

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Bewilligung eines Bundesbeitrages an den Kanton Genf für die Korrektur der Aire und Drize in den Gemeinden Carouge, Lancy und Genf.

(Vom 10. Dezember 1934.)

Herr Präsident!
Hochgeehrte Herren!

Mit Schreiben vom 28. September 1934 hat der Regierungsrat des Kantons Genf dem schweizerischen Bundesrate zuhanden der Bundesversammlung ein Subventionsgesuch für die Korrektur der Aire und Drize in den Gemeinden Carouge, Lancy und Genf eingereicht. Denselben ist ein vollständiges Projekt im Kostenvoranschlag von Fr. 3,052,000 beigelegt.

Nachdem das eidgenössische Oberbauinspektorat die erforderliche Ortsbesichtigung vorgenommen hat, sind wir in der Lage, über die ganze Angelegenheit folgenden Bericht zu erstatten.

I. Allgemeines.

Die Aire und ihr rechtsseitiger Zufluss, die Drize, entspringen beide in Frankreich, nämlich an den Hängen des Salève. Das gesamte Einzugsgebiet beträgt 92,82 km², wovon nur 30 km² auf die Schweiz, die übrigen 62,82 km² auf Frankreich entfallen. Die Aire mündet schliesslich unmittelbar oberhalb der Brücke von St-Georges in die Arve, also unweit der Vereinigung dieses Flusses mit der Rhone.

Infolge wiederholter Überschwemmungen wurden bereits längere Strecken der Aire in verschiedenen Etappen korrigiert (siehe Karte 1:12,500). Der Abschnitt von der französischen Grenze bis zur Brücke von Lully mit dem Kiesfang von Certoux wurde in den Jahren 1890 bis 1893 einer durchgehenden Regulierung unterzogen. Da diese Arbeiten zur gänzlichen Beseitigung der Überschwemmungsgefahr nicht genügten, indem das meiste Geschiebe vom Nachbarland her stammt, wurde mit demselben verhandelt, um den Fluss auf französischem Boden einzudämmen und auf diese Weise den Geschiebetransport

zu vermindern. Diese Unterhandlungen führten zu einer internationalen Übereinkunft, wonach die erwähnten Arbeiten mit Bundes- und Kantonshilfe ausgeführt wurden (Bundesratsbeschlüsse vom 17. April 1896 und 14. Dezember 1899). Die fragliche Korrektur scheint jedoch nicht den erhofften Erfolg gehabt zu haben, denn die Überschwemmungen unterhalb der Brücke von Lully dauerten fort. Der Kanton hat dann ein Gesamtprojekt ausgearbeitet, das durch Bundesratsbeschluss vom 20. Februar 1923 in technischer Hinsicht genehmigt worden ist. Die Finanzierung dieses Werkes sollte in verschiedenen Abschnitten jeweils zu gegebener Zeit erfolgen; ein guter Teil derselben ist heute zur Vollendung gelangt. Diese Arbeiten wurden jeweils in Krisenzeiten durchgeführt, um den zahlreichen Arbeitslosen für längere Zeit lohnende Beschäftigung zu verschaffen. Die korrigierten Strecken sind — wie bereits erwähnt — auf der genannten topographischen Karte angegeben.

Die gegenwärtige Vorlage, in welche auch die Drize einbezogen wurde, soll verschiedenen Zwecken dienen, welche nachstehend untersucht und begründet werden.

A. Die Überschwemmungsgefahr.

In den zurzeit noch nicht korrigierten Gewässerstrecken kommen alle Jahre Überschwemmungen vor. Die Gemüesfelder werden längere Zeit unter Wasser gesetzt, von Schlamm überführt oder auch von der Strömung aufgewühlt. Da es sich um hochwertige Kulturen handelt, ist dann und wann der Schaden recht beträchtlich.

Die eintretenden Hochwasser wirken aber auch auf den Verkehr sehr hemmend, indem ganze Strassenzüge überströmt und Teile des Fahrbahnkörpers aufgerissen werden. Die Wiederinstandstellungsarbeiten nehmen immer eine gewisse Zeit in Anspruch, so dass der Verkehr umgeleitet werden muss. Die dem Bericht des Projektverfassers beigefügten Photographien geben ein deutliches Bild von der Art und dem Umfang der periodischen Hochwasser. Ihre Begleiterscheinungen in Form von Überschwemmungen, Beschädigung der Uferböschungen usw. traten zum letztenmal im März 1934 ein. Derartige Hochwasser kommen meistens im Frühjahr vor, wenn heftige warme Südwinde die Schneemassen auf dem Salève rasch zum Schmelzen bringen, während in der Ebene der Boden noch tief gefroren ist. Das auf dem geschlossenen Boden rasch abfliessende Wasser führt dann — wenn auch nur für kurze Dauer — zu den schädlichen Hochwassermengen.

Genaue Aufnahmen und Berechnungen des im vergangenen Monat März abgeflossenen Hochwassers haben bei einem Gesamteinzugsgebiet von 92,82 km² und einem maximalen Wasserquantum von 94 m³/sek eine spezifische Abflussmenge von rund 1 m³/km²/sek ergeben.

B. Bekämpfung der Arbeitslosigkeit.

Es mag vielleicht auffallen, dass der Kanton Genf trotz der finanziellen Krise, unter welcher er bereits längere Zeit leidet, derartige kostspielige Bauten

noch zu unternehmen wagt. Der zwingende Grund hiefür liegt in erster Linie in der Notwendigkeit der Arbeitsbeschaffung für die Wintermonate. Die Beschäftigung der vielen Arbeitslosen ist für Genf noch dringender als die Beseitigung der vorerwähnten Übelstände. Die vorgeschlagenen Korrektionsarbeiten müssen ohnedies zur Zeit des niedrigen Wasserstandes, also in den Wintermonaten zur Ausführung gebracht werden.

C. Der zukünftige Bahnhof «La Praille».

Die topographische Karte veranschaulicht deutlich den jetzigen Zustand und die künftige Ausgestaltung des Bahnhofes. Gegenwärtig durchquert die Drize die projektierten Bahnanlagen (in grün angegeben). Die Lichtbilder auf Seiten 14 und 15 des Projektberichtes zeigen zudem den Zustand des hiefür gewählten Baugrundes bei Hochwasser. Es ist deshalb nicht daran zu zweifeln, dass vor dem Bau der Bahnanlagen eine gründliche Korrektion der Drize und somit eine Entwässerung des Geländes unumgänglich erforderlich sind.

D. Der Genfer Flusshafen.

Es ist kaum anzunehmen, dass die gewaltigen Bauten in nächster Zeit zur Ausführung gelangen. Aus diesem Grunde wollen wir uns auch nicht über dieselben aussprechen. Es liegt jedoch auf der Hand, dass der Projektverfasser bei einer durchgehenden Korrektion der Aire das neue Trasse so zu wählen hatte, dass später die Hafenanlagen ohne unnütze Änderungen der bestehenden Flussbauten durchgeführt werden könnten. Die bezüglichen Dispositionen sind ebenfalls auf der wiederholt erwähnten Karte angegeben (in grün).

Damit haben wir die verschiedenen Gründe, welche zur Aufstellung des vorliegenden Projektes führten, im einzelnen dargelegt.

II. Beschreibung des Projektes.

A. Die Aire.

Da die Aire in ihrem oberen Laufe auf grosse Strecken korrigiert ist, scheint es begreiflich, dass die Überschwemmungen vom März 1934 hauptsächlich in der unteren Partie den grössten Schaden verursachten. Ausserdem ist der Flusslauf bei Grand-Lancy ziemlich eingeschnitten. Der Projektverfasser hat daher die neue Korrektion erst von 115 m oberhalb der roten Brücke (Pont Rouge) an abwärts vorgesehen. Die Strecke von Profil 0—10 mit seitlichen Anschlussmauern und fester Sohle ist als Übergang zum eigentlichen Kanal zu betrachten. Von Profil 10 abwärts ist ein regelmässiges Gerinne mit grössten Dimensionen von $8,00 \times 3,90$ m und Mittelrinne geplant, das im Hinblick auf die langandauernde Trockenperiode und die städtischen Verhältnisse eine Abschwemmung der Abfälle verschiedener Art auch bei geringen Wassermengen sicherstellt und zugleich eine Begehung des Kanals ermöglicht.

Das Längenprofil weist Gefälle von 1,5 bis 1,2 ‰ auf, die in gewissen Abständen durch Überfälle unterbrochen werden.

Im untersten Lauf — bei der Einmündung in die Arve — wird das alte Flussbett beibehalten. Die natürliche tiefe Einbettung des Gewässers macht hier eine Kanalisierung entbehrlich. Hierbei ist dann auch für alle später wünschbar werdenden flussbaulichen Anlagen freier Raum gelassen. Alle diese Kanalisationsarbeiten sollen in Betonmauerwerk ausgeführt werden, wobei für gewisse Strecken Sohlenpflasterung in Naturstein vorgesehen ist. In das Projekt sind ebenfalls die durch die Gewässerkorrektion bedingten Brücken und Strassenanschlüsse einbezogen worden.

Es sei noch erwähnt, dass die Kantonsregierung beabsichtigt, den Kanal einzudecken, um die Decke als Fahrbahn eines neuen Strassenzuges benutzen zu können. Die in Frage stehende Disposition ist im Projektbericht graphisch dargestellt, berührt aber die gegenwärtige Vorlage in keiner Weise und ist deshalb nicht im Voranschlag enthalten.

Die Gesamtlänge der neu projektierten Airekorrektion beträgt rund 1370 m.

B. Die Drize.

Die Drize soll unmittelbar oberhalb der Strasse von St-Julien gefasst und in einem geschlossenen Kanal auf direktem Wege in die Aire geleitet werden. Die Einmündung in den Vorfluter bleibt an gleicher Stelle. Da dieses Gewässer ein bedeutend kleineres Einzugsgebiet als die Aire aufweist, konnte man das Kanalprofil entsprechend kleiner wählen. Aus städtebaulichen Gründen wird man die kanalisierte Drize zum vornherein eindecken müssen. Um das grobe Geschiebe, Strauchwerk und überhaupt alles Geschwemmsel vor Eintritt in den Ablaufkanal aufzuhalten, ist unmittelbar oberhalb der Strasse ein mit den nötigen Vorrichtungen gut und zweckmässig ausgerüsteter Kiesfang projektiert. Das neue Profil ermöglicht genügende Spülung auch bei geringen Abflussmengen. Die Dimensionen desselben ausschliesslich gewölbter Sohle und armierter Decke betragen $2,80 \times 2,50$ m.

Der Kanal wird eine Länge von 1436,50 m und der Kiesfang eine solche von 82 m erhalten, so dass sich die Korrektion der Drize auf eine Strecke von insgesamt 1518,50 m ausdehnen wird. Das Gefälle beläuft sich in der Hauptsache auf 5,7 ‰.

Das für die Genfer Verbindungsbahn gebildete Konsortium (Bund, Kanton und SBB) hatte die Korrektion der Drize mit offenem Kanal vorgesehen und die Kosten entsprechend berechnet. Die endgültige Gesamtvorlage (Aire und Drize) hat — wie bereits erwähnt — für die Drize aus hygienischen und städtebaulichen Gründen einem gedeckten Kanal den Vorzug gegeben, welche letztere Bauart jedoch bedeutend teurer zu stehen kommt als die zuerst vorgesehene. Das eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement ist als Mitglied des Konsortiums gewillt, nur die für den offenen Kanal berechneten Kosten von Fr. 860,000 anzuerkennen, abzüglich der ordentlichen und ausserordentlichen

Bundessubventionen. Im Bundesbeschlussentwurf, Art. 1, sind daher die Hauptposten des Kostenvoranschlages des ersten und des nunmehr den allgemeinen Bedürfnissen angepassten Projektes getrennt angeführt.

Zusammenfassend möchten wir noch auf einen weiteren Vorteil die-er beiden Korrekturen aufmerksam machen.

Indem die beiden kanalisierten Wasserläufe bedeutend tiefer als die natürlichen Gewässer zu liegen kommen, kann man ohne Zweifel auf eine weitgehende Entwässerung der ganzen Gegend rechnen. Sollten die zwei Vorfluter nicht genügen, so ist immerhin die Möglichkeit vorhanden, später sekundäre Entwässerungsnetze anzuschliessen.

III. Baukosten.

Im Kostenvoranschlag sind die beiden Korrekturenunternehmen getrennt behandelt, wobei die mutmasslichen Baukosten folgende sind:

| | |
|----------------------------|-----------------------------------|
| Korrektion der Aire . . . | Fr. 1,700,000 |
| Korrektion der Drize . . . | » 1,352,000 (geschlossener Kanal) |
| Gesamtkosten | <u>Fr. 3,052,000</u> |

Zur Berechnung dieser Baukosten hat der Projektverfasser die in den letzten Jahren für die Wasserbauten an der Aire bezahlten Löhne und Preise als Grundlage genommen. Ebenso wurden während der Ausführung der Arbeiten allfällig eintretende Störungen durch Hochwasser berücksichtigt.

IV. Subventionierung.

Arbeiten von der Art und Ausdehnung der beiden in Frage stehenden Korrekturen, welche so verschiedenen und vielseitigen Interessen dienen sollen, wurden früher von den eidgenössischen Räten mit 40 oder sogar mit 50 % unterstützt. Dabei ist in Erwägung zu ziehen, dass sich das Einzugsgebiet dieser natürlichen Gewässer hauptsächlich ausserhalb der Schweiz, nämlich in Frankreich befindet und die Genfer wohl oder übel das von den Hängen des Salève stammende Wasser und Geschiebe aufnehmen und weiter ableiten müssen. Die ersten Korrekturenarbeiten an der Aire erhielten einen Bundesbeitrag von $33\frac{1}{3}$ %, in den letzten Krisenjahren einen solchen von 30 %. Mit dem letztern Beitragsverhältnis wurde die durch das eidgenössische Finanzprogramm angeordnete Herabsetzung der Subventionssätze möglichst berücksichtigt. Eine weitere Reduktion würde daher die Ausführung dieser Arbeiten sehr erschweren, wenn nicht direkt verunmöglichlichen.

Wir beantragen deshalb, für die fraglichen Korrekturenarbeiten einen Bundesbeitrag von 30 % zu bewilligen, das sind Fr. 915,600, als 30 % der Voranschlagssumme von Fr. 3,052,000. Der jährlich auszurichtende Höchstbetrag der Subvention wäre auf Fr. 400,000 festzusetzen.

Zum ordentlichen Beitrag können dann noch Subventionen an die Lohnsumme ausserberuflich beschäftigter Arbeitsloser bewilligt werden.

Wir erlauben uns daher, Ihnen den beigefügten Entwurf eines Bundesbeschlusses zu unterbreiten und zur Genehmigung zu empfehlen.

Genehmigen Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 10. Dezember 1934.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Pilet-Golaz.

Der Bundeskanzler:

G. Bovet.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

über die

Zusicherung eines Bundesbeitrages an den Kanton Genf für die Korrektion der Aire und Drize in den Gemeinden Carouge, Lancy und Genf.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

auf Grund des Bundesgesetzes vom 22. Juni 1877 betreffend die Wasser-
baupolizei;

nach Einsicht eines Schreibens der Regierung des Kantons Genf vom
28. September 1934;

einer Botschaft des Bundesrates vom 10. Dezember 1934,

beschliesst:

Art. 1.

Dem Kanton Genf wird für die Korrektion der Aire und Drize in den
Gemeinden Carouge, Lancy und Genf ein Bundesbeitrag von 30 % der wirk-
lichen Kosten zugesichert bis zum Höchstbetrage von Fr. 915,600, das heisst
30 % der Voranschlagssumme von Fr. 3,052,000. Die Gesamtsubvention setzt
sich wie folgt zusammen:

Korrektion der Aire 30 % von Fr. 1,700,000 = Fr. 510,000

Korrektion der Drize:

a. Bau eines offenen Kanals gemäss beabsichtigter Projekt-
ausführung des Konsortiums für die Verbindungsbahn
(Bund, Kanton und S. B. B.) 30 % von Fr. 860,000 = » 258,000

b. Bau eines geschlossenen Kanals; 30 % der obigen Be-
trag übersteigenden Mehrkosten von . . Fr. 492,000 = » 147,600

Somit Gesamtbeitrag des Bundes (wie oben) Fr. 915,600

Des weitern können auf Grund der Bundesbeschlüsse über Krisenhilfe
für Arbeitslose, vom 13. April 1933 und 22. Juni 1934, Beiträge an die Lohn-
summe der ausserberuflich beschäftigten Arbeitslosen bewilligt werden.

Art. 2.

Die Auszahlung der ordentlichen Bundessubvention erfolgt im Verhältnis des Fortschreitens der in den jeweiligen Bauprogrammen vorgesehenen Arbeiten gemäss den von der Kantonsregierung eingereichten und vom eidgenössischen Oberbauinspektorat geprüften Kostenausweisen. Der jährliche Höchstbetrag beläuft sich auf Fr. 400,000, zahlbar erstmals im Jahre 1935.

Art. 3.

Bei der Berechnung des Bundesbeitrages werden berücksichtigt die eigentlichen Baukosten, einschliesslich der Enteignungen und der unmittelbaren Bauaufsicht, die Kosten des Ausführungsprojektes und des Kostenvoranschlages, ferner die Aufnahmen des Perimeters. Dagegen sind nicht in Anschlag zu bringen die Kosten irgendwelcher anderer Vorverhandlungen, der Tätigkeit von Behörden, Kommissionen und Beamten (von den Kantonen laut Art. 7 a des Wasserbaupolizeigesetzes zu bestellende Organe), auch nicht die Kosten der Geldbeschaffung und die Verzinsung.

Art. 4.

Dem eidgenössischen Oberbauinspektorat sind die jährlichen Bauprogramme zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 5.

Die planmässige Bauausführung und die Richtigkeit der bezüglichen Ausweise werden vom eidgenössischen Oberbauinspektorat kontrolliert. Die Kantonsregierung wird zu diesem Zwecke den Beamten der genannten Amtsstelle die nötige Auskunft und Hilfeleistung zukommen lassen.

Art. 6.

Der Unterhalt der subventionierten Bauten ist gemäss dem eidgenössischen Wasserbaupolizeigesetz vom Kanton Genf zu besorgen und vom eidgenössischen Oberbauinspektorat zu überwachen.

Art. 7.

Dem Kanton Genf wird eine Frist von einem Jahr gewährt, um sich darüber zu erklären, ob er den vorstehenden Bundesbeschluss annimmt.

Der Bundesbeschluss fällt dahin, wenn dessen Annahme nicht innerhalb dieser Frist erfolgt.

Art. 8.

Dieser Beschluss tritt, als nicht allgemein verbindlicher Natur, sofort in Kraft.

Der Bundesrat ist mit seiner Vollziehung beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Bewilligung eines Bundesbeitrages an den Kanton Genf für die Korrektion der Aire und Drize in den Gemeinden Carouge, Lancy und Genf. (Vom 10. Dezember 1934.)

| | |
|---------------------|------------------|
| In | Bundesblatt |
| Dans | Feuille fédérale |
| In | Foglio federale |
| Jahr | 1934 |
| Année | |
| Anno | |
| Band | 3 |
| Volume | |
| Volume | |
| Heft | 50 |
| Cahier | |
| Numero | |
| Geschäftsnummer | 3202 |
| Numéro d'affaire | |
| Numero dell'oggetto | |
| Datum | 12.12.1934 |
| Date | |
| Data | |
| Seite | 848-855 |
| Page | |
| Pagina | |
| Ref. No | 10 032 501 |

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.