

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Badischer Landtag, 2. Kammer - digitalisiert

Baden / Ständeversammlung

Karlsruhe, 1819 - 1933

Beilagen zur 103. Sitzung (27.05.1896)

urn:nbn:de:bsz:31-28868

Karlsruhe, den 23. Mai 1896.

Der Präsident
des Großherzoglich Badischen Ministeriums des Innern

an den

Präsidenten der zweiten Kammer der Ständeversammlung,

Herrn Oberbürgermeister **Günner**, Hochwohlgeboren,

Hier.

Seine Königliche Hoheit der Großherzog haben mit Allerhöchster Staatsministerialentschließung d. d. Karlsruhe, den 22. Mai 1896 Nr. 435/36 mich gnädigst zu beauftragen geruht, der Ständeversammlung, zunächst der zweiten Kammer, den anliegenden Entwurf eines Gesetzes-Nachtrag zu dem Gesetze, die Feststellung des Staatshaushalts-Etats für die Jahre 1896 und 1897 betreffend, zur Berathung und Zustimmung vorzulegen.

Unter Anschluß des bezüglichen Allerhöchsten Kommissoriums beehre ich mich, Euer Hochwohlgeboren den beifolgenden Gesetzesentwurf ergebenst zu übersenden.

Mit vorzüglicher Hochachtung

A. Eisenlohr.

**Friedrich, von Gottes Gnaden Großherzog von Baden,
Herzog von Zähringen.**

Wir beauftragen hiermit den Präsidenten Unseres Ministeriums des Innern, Geheimen Rath
A. Eisenlohr, Unseren getreuen Ständen, zunächst der zweiten Kammer, den anliegenden Entwurf eines
Gesetzes-Nachtrag zu dem Gesetze, „die Feststellung des Staatshaushalts-Stats für die Jahre 1896 und 1897
betreffend“, zur Berathung und Zustimmung vorzulegen.

Gegeben zu Karlsruhe, den 22. Mai 1896.

Friedrich.

A. Eisenlohr.

Auf Seiner Königlich Hochst. Befehl:

Leup.

W. v. Eisenlohr.

W. Eisenlohr.

Gesetz

zum Specialbudget des Ministeriums des Innern für die Jahre 1896 und 1897.

Gesetz

Gesetz-Entwurf,

**Nachtrag zu dem Gesetze, die Feststellung des Staatshaushalts-Etats
für die Jahre 1896 und 1897 betreffend.**

Titel XVII. Vermögensteuern für die Provinzen
des Großherzogthums Baden.

I. Einkommensteuer.

Friedrich, von Gottes Gnaden Großherzog von Baden

Herzog von Zähringen.

Mit Zustimmung Unserer getreuen Stände haben Wir beschlossen und verordnen was folgt:

§ 1.

Das Budget des Ministeriums des Innern für die Jahre 1896 und 1897 erhält den anliegenden Nachtrag.

§ 2.

Die zur Deckung des Aufwands erforderlichen Mittel sind durch einen außerordentlichen, in den folgenden Etatsperioden zu ersiehenden Zuschuß aus der Amortisationsklasse zu beschaffen.

Gegeben

Nachtrag

zum Spezialbudget des Ministeriums des Innern für die Jahre 1896 und 1897.

Ausgabe.

Voranschlag
für
1896 u. 1897
zusammen
M.

Titel IX. Bezirksverwaltung und Polizei.		
B. Außerordentlicher Etat.		
§ 12. Staatsbeihilfen an Gemeinden zur Wiederherstellung des Hochwasserchadens vom März 1896	400 000	
Titel XVII. Verwaltungszweige der Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues.		
B. Außerordentlicher Etat.		
I. Straßenbau.		
§ 12f. Herstellung der Hochwasserbeschädigungen vom März 1896, I. Rate	900 000	
II. Wasserbau.		
§ 18 b. Herstellung der Hochwasserbeschädigungen vom März 1896, I. Rate	2 000 000	
	Summe Titel XVII	2 900 000
	hierzu " IX	400 000
	Summe der Ausgabe	3 300 000

Einnahme.

Titel VIII. Verwaltungszweige der Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues.		
B. Außerordentlicher Etat.		
§ 1 a. Beiträge der Gemeinden zu den Kosten der Straßenunterhaltung nach § 18 des Straßengesetzes	46 167	

Begründung.

Hochwasserschaden vom März 1896.

I. Schaden der Wasser- und Straßenbauverwaltung.

Die Hochwasserkatastrophe, durch welche in der zweiten Märzpentade dieses Jahres ein Theil des Großherzogthums heimgesucht worden ist, war dadurch verursacht, daß vom 6. bis 10. März anhaltend warme und feuchte Südwestwinde eine sehr starke Ueberregnung des Schwarzwaldgebirges bewirkten. Ganz ungewöhnlich war die viertägige Dauer der Erscheinung und außerordentlich der Regenfall vom 7./8. März in den Quellengebieten der Dreisam und Elz und am Kniebis; hier wie dort wurden Regenhöhen gemessen, wie sie seither in Baden noch nie beobachtet worden waren. Dazu ist die Schneelage, welche am 6. März das Gebirge in allerdings nur mäßiger Höhe bedeckt hatte, theils völlig abgegangen, theils — im höheren Gebirge — erheblich abgeschmolzen; wenn auch die Menge des Schmelzwassers gegenüber den Regenmengen jener Tage weit zurücktritt, so ist doch durch den Schneeabgang die Flutherscheinung noch verschärft worden. Noch mehr gilt dies von dem Umstand, daß in Folge der milden, regnerischen Witterung und der Vegetationsruhe der vorangegangenen Monate der Boden überall durchtränkt war, so daß die Niederschlagswasser den Bach- und Flußgerinnen sofort unvermindert und von allen Seiten fast gleichzeitig zuströmten. So erklärt sich die stürmische Gewalt, welche dieses Frühjahrshochwasser zur verderblichen Katastrophe gesteigert hat.

So rapid war das Anschwellen der Gewässer, namentlich in der Nacht vom 8. auf den 9. März, daß alle Anstrengungen der Uferanwohner, der Wasserwehren, der Gemeinde- und Staatsbehörden, wie auch die militärische Hilfe die Verheerungen und Beschädigungen an Fluß- und Dammbauten, an Straßen und Wegen namentlich an Brücken, an Wehranlagen und Kanälen, am Uferland und an Gebäuden nicht verhindern konnten; indeß ist es doch vielerorts gelungen, durch kräftige Vertheidigungsmaßregeln dem weiteren Umsichgreifen der Zerstörungen Einhalt zu thun, auch hier und dort bedrohte Objekte vor dem Untergang zu retten.

Hat die Hochfluth alle früheren ähnlichen Geschehnisse an Wucht übertroffen, so ist das von größerem Schaden heimgesuchte Gebiet diesmal enger begrenzt, als bei den Hochwasserkatastrophen zu Ende des Jahres 1882, deren Schadenswirkung in der ganzen Reihe der in Baden seit 1824 aufgetretenen Hochfluthen die höchste Ziffer erreicht hatte. Der Schauplatz der jüngsten Katastrophe ist vornehmlich der Westabhang des Schwarzwaldes; am stärksten betroffen sind die Flußgebiete der Dreisam und Elz, der Kinzig und der Rench, weniger stark das Murgebiet. Aber auch am Südbang des Gebirges war die Anschwellung der Gewässer, insbesondere der Wiese, sehr bedeutend, wenn auch nicht so mächtig, wie 1882. In der Donau wie in der Seegegend und überall nördlich vom Schwarzwald waren die Regenfälle nicht besonders groß; diese Landestheile sind verschont geblieben. Verschont blieb auch die Rheinniederung; zwar ist auch im Rhein eine mächtige Fluthwelle aufgetreten, sie hat aber den bekannt höchsten Wasserstand nicht erreicht und die seit den 1870er Jahren vielfach verbesserten Hauptschutzdeiche haben überall Stand gehalten.

Sofort nach Ablauf der Hochfluth wurden alle Kräfte in Bewegung gesetzt, um an den verwilderten Gewässern weiteren Schaden vorzubeugen und wieder einigermaßen sichere Zustände zu schaffen, sowie um den durch Zerstörung, Verschüttung der Straßen und insbesondere durch Einsturz oder Beschädigung von Brücken vielerorts gestörten Verkehr wieder zu ermöglichen; Uferabbrüche und Damnbrüche wurden durch provisorische Verstellungen geschlossen oder verwahrt, verschüttete Wasserläufe wieder geöffnet, Nothwege und Nothbrücken

erbaut, auch kleinere Schäden sogleich ausgebessert. Gleichzeitig wurden für die Wiederherstellungsarbeiten die Materialbeschaffungen eingeleitet, die erforderlichen Aufnahmen vorgenommen und in die Aufstellung von Projekten und Kostenanschlägen, sowie auch in Erwägungen darüber eingetreten, wo und in welcher Art Verbesserungen von beschädigten, auch von unverfehrt gebliebenen Bauwerken nothwendig erscheinen oder doch in Aussicht zu nehmen sein werden, um die Wiederkehr ähnlicher Hochwasserschäden möglichst fern zu halten. Die Zeit war zu kurz und die technischen Hilfskräfte reichten nicht aus, um die in letztgedachter Hinsicht benötigten Erhebungen und Vorarbeiten abschließend durchzuführen; man mußte sich hier mehrfach damit begnügen, im Allgemeinen zu überlegen, was geschehen kann und soll und die Kosten vorläufig zu schätzen. Manche Frage war auch noch offen zu lassen. Aber auch die Ermittlung der Kosten für die Wiederherstellung der beschädigten Bauten und die auf Grund der jüngsten Erfahrungen mit der Wiederherstellung gleichzeitig zu verbindenden, gewissermaßen selbstverständlichen Verbesserungen war, insbesondere an den Flüssen, nicht wenig erschwert durch die seit der Katastrophe vorwiegend stattgehabten ungünstigen Witterungsverhältnisse und die ziemlich starken Wasserstände, welche manche Beschädigungen noch nicht sicher haben erkennen lassen.

Die nachstehenden Kostangaben beruhen deshalb nicht auf durchweg sicheren Ziffern; die Summen im Ganzen dürfen aber doch als zutreffend gelten.

Der Aufwand für die Wiederherstellung der an

Landstraßen

eingetretenen Hochwasserbeschädigungen einschließlich der für Ermöglichung des Verkehrs unverzüglich bereits gemachten Aufwendungen wird betragen:

a. für Herstellungen, welche im Sinne des § 18 des Straßengesetzes als Unterhaltung zu behandeln sind	184 670 M.
b. für Neubau und Hauptverbesserung an beschädigten Landstraßen und Landstraßenbrücken (§ 17 des Straßengesetzes)	345 300 „

Die letztere Summe entfällt auf folgende Gegenstände:

1. Die im Unterhaltungsgebiet der Landstraße No. 49 gelegene Flußstrecke unterhalb der Landstraßenbrücke über den Weienfluß bei Steinen besitzt ein sehr starkes Gefälle; die Sohle des Flusses war auf dieser Strecke bisher durch ein System von Schwellen gesichert, die bei dem kürzlichen Hochwasser größtentheils zerstört wurden, so daß der Bestand der Brücke gefährdet ist; zur Hintanhaltung künftiger Angriffe soll zur Sicherung der Brücke ein Absturzwehr gebaut werden, wofür die Kosten veranschlagt sind zu 50 000 M.
2. Die Abfallprüsche des gleichfalls im Unterhaltungsgebiet der Straße an der Brücke bei Brombach befindlichen Wehrs wurde beim letzten Hochwasser beschädigt und sind die Wiederherstellungskosten veranschlagt zu 12 000 M.
3. Die hölzerne Jochebrücke über die Dreisam bei Lehen wurde abgetrieben, und soll an deren Stelle eine eiserne Brücke ohne Joche erbaut werden, wofür die Kosten einschließlich des Aufwands für die hergestellte Nothbrücke veranschlagt sind zu 31 300 M.
4. Das rechtsseitige Widerlager der eisernen Bogenbrücke über die Dreisam in Zarten wurde unterspült und ist zum größten Theile eingestürzt; das Widerlager muß neu hergestellt werden, und sollen zum künftigen Schutz der Brücke fluslaufwärts Ufermauern an die Widerlager angeschlossen werden; die Kosten werden betragen 36 000 M.
5. An der sogenannten Langenbrücke über die Elz zwischen Emmendingen und Wasser, welche eiserne Längsträger auf hölzernen Jochen besitzt, wurde das linke Widerlager unterspült und ist mit dem Straßendammbau theilweise eingestürzt; da beide Widerlager zu weit vorgebaut sind, und zweckmäßig in die Dammlinie zurückversetzt werden, auch die hölzernen Joche bei Hochwasser eine stete Gefahr für den Bestand der Brücke bilden, soll eine neue eiserne Brücke mit einer Oeffnung hergestellt werden, und sind die Kosten veranschlagt zu 77 600 M.

6. Die hölzerne Jochbrücke über die Elz bei Waldbüch wurde abgetrieben und ist eine neue eiserne Brücke mit erweitertem Durchflußprofil und einer Oeffnung herzustellen. Die Kosten einschließlich des Aufwands für die errichtete Nothbrücke werden betragen 58 000 M.

7. Die gewölbte Brücke über den Wiederbach bei Elzach ist theilweise eingestürzt und soll durch eine neue eiserne Brücke mit erweitertem Durchflußprofil ersetzt werden; die Kosten sind veranschlagt zu 7 000 M.

8. Die Straße Nr. 1 wurde in unmittelbarer Nähe der Kinzigbrücke bei Offenbürg auf ca. 60 Meter Länge durchgebrochen und das Gelände auf 4—5 Meter Tiefe ausgekollt. Die Wiederherstellungskosten einschließlich der zur Offenhaltung des Verkehrs erstellten Nothbrücke werden sich belaufen auf 11 300 M.

9. An der Erlsbachsbrücke bei Biberach wurde das Mitteljoch und der hölzerne Oberbau abgetrieben und ist mit Rücksicht auf die Baufähigkeit der aus Trockenmauerwerk bestehenden Landfesten ein vollständiger Neubau der Brücke mit eisernem Oberbau geboten. Die Kosten des Neubaus einschließlich der erstellten Nothbrücke berechnen sich auf 19 300 M.

10. An der Straße Nr. 29 von Kehl nach Lahr ist an Stelle des völlig zerstörten Gewölbdohlens von 1,5 Meter Lichtweite ein auf 3,5 Meter erweiterter Durchlaß mit eisernem Oberbau zu erstellen; die Kosten betragen 4 500 M.

11. Unterhalb der Hofbrücke zwischen Wolfach und Oberwolfach hat das Hochwasser einen 15 Meter langen Durchbruch des 4 Meter hohen Straßendamms dadurch verursacht, daß der Wolfbach etwa 100 Meter oberhalb der Brücke nach dem linken Ufer durchbrach und das alte Bett verschüttete. Das hierdurch freigestellte linksseitige Widerlager wurde durch einen 15 Meter weiten und 4—5 Meter tiefen Kolt vom Straßenkörper getrennt, die Kosten für die Wiederherstellung des Straßendurchbruchs einschließlich der erstellten Nothbrücke betragen 8 300 M.

12. Oberhalb des sogenannten Hohensteins bei Schiltach und längs desselben wurde der Straßenkörper auf eine Länge von 85 Meter abgetrieben. Um einen gestreckteren Flußlauf und dadurch eine sichere Abführung des Hochwassers über das unterhalb belegene Fabrikwehr zu erzielen, empfiehlt sich bei der Wiederherstellung der Straße die Geradelegung derselben, zu welchem Zwecke solche nach dem Hohensteinfelsen gerückt und zum Schutze derselben gegen Hochwasser eine Stützmauer auf Betonfundament mit Spuntwand erstellt werden soll; einstweilen ist ein Nothweg von 4,5 Meter Breite geschaffen worden. Die Kosten werden sich belaufen auf 30 000 M.

e. Außerdem wird der Neubau der nachgenannten Landstraßenbrücken in Vorschlag gebracht, welche zwar nicht durch Hochwasser zerstört oder erheblich beschädigt worden sind, deren dormaliger Bestand jedoch theils wegen der Enge des Flußprofils, theils wegen ihrer bedenklichen Holzkonstruktion eine dauernde Gefahr für ähnliche Katastrophen enthält. Es sind dies:

13. die gewölbte Landstraßenbrücke über die Dreisam in der Verlängerung der Kaiserstraße in Freiburg. Da die beiderseitigen Widerlager bis an die untere Kante der Uferböschung in das Normalprofil des Flusses eingebaut sind, bezw. nur eine lichte Weite von 17,74 Meter bieten, wird das Hochwasserabflußprofil mit einer größten Breite von etwa 35 Meter auf die Hälfte eingeengt und oberhalb der Brücke ein erheblicher Aufstau bewirkt, der sowohl für den Bestand des Bauwerks selbst als auch für die unterhalb liegenden Uferbauten und die entlang derselben ziehenden Straßen und Gebäude eine große Gefahr bildet; dieser Zustand wird sich verschärfen, wenn durch Umbau der Schwabenthorbrücke für den Wasserzufluß von der oberhalb der Brücke liegenden Flußstrecke genügend Raum geschaffen sein wird.

Es ist daher ein Neubau der Brücke, welche nach dem Entwurf des Budgets ohnedies einer Verbreiterung unterzogen werden sollte, in der Weise beabsichtigt, daß durch Zurückrücken der beiderseitigen Widerlager aus dem Normalprofil des Flusses und durch hochwasserfreie Ueberspannung desselben mit eisernem Oberbau ein genügender Flußraum für den Hochwasserabfluß geschaffen wird. Für die neue Brücke ist eine Fahrbahnbreite von 8 Meter angenommen; die Herstellung der beiderseitigen Gehwege und eine etwaige weitere Verbreiterung der Fahrbahn aus Anlaß der Einlage von Straßenbahngeleisen, ebenso der Aufwand für eine weitergehende architektonische Ausschmückung der Brücke würde der Stadt zufallen.

Der Staatsaufwand ist einschließlich des Abbruchs der alten Brücke und der Erstellung einer Nothbrücke veranschlagt auf 75 000 M.

14. Der Oberbau der Brücke über die Elz bei Thenningen besitzt I Balken mit Zoresgedeck, Ortsballen und Geländer aus Holz und ruht auf den beiden Widerlagern und vier hölzernen Jochen; die zu weit vorgebauten Widerlager verengen das Hochwasserprofil in bedenklicher Weise und bilden die hölzernen Joche eine stete Gefahr für den Bestand der Brücke und der anliegenden Dämme und Uferbauten. Die derzeitige Konstruktion soll durch eine neue Brücke mit einer Oeffnung und genügendem Durchflußraum ersetzt werden. Die Kosten sind veranschlagt zu 77 000 M.

15. Die Kinzigbrücke bei Offenburg besitzt zwei steinerne Landfesten, 4 steinerne Pfeiler und eisernen Oberbau. Sofern die Verbesserung der Hochwasserhältnisse bei Offenburg durch Herstellung eines Fluthkanals zur Verwirklichung kommen sollte, könnte die an sich in gutem baulichen Zustande befindliche Brücke bestehen bleiben; im entgegengesetzten Falle wäre dieselbe, da deren Oeffnungen zur Abführung des Hochwassers nicht genügen, und der Bestand der Brücke und der Dämme, sowie das anstoßende Gelände und die benachbarten Ortschaften ständig bedroht sind, umzubauen. Die Kosten für diese eventuelle Maßnahme werden hier eingestellt mit 160 000 M.

16. Die Kinzigbrücke bei Gengenbach besitzt zwei steinerne Landfesten, drei steinerne Pfeiler, die jedoch haufällig sind, fünf hölzerne Joche und durchweg hölzernen Oberbau. Dieselbe wird bei außerordentlichen Hochwassern regelmäßig überfluthet und blieb bei dem jüngsten Hochwasserereigniß nur deshalb intakt, weil die Hochfluthen in Folge eines Dammbbruchs in den links der Brücke bestehenden Fluthdurchlaß sich ergossen haben. Die Neubautkosten sind veranschlagt zu 100 000 M.

17. Die Kinzigbrücke bei Wiberach besteht aus zwei steinernen Landfesten, sieben hölzernen Jochen und hölzernem Oberbau. Die Joche bieten in Folge eingetretener Sohlenvertiefung nicht mehr die wünschenswerthe Sicherheit. Die Kosten des Neubaus sind berechnet auf 130 000 M.

Die weiter folgenden Brücken sind ebenfalls hölzerne Jochbrücken, welche bei jedem Hochwasser gefährdet sind, nämlich:

18. Die Steinacher Kinzigbrücke; Neubautkosten	95 000 M.
19. Die Kinzigbrücke bei Gutach-Thurn, sogen. Hagenbuchbrücke; Neubautkosten	85 000 "
Hier wurden beim jüngsten Hochwasser ein Joch und zwei Brückenfelder abgetrieben.	
20. Die Kinzigbrücke unterhalb Wolfsach, sogen. Siechenbrücke; Neubautkosten	65 000 "
21. Die Gutachbrücke bei Gutach-Thurn; Neubautkosten	20 000 "
22. Die Gutachbrücke am Bühler Stein bei Ramsbach; Neubautkosten	20 000 "
23. Die Gutachbrücke, sogen. Geigerbrücke oberhalb Gutach	20 000 "

Summe von 13 bis mit 23 847 000 M.

Gesamtsumme des Landstraßenaufwands 1 376 970 M.

Von dem unter lit. a erwähnten Unterhaltungsaufwand ist ein Viertel gemäß § 18 des Straßengesetzes von den Gemeinden des betreffenden Kreises nach der Länge der in ihrer Gemarkung gelegenen Landstraßenstrecken zu ersetzen und mit 46 167 M. 50 S. in Einnahme gestellt.

Zu dem Aufwande für Neubauten und Hauptverbesserungen sollen gemäß § 17 des Straßengesetzes die Gemeinden, deren Verkehrsinteresse an der Bauherstellung theilhaftig ist, einen nach dem Verhältniß des Nutzens und der finanziellen Leistungsfähigkeit zu bemessenden Beitrag im Höchstbetrage von einem Drittel des zu machenden Aufwandes entrichten und es sollen, bevor die Anforderung in das Staatsbudget aufgenommen wird, die theilhaftigen Gemeinden hierüber gehört werden. Bei der Kürze der Zeit und der Dringlichkeit der Sache war es nicht möglich, die bei jeder Bauherstellung theilhaftigen Gemeinden und deren Leistungsfähigkeit sachgemäß zu ermitteln und mit denselben über die Leistung eines Beitrags und dessen Höhe zu verhandeln. Die Einstellung der Beiträge in dieser Beziehung soll dem nächsten Budget vorbehalten bleiben; vor der Ausführung werden jedoch die theilhaftigen Gemeinden und Bezirksräthe über die beabsichtigte Art der Ausführung nach Maßgabe der aufzustellenden Pläne und Kostenveranschläge gehört werden.

Wasserbau.

In den im Staatsflußbauverband befindlichen Schwarzwaldblüssen sind die Kosten für die Wiederherstellung der durch das Hochwasser beschädigten Fluß- und Dammbauten — einschließlich des Aufwandes, welcher während und unmittelbar nach der Katastrophe für Vertheidigung und einstweilige Sicherungen entstanden sind, und einschließlich der Kosten für solche Verbesserungen, welche unbedingt nothwendig und gleichzeitig mit den Wiederherstellungsarbeiten auszuführen sind — berechnet wie folgt:

Wutach	23 000 M.
Wiese	71 000 „
Dreisam	714 000 „
Elz	744 000 „
Kinzig	740 000 „
Rench	150 000 „
Murg	62 000 „
Zusammen	2 504 000 M.

Der Aufwand für die Vertheidigungs- und ersten Sicherungsarbeiten hat 98 126 M. betragen. Für Verbesserungen sind in den vorgenannten Summen enthalten (Dreisam 124 000 M., Elz 234 000 M., Kinzig 60 000 M., Rench 47 000 M., Murg 10 800 M.) 475 800 M., so daß der Aufwand für die einfache Wiederherstellung der Hochwasserschäden sich auf 2 504 000 — (98 126 + 475 800) = 1 930 074 M. berechnet.

Als weitere Verbesserungen der Flußbauten, welche nothwendig oder geeignet erscheinen, die Sicherheit des Schutzes gegen künftige Hochwasserschäden zu erhöhen, werden beantragt:

Dreisam.

1. Gleichzeitig mit dem Neubau der Schwabenthorbrücke in Freiburg ist der an dieser Stelle vorhandene scharfe Knick im Flußlauf durch eine sanfte Biegung zu ersetzen; die beiderseitigen Ufer sind durch stehende Mauern zu schützen. Die Kosten werden betragen 75 000 M.
2. Für weitere Verbesserungen des Hochwasserprofils und der Ufersicherungen innerhalb der Stadt Freiburg 24 000 „
3. Bei Begenhausen, an der Stelle, wo der linksseitige Dreisamdamm durchgebrochen ist, soll der rechtsseitige Damm zurückgelegt und dadurch der Ablauf des Hochwassers in dieser Flußkrümme mehr gestreckt werden. Die Kosten werden betragen 18 000 „
4. Die quer in der Dreisam stehende Schleuße bei Neuershausen ist unverfehrt geblieben, sie war aber mit Treibholz völlig verstopft und hat dadurch Anlaß zu beiderseitigen Tammbrüchen gegeben. Nach dem Stande der heutigen Technik läßt sich die Schleuße in einer Weise umbauen, daß sie bei Hochwasser und Eisgang keine bedrohliche Stauung verursacht; hiezu wären erforderlich 40 000 „

Elz.

5. In Kollnau, zunächst oberhalb der Straßenbrücke liegt das linksseitige Ufer hart im Angriff; bei Hochwasser sind hier mehrere Wohngebäude bedroht. Es soll eine solide Ufermauer erstellt werden mit einem Aufwande von 36 000 „
6. Die Fluthvorländer der Elz bedürfen an verschiedenen Stellen einer ausgiebigeren Befestigung durch kräftige Steintraversen; sie werden kosten 10 000 „

Kinzig.

7. An der Kinzig erscheint es durchaus nothwendig, von der Befestigung der Vorländer mittelst massiver Steintraversen zugleich zur Sicherung der Dämme auf größere Erstreckungen Anwendung zu machen. Die Herstellungskosten sind berechnet zu 168 000 „
8. Bei Hausach erscheint eine Erweiterung des Kinzigbettes geboten, um dem Fortschreiten der Eintiefung der Flußsohle entgegenzuwirken; das linksseitige Ufer soll zurückgezogen werden. Die Kosten sind berechnet zu 17 000 „

Uebersicht 388 000 M.

	Uebertrag . . .	388 000 M.
9. Beim Haslachter Wehr sollen die beiderseitigen Vorländer abgeplastert und dadurch gegen die hier wiederholt eingetretene Zerstörung geschützt werden; hierfür		13 000 "
10. Für Herstellung eines Leidammes auf dem linken Ufer bei der Haslachter Brücke zur Verbesserung des Stromstriches bei Hochwasser		20 000 "
11. Die Frage, in welcher Weise eine wirksame Verbesserung der Hochwasserhältnisse bei Offenburg herbeizuführen wäre, bildet derzeit den Gegenstand von Studien und Terrainuntersuchungen; es ist die Herstellung eines Fluthkanals ins Auge gefaßt, welcher einen Theil des Hochwassers von Elgersweier ab unmittelbar nach dem Rhein ableiten soll. Erweist sich das Unternehmen nicht als ausführbar, so würde nur erübrigen, die sogenannte Langebrücke bei Offenburg umzubauen, die Ringdämme zu erhöhen, theilweise abzuplastern und die Vorländer durch kräftige Steintraversen zu sichern. Außerdem kann noch der Schutz der Orte Weier und Walterzweier durch Ringdämme in Frage kommen. Die Sache ist noch nicht spruchreif; es werden deshalb hier die Kosten für die solidere Ausbildung der vorhandenen Flußbauten in der oben angedeuteten Weise vorgezogen mit		100 000 "

Rench.

12. Der am 8. März unterhalb Stadelhofen eingetretene Dammbbruch läßt eine ausgiebigere Sicherung des Flußbettes und der Vorländer an dieser Stelle als durchaus nothwendig erscheinen; die Kosten werden betragen	20 000 "
Zusammen . . .	541 000 M.

An Wasserstraßen, Leinpfaden und Hafenanstalten ist nur an einer Stelle ein Hochwasserschaden von Belang entstanden, nämlich der Durchbruch der Flossgasse im „Vlechwehr“ zu Pforzheim. Der Staat ist hier unterhaltungspflichtig; die Wiederherstellung mußte sofort angeordnet werden. Die Kosten werden betragen

Der ganze Aufwand, welcher im Gebiete des staatlichen Wasserbaues aus Anlaß des Hochwassers vom März 1896 zu machen sein wird, berechnet sich hiernach wie folgt:

Binnenflußbau.

a. Kosten der Vertheidigung und Sicherungen während des Hochwassers und der Wiederherstellung der beschädigten Fluß- und Dammbauten nebst den gleichzeitig auszuführenden Verbesserungen	2 504 000 M.
b. Für die oben verzeichneten weiteren Verbesserungen	541 000 "
Zusammen Binnenflußbau . . .	3 045 000 M.
Wasserstraßen, Leinpfade und Hafenanstalten	7 000 "
Im Ganzen Wasserbau . . .	3 052 000 M.
Zu dem Aufwand für Binnenflußbau werden die Beiträge der beteiligten Gemeinden nach Artikel 71 und 75 des Gesetzes vom 25. August 1876 über Benützung und Instandhaltung der Gewässer in Anspruch genommen. Nach Vorstehendem beträgt der Gesamtaufwand der Wasser- und Straßenbauverwaltung:	
I. Für den Straßenbau:	
a. für Unterhaltung	184 670 M.
b. für Neubauten und Hauptverbesserungen	1 192 300 "
Zusammen Straßenbau . . .	1 376 970 M.
II. Für Wasserbau:	
a. Binnenflußbau	3 045 000 M.
b. Wasserstraßen, Leinpfade und Hafenanstalten	7 000 "
Zusammen Wasserbau . . .	3 052 000 M.
Im Ganzen I und II . . .	4 428 970 "

Die Grenzen, welche der Bauhätigkeit durch die Schwierigkeit der Beschaffung der Baustoffe und der Arbeitskräfte, sowie durch hemmende oder störende elementare Einwirkungen — ungünstige Witterung, hohe Wasserstände, Winterpause — gezogen sind, werden es aber wohl nicht ermöglichen lassen, die gesammte Arbeit während der Budgetperiode 1896/97 zur Ausführung zu bringen, vielmehr wird ein Zeitraum von 3—4 Jahren in Aussicht zu nehmen sein. Der Aufwand wird sich also auf 2 Budgetperioden vertheilen; in den Jahren 1896/97 wird aber voraussichtlich $\frac{2}{3}$ der ganzen Summe

also für Straßenbau 900 000 M.
für Wasserbau 2 000 000 "

zur Verwendung kommen.

Es wird deshalb für die laufende Budgetperiode als erste Rate die Summe von 2 900 000 M. in Anforderung gebracht.

II. Schaden der Gemeinden und Genossenschaften.

Die durch das Hochwasser entstandenen Schäden an Gemeindegewegen und -Brücken, an nicht im Flußbauverbande befindlichen Wasserläufen und Anlagen, deren Unterhaltung den Gemarkungsgemeinden oder öffentlichen Genossenschaften obliegt, erreichen glücklicher Weise nicht den Umfang des für die staatliche Wasser- und Straßenbauverwaltung in Betracht kommenden Schadens.

Immerhin dürfte sich der Aufwand für die in dieser Hinsicht erforderlichen Wiederherstellungsarbeiten nach den gemachten Aufnahmen, die freilich nicht auf sicherer Unterlage beruhen, annähernd auf eine Million Mark belaufen. Am bedeutendsten sind die Schäden in den Thälern und an den Wasserläufen der Dreißam und des Wagensteigbaches, des Harmers- und Nordrachbaches, der Wolf, Schutter, Elz, der Glotter und des Brettenbaches, geringer in den Gebieten des Neumagens, der Wieje und Rutach und einer Anzahl kleinerer Bachläufe. Die in den einzelnen Theilen des Landes ermittelten Schadenssummen ergeben sich aus folgender Uebersicht, die nach den Bezirken der technischen Bezirksbehörden geordnet ist, deren Aufsicht die betreffenden Wege, Wasserläufe und Anlagen unterstehen.

Bezirk der	Schaden an			
	Gemeindegewegen und Brücken	Wasserläufen	Be- u. Entwässerungsanlagen	Feld- und Weidenweganlagen
	M.	M.	M.	M.
Wasser- und Straßenbau-Inspektion Karlsruhe	—	11 200	—	800
Kultur-Inspektion Karlsruhe	—	7 355	—	—
Wasser- und Straßenbau-Inspektion Nastatt	4 500	9 870	—	—
Wasser- und Straßenbau-Inspektion Achern	500	—	—	—
Wasser- und Straßenbau-Inspektion Offenburg	79 765	47 420	—	—
Rheinbau-Inspektion Offenburg	—	5 500	—	9 000
Kultur-Inspektion Offenburg	—	6 700	45 680	—
Wasser- und Straßenbau-Inspektion Lahr	25 550	87 800	—	—
Wasser- und Straßenbau-Inspektion Emmendingen	13 287	34 181	32 500	44 970
Wasser- und Straßenbau-Inspektion Freiburg	271 000	95 000	—	—
Kultur-Inspektion Freiburg	—	1 350	4 000	—
Wasser- und Straßenbau-Inspektion Lörrach	13 800	50 150	—	—
Wasser- und Straßenbau-Inspektion Waldshut	1 700	6 150	—	—
Kultur-Inspektion Waldshut	—	2 900	—	13 200
Wasser- und Straßenbau-Inspektion Bonndorf	—	12 500	—	—
Wasser- und Straßenbau-Inspektion Donaueschingen	7 100	4 200	—	—
Wasser- und Straßenbau-Inspektion Konstanz	2 700	—	—	—
	419 902	382 276	82 180	67 970

952 328 M.

