweiskräftig wäre. So hat sich in Folge der Entwicklung der Großschiffahrt auf dem Oberrhein der Umschlag in den oberrheinischen Häfen schon seither auch ohne Rheinregulirung in den letzten 10 Jahren von 138 957 t zu Berg und 11 595 t zu Thal auf 996 427 t zu Berg und 496 44 t

zu Thal gehoben. Es läßt sich aber aus diesen Verkehrsziffern nicht ohne Weiteres berechnen, welche Einnahmeausfälle die badischen Eisenbahnen in Folge dieser Verkehrsentwicklung erlitten haben. Ein Theil dieses Verkehrs, wie die Zufuhr von Kies und Sand (Baggergut), der Verkehr mit gebrannten Steinen von und nach Orten des Oberrheins, der Wasserverkehr gewisser Industriezweige, für welche gerade wegen der billigeren Wasserfrachten für Roh- und Hilfsstoffe die Niederlassung am Oberrhein besonders rathlich erscheint, würde den Bahnwegen längs des Rheins ohnedies nicht zufallen; es wäre daher unrichtig, diesen Verkehr als Verlust des Plazes Mannheim—Ludwigshafen bezw. der badischen Bahnen zu betrachten. Schwierig wäre es aber auch festzustellen, wie sich der dem Umschlag in Mannheim und Ludwigshafen wirklich entzogene Verkehr auf den links- und rechtsrheinischen Bahnweg vertheilen würde, schwierig endlich, auch nur annähernd zu ermitteln, welche Mehreinnahmen den badischen Staatsbahnen etwa erwachsen würden, wenn allenfalls nach der Rheinregulirung die Ruhrkohle in Oberbaden und der Schweiz an Stelle der Saarkohle größere Verbreitung fände, oder welche Sendungen die badische Bahn etwa durch den Umschlag im Karlsruher und Kehler Hafen nach dem badischen Oberland und der Schweiz erhalten könnte, die beim Umschlag in Ludwigshafen den linksrheinischen Bahnweg auf die möglichst weite Strecke eingehalten hätten.

Der Einfluß der Rheinregulirung auf die Einnahmen der badischen Eisenbahnen hängt in erster Reihe von der Höhe der künftigen Rheinfrachten ab; jede bezügliche Schätzung ist aber von zweifelhaftem Werth weil sie sich nur auf Vermuthungen stützen kann. Neben Stimmen, die eine Ermäßigung der Frachten vorherzagen, halten andere selbst ein Steigen der Rheinfrachten nicht für ganz ausgeschlossen, weil in der regulirten Fahrinne, wie theilweise befürchtet wird, stärkere Strömungen entstehen könnten, die es vielleicht nicht mehr, wie bisher, gestatten würden, mit zwei oder drei Schiffen im Anhang zu fahren.

Bei dem engen Zusammenhang des Umschlags in Mannheim mit den Einnahmen der badischen Eisenbahnen bezieht sich das Gesagte im Allgemeinen auch auf den Umschlag in Mannheim. Doch ist letzterer auch sehr wesentlich von dem Stand der Industrie in der Stadt und deren näheren Umgebung abhängig, ein Umstand, auf den die Rheinregulirung keinen großen Einfluß haben wird; die seitherigen Erfolge der Mannheimer Industrie lassen hoffen, daß der ungünstige Einfluß, den die oberrheinische Großschiffahrt auf den Umschlag in Mannheim ausübt, nach und nach durch den Umschlag für die Industrie von Groß-Mannheim behoben wird, und daß die Rheinregulirung für Mannheim keine so große Schädigung im Gefolge haben wird, als man dort befürchtet.

Daß die Schiffahrt auf dem Oberrhein übrigens auch ohne Rheinregulirung noch einer weiteren Steigerung fähig ist, ergibt sich — abgesehen von der bereits angeführten Verkehrssteigerung auf dem Oberrhein in den letzten 10 Jahren — weiter daraus, daß die Zahl der Tage, an welchen während eines Jahres die Großschiffahrt bis Straßburg möglich war, im Durchschnitt der letzten 25 Jahre 243—244 Tage beträgt. Trotzdem gerade die letzten 4 Jahre unter diesem Durchschnitt standen, ist der Verkehr nach dem Oberrhein aussehends gewachsen; die Schiffahrtsgesellschaften haben Beziehungen in den oberrheinischen Plätzen angeknüpft; die Schiffer haben sich mit dem Fahrwasser mehr vertraut gemacht; das Schiffsmaterial ist den Verhältnissen des Oberrheins angepaßt; mehrere Schiffahrtsgesellschaften haben sich bereits mit dem zu einer ausgiebigeren Befahrung des Oberrheins erforderlichen Schiffsmaterial versehen und in den oberrheinischen Plätzen zum Theil eigene Niederlassungen begründet. Sie haben sich zur Verstärkung ihres Anlagekapitals, zur Zerstückelung der Geschäfte und zur Erhöhung ihrer allgemeinen Unkosten verstanden; sie werden diese Einrichtungen daher naturgemäß durch möglichst starke Ausnützung der oberrheinischen Schiffahrt thunlichst nutzbringend zu machen suchen, so daß man mit einer bedeutenden Steigerung der Schiffahrt auf dem Oberrhein rechnen muß, mag die Rheinregulirung ausgeführt werden oder nicht.

Ob die zu erwartende Vermehrung des Gesamtverkehrs auch für Mannheim von Nutzen sein wird, läßt sich nicht mit Bestimmtheit sagen. Nach dem Satz, daß neue Verkehrswege im Laufe der Zeit auch neuen Verkehr schaffen, ist zu hoffen, daß die Schiffahrt auf dem Oberrhein ohne Umschlag in Mannheim—Ludwigshafen schließlich wieder neuen Verkehr veranlassen wird, der sich des Umschlags in Mannheim—Ludwigshafen bedienen muß; mindestens trifft dies für denjenigen Verkehr zu, der beim Eintritt der Schiffahrtsbeschränk-

ungen bei höherem Wasserstand noch bis Mannheim gelangen, aber nicht mehr auf den Oberrhein übergehen kann. Drei große Schiffahrtsgeellschaften, die den Oberrhein befahren und zum Theil schon bedeutende Anlagen in den oberrheinischen Häfen besitzen, haben sich durch die in Aussicht stehende Rheinregulirung nicht abhalten lassen, gerade in der allerletzten Zeit ihre Lager und Werfthallen in Mannheim beträchtlich zu vergrößern oder doch hierwegen mit der Großherzoglichen Eisenbahnverwaltung in Unterhandlung zu treten.

Schließlich darf nicht außer Betracht gelassen werden, daß die Aufnahme der Großschiffahrt auf dem Oberrhein auch ohne durchgreifende Verbesserung der Rheinwasserstraße wesentlich durch das zielbewußte Vorgehen der Stadt Straßburg, durch Erstellung ausgedehnter Hafenanlagen dajelbst u. veranlaßt und ganz besonders durch die in Folge der Ereignisse von 1870/71 eingetretene für Straßburg und Lauterburg vortheilhafte Aenderung der politischen Grenzen begünstigt wurde.

Anlage I.**Uebereinkunft**

zwischen Baden, Bayern und Elsaß-Lothringen

über die

Regulirung des Rheins

zwischen Sondernheim und Straßburg.

Die Regierungen von Baden, Bayern und Elsaß-Lothringen sind übereingekommen, eine der Großschiffahrt dienende Regulirung des Rheins zwischen Sondernheim und Straßburg zur Ausführung zu bringen.

Dieselben haben zum Zwecke der Feststellung dieses Uebereinkommens Bevollmächtigte ernannt und zwar

Baden: den Geheimen Rath Freiherrn von Marschall,

Bayern: den Geheimen Legationsrath von Löbzl,

Elsaß-Lothringen: den Geheimen Regierungsrath von Traut,

von welchen unter dem Vorbehalte der Ratifikation Folgendes vereinbart wurde:

Artikel I.**Betheiligung an dem Unternehmen und den Kosten.**

Das Regulirungswerk ist ein gemeinsames Unternehmen der drei Staaten, die sich an den Kosten in dem Verhältniß beteiligen, daß Bayern einen festen Betrag von 800 000 M. zu denselben zuschießt, Baden 40 Prozent, Elsaß-Lothringen 50 Prozent des gesammten Aufwands übernehmen. Den hierdurch nicht gedeckten Theil des Aufwands wird Elsaß-Lothringen übernehmen.

Artikel II.**Umfang und Ziel des Unternehmens.**

Das gemeinsame Unternehmen umfaßt die Verbesserung der Wasserstraße in der Rheinstraße von Sondernheim bis Rehl-Straßburg mit einer Längenausdehnung von 85 km, wovon 26,8 km auf die bayerisch-badische und 58,2 km auf die badisch-elsässische Stromstraße entfallen. Das Ziel der Verbesserung ist die Ausbildung eines geregelten Fahrwassers, welches bei einem Wasserstande von 3,0 m am Maxauer und 2,0 m am Straßburger Pegel auf den seichtesten Stellen noch eine Wassertiefe von 2,0 m bietet. Die Breite des Fahrwassers soll zwischen Sondernheim und der Mündung der Murg nicht weniger als 92 m, von da bis zum Straßburger Hafen nicht weniger als 88 m betragen.

Artikel III.

Grundlagen für die Ausführung des Regulierungswerkes.

1. Die Ausbildung dieses Fahrwassers soll durch den Einbau eines Niederwasserbettes zwischen die vorhandenen festen Stromufer bewirkt werden; dabei ist der von dem Großh. Badischen Oberbaudirektor Honsell im Winter 1896/97 im Auftrag der drei beteiligten Regierungen bearbeitete Entwurf zu Grunde zu legen mit folgenden Maßgaben:

- a) Es bleibt vorbehalten, in den Biegungen des Rheins bei Maxau die Windungen des Niederwasserbettes ähnlich wie in geraden Strecken durchzuführen, sowie an einzelnen Stellen, insbesondere zwischen der Schiffbrücke Greffern-Drusenheim und der Rheinmündung einen sehr langen Uebergang durch Einschaltung einer Windung zu beseitigen.

Diese etwaigen Aenderungen des Entwurfes sollen erörtert werden, bevor mit den Arbeiten in der betreffenden Abtheilung begonnen wird. Hierbei wäre aber daran festzuhalten, daß die Länge der Windungen jedenfalls größer sei, als sie zur Zeit im nicht regulirten Strom vorhanden ist; auch sollen Abänderungen des Entwurfs, welche mit wesentlich größeren Kosten verbunden sind, thunlichst vermieden werden.

- b) Als Abschluß der Regulirung bei Kehl-Strasbourg wird der Ausbau einer Uebergangsstrecke vom Ende des Niederwasserbettes (bad. km 124) stromauf in Aussicht genommen. Diese Uebergangsbauten sind so anzulegen, daß eine Gefährdung der Pfeiler der festen Rheinbrücke bei Kehl-Strasbourg vermieden wird. Falls die Uebergangsstrecke in der Form einer Stromspaltung ausgebildet wird, ist die Strombreite gleichmäßig zu theilen. Bei der Ausführung und bei etwaigen Nacharbeiten soll thunlichst darauf Bedacht genommen werden, daß beide Stromarme annähernd gleiche Wassermengen führen.

2. Während der Ausführung der Regulierungsarbeiten ist das Verhalten der Bauwerke und deren Wirkung auf die Zustände und Vorgänge im Strombett, namentlich auch hinsichtlich der Erosionserscheinungen unausgesetzt zu beobachten. Die so gewonnenen Erfahrungen sollen für die zweckdienlichste Ausgestaltung des Regulierungswerkes, insbesondere bezüglich der Breite und der Form des Niederwasserbettes sowie der Stärke der Baukonstruktionen verwerthet werden.

3. Wenn im Laufe der Ausführungen wesentliche Aenderungen oder Ergänzungen der vereinbarten Entwurfgrundlagen als nothwendig oder wünschenswerth sich erweisen, werden die beteiligten Regierungen hierwegen gemeinsam Entschließung treffen.

4. Jedenfalls nach Ablauf des dritten Baujahres wird Seitens der beteiligten Regierungen auf Grund der gemachten Erfahrungen eine Erörterung und zutreffenden Falles eine Vereinbarung darüber herbeigeführt werden, ob die Regulirung in der verabredeten Bauweise unter dem Gesichtspunkt des erstrebten Zieles als zweckentsprechend zu erachten, und welche Aenderungen oder Ergänzungen der Entwurfgrundlagen etwa angezeigt seien.

Artikel IV.

Bauvorgehen.

Das Regulierungswerk soll gleichzeitig an zwei Stellen, nämlich bei Sondernheim und bei Söllingen, begonnen und der Arbeitsbetrieb derart eingerichtet werden, daß von diesen beiden Angriffspunkten stromauf fortschreitend abtheilungsweise zunächst diejenigen Arbeiten ausgeführt werden, welche erforderlich sind, um den Thalweg in die Richtung des geplanten Niederwasserbettes zu bringen — Erste Anlage —. Nach Maßgabe der im Strombett vor sich gehenden Aenderungen sind hierauf jeweils in der betreffenden Abtheilung (Baufstrecke) die zur Herstellung des Niederwasserbettes und zur Ausbildung des Fahrwassers erforderlichen Bervollständigungsarbeiten vorzunehmen — Weiterer Ausbau —.

Für die Ausführung des Regulierungswerkes in seiner Ersten Anlage wird ein Zeitraum von 9 Jahren in Aussicht genommen; 5 Jahre später soll auch der Weitere Ausbau durchgeführt sein.

Die Uebergangsbauten am oberen Ende der Regulierung müssen spätestens in dem Zeitpunkte hergestellt werden, wenn die Erste Anlage der Regulierung bei Honau-Wanzenau angelangt ist.

Artikel V.

Bauleitung.

Zum Zwecke der Ausführung wird die Regulierungsstrecke in zwei Abschnitte getheilt, deren Grenze bei Sfezheim-Neuhäusel liegt.

Die untere Strecke wird von der badischen Wasserbauverwaltung unter der Oberleitung der Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues in Karlsruhe, die obere von der elsäß-lothringischen Wasserbauverwaltung unter der Oberleitung des Ministeriums (Abtheilung für Landwirthschaft und öffentliche Arbeiten) in Straßburg ausgeführt.

Artikel VI.

Mitwirkung eines bayerischen Baubeamten.

Auf etwaigen Wunsch der bayerischen Regierung wird bei der Ausführung der unteren Strecke ein von dieser Regierung bestimmter Ingenieur Verwendung finden.

Artikel VII.

Förderung des Regulierungswerkes durch die Landesbehörden.

Die drei betheiligten Regierungen werden dafür Sorge tragen, daß die Landesbehörden den mit der Ausführung des Regulierungswerkes betrauten Organen im gegebenen Falle thunlichst entgegenkommen.

Insbefondere sollen:

- a) die mit dem Rheinbau befaßten Behörden die in ihrem Besitze befindlichen Waggerapparate, Schiffe, Geräthschaften und dergl., wenn und soweit solche Gegenstände für den Dienst dieser Behörden entbehrlich sind, zur Verwendung bei den Regulierungsarbeiten gegen Kostenersatz für etwaige außergewöhnliche Abnützung überlassen, sowie die Benützung von den Wasserbauverwaltungen zur Verfügung stehendem Ufergelände zur Entnahme und Lagerung von Baumaterialien, zur Aufstellung von Bau- und Geschirrhütten und als Arbeitsplätze ohne Entgelt gestatten;
- b) Erleichterungen, welche durch Gesetz, Verordnung oder Uebung hinsichtlich des Bezuges von Faschinenholz für die Zwecke des Rheinbaues eingeführt sind, in gleicher Weise dem Faschinenbezug für das Rheinregulierungswerk gewährt werden.

Artikel VIII.

Regierungskommission.

Während der Ausführung des Regulierungswerkes soll eine Kommission, zu welcher jede der betheiligten Regierungen einen höheren technischen Beamten abordnet, von Zeit zu Zeit — mindestens aber einmal jährlich — zusammentreten, von dem Fortgang der Arbeiten und deren Erfolgen Kenntniß nehmen und über ihre Wahrnehmungen — geeignetenfalls unter Stellung von Anträgen — an die betheiligten Regierungen berichten.

Die Einberufung dieser Kommission und die Leitung ihrer Verhandlungen steht — jahrweise abwechselnd — dem bayerischen, badischen und dem elsäß-lothringischen Mitglied zu.

Eine Einberufung hat stattzufinden, wenn eine der betheiligten Regierungen darauf anträgt.

Artikel IX.

Kostengemeinschaft.

1. Der Kostenaufwand, welcher nach der oben unter Artikel I vereinbarten Vertheilung von den drei vertragsschließenden Staaten gemeinsam getragen wird, betrifft:

- a) die Herstellung des Niederwasserbettes im Rhein von Sondernheim (bad. km 209) bis Kehl-Strasbourg (bad. km 124) — einschließlich der Entschädigungen, welche im Zusammenhange mit diesen Herstellungen etwa von Dritten beansprucht werden können;
- b) die Baggerungen, welche in der bei Sondernheim stromab anschließenden Rheinstraße zur Offenhaltung des Fahrwassers erforderlich werden, und zwar insoweit und in dem Umfang, als dahin eine vermehrte Geschiebezufuhr in Folge der oberhalb ausgeführten Regulirung stattfindet;
- c) die Herstellung der Uebergangsstrecken am oberen Ende der Regulirung bei Kehl-Strasbourg;
- d) die etwaige in Folge der Rheinregulirung nothwendig werdende Verlegung der Mündungen von Seitengewässern;
- e) die Anschaffung der zur zweckmäßigen Ausführung der Regulirungsarbeiten erforderlichen Baumaschinen, Fahrzeuge, Geräthe, Bauhütten und dergl.;
- f) die Leitung und Oberleitung des gemeinsamen Bauwesens mit den nöthigen Verwaltungs-Einrichtungen.

2. Ausgeschlossen von der Kostengemeinschaft bleiben die Kosten:

- a) für etwaige in Folge der Rheinregulirung nothwendig oder wünschenswerth werdende Aenderungen an Hafen- und Landungsanlagen, sowie an Schiffbrücken und Fähren;
- b) für die Instandhaltung, Sicherung oder Regulirung der Uferbauten, wie auch für die Offenhaltung und die Verhaltung des Fahrwassers, soweit solche Maßnahmen nicht durch die Herstellung des Niederwasserbettes veranlaßt sind.

3. An den für die Ausführung des Regulirungswerkes angeschafften Gegenständen (siehe oben Ziffer 1 lit. e) steht Baden und Elsaß-Lothringen ein Eigenthumsrecht in dem Verhältniß zu, als sie an dem Aufwand des Regulirungswerkes sich betheiligen.

Nach Abschluß der gemeinsamen Bauarbeiten sollen diese Gegenstände, soweit sie während der Ausführung nicht verbraucht oder völlig abgenutzt worden sind, den Wasserbauverwaltungen nach einem billigen Werthanschlag käuflich überlassen, und soweit davon kein Gebrauch gemacht wird, in der bei staatlichen Verwaltungen üblichen Weise veräußert werden.

In gleicher Weise wäre auch mit etwaigen, bei Abschluß des Regulirungswerkes übrig bleibenden Vorräthen von Baumaterialien zu verfahren.

Artikel X.

Rechnungs- und Kassenwesen.

1. Der von Bayern zugesagte Pauschalbetrag wird, beginnend mit dem auf die Einleitung des Unternehmens folgenden Kalenderjahre, jeweils am 1. April in 10 gleichen Jahresraten an eine durch Vereinbarung zwischen Baden und Elsaß-Lothringen zu bestimmende Kasse abgeliefert.

2. Baden und Elsaß-Lothringen werden aus den von ihnen bereitzustellenden Beträgen zunächst die Kosten der von ihren Wasserbauverwaltungen auszuführenden Strecken bestreiten.

Nach Schluß jedes Baujahres sind die auf die Gemeinschaftsrechnung vereinnahmten und verausgabten Summen durch Mittheilung eines Rechnungsauszeuges von der badischen und elsäß-lothringischen Regierung gegenseitig zur Kenntniß zu bringen. Ist die Ausgabe einer der Regierungen hierauf höher gewesen als ihr Antheil, so hat eine Ausgleichung stattzufinden.

Die geprüften Rechnungen nebst Belegen und Abhörakten werden der mitbetheiligten Regierung zur Einsichtnahme und Geltendmachung etwaiger Beanstandungen übermittelt.

Artikel XI.**Befreiung von Verbrauchssteuern.**

Die beteiligten Regierungen werden je für ihr Staatsgebiet dahin Vorgehr treffen, daß die für die Ausführung des Regulierungswerkes bestimmten Baustoffe und dergl. von Verbrauchssteuerabgaben an Gemeinden befreit bleiben.

Artikel XII.**Künftige Unterhaltung des Regulierungswerkes.**

1. Sobald in einer Abtheilung (Baustrecke) von mindestens 5 km Länge der Weitere Ausbau der Regulierung vollzogen und dies durch die Regierungskommission (Art. VIII) anerkannt ist, spätestens aber mit dem sechsten Jahre nach Fertigstellung der Ersten Anlage, geht die Unterhaltung der Bauwerke an denjenigen Staat über, in dessen Gebiet sie gelegen sind.

Zu den Unterhaltungsarbeiten gehören auch die etwa nothwendigen Vervollständigungen einzelner Regulierungswerke, welche der Stromverhältnisse wegen in den auf die Fertigstellung der Ersten Anlage folgenden fünf Jahren nicht in vollem Umfang ausgeführt werden konnten, sowie die zur Ausbildung der angestrebten Fahrwassertiefe nach Ansicht der Regierungskommission (Artikel VIII) etwa noch erforderlichen Maßnahmen. In der Unterhaltungspflicht inbegriffen sind auch die Wiederherstellungsarbeiten, welche aus Anlaß der nach erfolgter Uebernahme der Bauwerke etwa eintretenden Beschädigungen oder Zerstörungen der Bauwerke nothwendig werden.

2. Für den Fall, daß die Uebergangsstrecke bei Kehl-Strasbourg in der Form einer Stromspaltung ausgeführt würde, soll die Lage der Landesgrenze im Bereiche der Stromspaltung bei Feststellung des Entwurfs für dieses Bauwerk zwischen Baden und Elsaß-Lothringen vereinbart werden.

Dessen zur Urkunde haben die Bevollmächtigten gegenwärtige Uebereintunft in dreifacher Ausfertigung vollzogen.

Geschehen zu Baden-Baden am 28. November 1901.

v. Marshall.

v. Böhl.

v. Traut.

Anlage II.

Verhandlungsprotokoll.

Gegentwärtig:

für B a d e n

Herr Geheimer Rath Freiherr von Marschall,

für B a y e r n

Herr Geheimer Legationsrath von Löfl,

für Elsaß-Lothringen

Herr Geheimer Regierungsrath von Traut.

Die oben bezeichneten Beamten waren am 27. und 28. November d. J. in Baden versammelt, um im Auftrage ihrer Regierungen die Uebereinkunft über die Regulirung des Rheins zwischen Sondernheim und Straßburg nebst zugehörigem Schlußprotokoll auf Grundlage des am 4. und 5. Juli d. J. vereinbarten Entwurfs abzuschließen.

Dem Artikel I, dessen Fassung bei den Verhandlungen vom 4./5. Juli d. J. vorbehalten blieb, wurde der von der Großh. Badischen Regierung den beiden anderen Regierungen auf dem Schriftwege vorgeschlagene Wortlaut gegeben. Das von dem bayerischen Bevollmächtigten geltend gemachte Bedenken, daß bei dieser Fassung des Artikel I im Falle einer Einschränkung des Unternehmens eine unverhältnißmäßige Belastung Bayerns sich ergeben könnte, wurde durch die Bestimmung in Ziffer I des Schlußprotokolls behoben.

Im Uebrigen wurde der Uebereinkunft die Fassung des Entwurfs gegeben bis auf die zwei nachbezeichneten redaktionellen Aenderungen.

Im Artikel X Ziffer 1 wurde an die Stelle des Wortes „Jahre“ das Wort „Kalenderjahre“ (zum Unterschiede von Baujahre oder Rechnungsjahre) gesetzt.

Ferner wurde im Artikel XII Ziffer 1 Absatz 2 letzter Satz das Wort „von“ durch das Wort „der“ ersetzt.

Nach der Unterzeichnung der Uebereinkunft haben die Bevollmächtigten auch das Schlußprotokoll vollzogen.

Bezüglich der weiteren Geschäftsbehandlung waren die Bevollmächtigten über folgende Punkte einverstanden:

Die Ratifikationserklärungen wären in besonderen von den Ministerien der drei beteiligten Staaten auszufertigenden Urkunden abzugeben. Diese Urkunden, welche auch den Text der Uebereinkunft und des Schlußprotokolls enthalten sollen, wären zwischen den Regierungen im direkten Schriftwege auszutauschen.

Von der erfolgten verfassungsmäßigen Bereitstellung der für das Unternehmen erforderlichen Geldmittel werden die Regierungen sich gegenseitig in Kenntniß setzen.

Ob eine Mittheilung der Uebereinkunft an die bei dem Unternehmen nicht unmittelbar beteiligten Rheinuferregierungen zu erfolgen habe, bleibt dem Benehmen zwischen den beteiligten Regierungen vorbehalten.

Geschehen zu Baden-Baden, am 28. November 1901.

von Marschall.

von Löfl.

von Traut.

Anlage III.**Schlußprotokoll.**

Bei Unterzeichnung der Uebereinkunft über die Regulirung des Rheins zwischen Sondernheim und Straßburg sind in das gegenwärtige Protokoll noch folgende Erklärungen niedergelegt worden:

I.

Die königlich Bayerische Regierung behält sich vor, eine entsprechende Kürzung ihres Beitrags eintreten zu lassen, sofern die gemäß Artikel III Ziffer 4 der Uebereinkunft jedenfalls nach Ablauf des dritten Baujahres eintretende Erörterung eine wesentliche Einschränkung des Regulirungswerkes zur Folge haben sollte. Hierbei soll jedoch Bayern zu einer Rückforderung bereits bezahlter Beträge nur insoweit berechtigt sein, als die letzteren 10 Procent des thatsächlich erwachsenen Kostenaufwands (Artikel IX der Uebereinkunft) übersteigen.

II.

Zu Artikel X Ziffer 1 der Uebereinkunft waren die Bevollmächtigten darin einverstanden, daß die Zahlung der ersten Jahresrate des von Bayern zugesagten Pauschalbetrages keinesfalls vor dem 1. April 1903 zu erfolgen hat.

III.

Die Uebereinkunft und dieses Protokoll sollen ratificirt und die Auswechslung der Ratifications-erklärungen thunlichst bald bewirkt werden.

Der Vollzug der Uebereinkunft ist überdies bedingt durch die nach den Verfassungen der drei betheiligten Staaten erforderliche Bewilligung der für das Unternehmen bereit zu stellenden Geldmittel.

Geschehen zu Baden-Baden, am 28. November 1901.

von Marschall.

von Löfl.

von Traut.