

Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Zusage eines Bundesbeitrages an den Kanton Basel-Stadt für die Korrektion der Wiese.

(Vom 9. März 1885.)

Tit.

Die Regierung des Kantons Basel-Stadt hat um einen Bundesbeitrag für die dortige Wiesekorrektion nachgesucht. Es geschah dies zunächst durch ein von technischen Vorlagen begleitetes Schreiben vom 15. Dezember 1883. Da aber die dortigen Behörden damals den Entscheid bezüglich eines die unterste Strecke der Wiese betreffenden Alternativprojektes nicht getroffen hatten, so konnte das definitive Subventionsgesuch erst infolge der Großrathsbeschlüsse vom 23. Juni und 15. Dezember am 17. Dezember 1884 eingereicht werden. Die dazu gehörige, gegenüber der ersteingereichten etwas modifizierte technische Vorlage folgte am 5. Januar, und ein hierseits veranlaßter Nachtrag zu dieser am 11. Februar 1885. Beigefügte Druckschriften betreffen Regierungs- und Kommissionsberichte an den Großen Rath und ein technisches Expertengutachten über das erwähnte Alternativprojekt.

Das eidgenössische Oberbauinspektorat hat schon nach der ersten und dann wieder nach der zweiten Eingabe, beide Male gestützt auf Lokalbesichtigung, sich mit der Angelegenheit beschäftigt und darüber Bericht erstattet.

Der hier nachfolgenden Besprechung fügen wir zu beßerm Verständniß eine Uebersichtskarte bei, indem wir uns im Uebrigen auf die Pläne und Profile der baslerischen Vorlage selbst beziehen.

Die Wiese entspringt am Feldberge im badischen Schwarzwald, und es liegt auch der größte Theil ihres Laufes im Großherzogthum Baden. Zwischen dem dortseitigen Lörrach und dem hierseitigen Riehen in die Schweiz eintretend, bleibt sie, zwar immer in der Nähe der badischen Grenze, bis zur Mündung in den Rhein bei Kleinhüningen auf dem Gebiet von Basel-Stadt, und es beträgt die Länge ihres Laufes auf demselben ungefähr 6 km.

Sie ist hier, bei einem Einzugsgebiete von etwa 450 km² (dasselbe beträgt nach Angabe des großherzoglich badischen Centralbureau für Meteorologie etc. zu Lörrach 424 km²), der zu 450 m³ angegebenen maximalen Abflußmenge und dem Gefälle von 4,3 ‰, ein der Töls in deren unterem Laufe ähnlicher Fluß, indem letztere bei Pfungen ein Gebiet von 390 km², eine maximale Abflußmenge von 384 m³ und 4,4 ‰ Gefäll besitzt. Es ist für eine weiterhin zu beantwortende Frage von Interesse, daneben anzuführen, daß für die Emme bei Emmenmatt, unterhalb der Ilfsmündung, wo ihr Gebiet 434 km² und das Gefäll 7,2 ‰ beträgt, die maximale Abflußmenge bloß zu 254 m³ bestimmt worden ist.

Laut Mittheilung der Basler Regierung hat die Wiese seit Langem auf Basler Gebiet viel Schaden und Unkosten veranlaßt, und es ist dies in neuester Zeit noch in sehr erhöhtem Maße der Fall gewesen. Die früher bekannten Hochwasser seien schon durch dasjenige von 1877 übertroffen worden, welches an der schon vorher bestandenen Eindämmung große Zerstörungen anrichtete, besonders auf der Strecke zwischen der Eisenbahnbrücke und Kleinhüningen dieselbe fast ganz vernichtete.

Dennoch habe das Hochwasser von Ende Dezember 1882 noch weit größere Dimensionen angenommen, in Folge dessen die nach 1877 neu ausgeführten oder wieder hergestellten Korrektionsarbeiten neuerdings große Beschädigungen erlitten hatten. Selbstverständlich beschränkte sich der Schaden nicht nur hierauf, sondern es kam noch derjenige hinzu, welchen der an mehreren Stellen aus seinem Bette ausgebrochene Fluß und die daherige Ueberschwemmung in verschiedenen Beziehungen veranlaßten.

Solchen Ereignissen auch für den Fall der Wiederkehr derartiger außerordentlicher Wassergrößen vorzubeugen, ist der Zweck der Arbeiten, welche Gegenstand des vorliegenden Subventionsgesuches sind.

Dieselben entfallen auf zwei wesentlich von einander verschiedene Abtheilungen, wovon die eine die Flußstrecke oberhalb der Freiburgerstraße, die andere diejenige unterhalb derselben, beziehungsweise unterhalb der Eisenbahnbrücke betrifft.

Wie schon aus der beiliegenden Karte und noch besser aus dem Plane in großem Maßstabe ersichtlich ist, besitzt der Flußlauf auf der erstern, $\frac{3}{4}$ der ganzen Länge einnehmenden Strecke ein sehr regelmäßiges Aligement, indem dasselbe, soweit hier in Betracht kommend, nur aus zwei Geraden und einer Kurve von ziemlich großem Halbmesser besteht. Nicht in Betracht kommt nämlich das oberste, auf Gemeindebann Riehen liegende Stück, weil die zwar auch auf diesem durch das Hochwasser von 1882 veranlaßten Uferbrüche schon vor Einreichung des Subventionsgesuches vom 15. Dezember 1883 wieder verbaut waren, übrigens auch das Profil dort die nöthige Größe gegenüber einem Hochwasser, wie das von 1882, schon besaß, während dies von da weg nicht der Fall war.

Diese regelmäßige Flußrichtung ist selbstverständlich das Ergebniß einer schon früher ausgeführten Korrektion. In Wirklichkeit handelt es sich auf der obern Abtheilung auch nur um stellen- und streckenweise Konsolidirungen und Vervollständigungen derselben mittelst Verstärkung der Wuhre, Bärmen und Dammhöschungen, wie besonders auch durch Erhöhung der Dämme. Es besteht hier nämlich ein Doppelprofil, bei dem, infolge der nur 1 m. betragenden Höhe der das Mittelprofil begrenzenden Wuhre, auf den Bärmen zur Zeit sehr hoher Wasserstände eine heftige Strömung besteht, so daß die geeigneten Vorkehrungen zu Verhinderung von Erosionen auf den Bärmen und am Fuß der Dämme sehr nothwendig sind.

Dazu kommen dann noch auf beiden Seiten Kanäle zu Abführung des Filtrationswassers, deren Anlage insofern in Beziehung zu der Dammerhöhung steht, als ihr Aushub für diese als Füllmaterial verwendet wird. Hinwieder bringt die Erhöhung des Flußprofils auch die Hebung von Brücken und Stegen nebst Anfahrten mit sich, während die Parallelkanäle verschiedene Durchlässe erfordern. Diese Arbeiten sind im Kostenvoranschlage einzeln aufgeführt, und es ergibt sich schon aus dem Gesamtbetrage des letztern von Fr. 74,000, im Zusammenhalte mit der über 2200 m. betragenden Länge dieser Flußstrecke, daß es sich nicht um einen gänzlichen Neubau, sondern nur um Arbeiten der vorstehend angegebenen Art handeln kann.

Uebrigens ist zu bemerken, daß dieselben zum großen Theil schon in den Wintern 1883/84 und 1884/85 ausgeführt worden sind, wie denn von der Regierung von Basel-Stadt darauf Anspruch gemacht wird, daß die nach der Eingabe vom 15. Dezember 1883 ausgeführten Arbeiten zur Subventionirung zugelassen werden. Ueber die Kosten, welche seit dem Hochwasser von 1882 bis zu diesem

Zeitpunkte für solche Arbeiten aufgegangen sind, ist zwar auch ein Verzeichniß den Akten beigelegt, aber ohne das Subventionsgesuch darauf zu beziehen.

Wir wollen hier noch eine beide Hauptabtheilungen der Wiese-korrektion betreffende Frage berühren.

Wie schon vorstehend angedeutet wurde, ist ein Theil der beim Hochwasser von 1882 entstandenen Beschädigungen auf die Heftigkeit, also Geschwindigkeit der Strömung zurückzuführen, woraus sich das Bedürfniß ergibt, den betreffenden Theilen der Korrektionswerke die dieser gegenüber erforderliche Widerstandsfähigkeit zu geben.

Als Hauptmangel der Wiesekorrektion in ihrem Bestande vor 1882 ergab sich aber doch die ungenügende Größe des Durchflußprofils. Die Berechnung ergibt, daß dasselbe nur einer sekundlichen Wassermenge von 370 m³ entsprochen hat, während, wie schon bemerkt, diejenige des fraglichen Hochwassers mindestens auf 450 m³ taxirt wurde. Es ist daher eine Frage von größter Wichtigkeit, ob nun das dem gegenwärtigen Projekte zu Grunde gelegte Querprofil bei allen denkbaren Eventualitäten genügen werde.

Man ist bei Bestimmung desselben so verfahren, daß es für 450 m³ berechnet, zu der damit erhaltenen Damnhöhe aber noch ein Zuschlag von 0,60 m. gemacht wurde, und man dürfte in Wirklichkeit berechtigt sein, anzunehmen, daß damit genug geschehen ist. Es spricht dafür obige Vergleichung mit zwei andern Gewässern, aus welcher sich ergibt, daß bei dieser Festsetzung das Verhältniß zwischen Gebietsgröße und maximaler Abflußmenge bei der Wiese vollkommen so ungünstig wie bei der Töb und weit ungünstiger als bei der Emme vorausgesetzt wurde, während erstere wegen verhältnißmäßig sehr starker Anschwellungen und letztere doch auch nicht wegen gegentheiligen Verhaltens bekannt ist. Außerdem spricht aber auch für diese Annahme, daß das Wiesehochwasser von 1882 die Folge höchst außergewöhnlicher Umstände war, nämlich davon herrührte, daß auf einen sehr starken Schneefall heftige Regengüsse folgten, die so lange andauerten, bis der Schnee selbst auf den höchsten Punkten des Schwarzwaldes geschmolzen war. Allerdings fiel nach Beobachtung auf einer zunächst dem Wiesegebiet gelegenen meteorologischen Station am 27. Dezember 1882 in 24 Stunden eine Regenmenge, welche allein schon für Sekunde und Quadratkilometer über 1 m³ ergibt; aber es hätte dies aus bekannten Gründen nicht eine Abflußmenge von gleichem Betrage ergeben können, ohne das Hinzukommen des Wassers der Schneeschmelze.

Uebrigens ist dann eben über das strikte, nach der angenommenen maximalen Abflußmenge erforderliche Profil noch die Ueberhöhung von 0,60 m. angenommen worden. Eine solche Reserve ist bei geschiefgeführten Gewässern schon wegen der Möglichkeit, daß das Flußbett während eines Hochwassers sich erhöht, im Allgemeinen nöthig. Auf der obern Strecke der Wiese sind solche Erhöhungen indessen bei den oben erwähnten Hochwassern nicht beobachtet worden.

Wie sehr die Verhältnisse auf der untern Abtheilung, zu deren Besprechung wir hienach übergehen, schon bezüglich der Richtung ungünstiger sind, zeigt ein Blick auf die Karte. Gleich unterhalb der Brücke der badischen Eisenbahn besteht eine Kurve, die beinahe einem rechten Winkel entspricht. Von da weg beschreibt der größte Theil des Wasserlaufes eine gegen Kleinhüningen ausbiegende Kurve.

Ein ganz besonders ungünstiger Umstand für diese Strecke ist es aber, daß sie unter dem Stau der Hochwasser des Rheins steht. Letztere steigen an der Mündung der Wiese 6 m. über Niederwasser an (nämlich nach dem höchsten bekannten Stand in September 1852 von 6,63 über Nullpunkt am Pegel zu Basel); dies entspricht aber annähernd dem ganzen Sohlgefälle, welches die Wiese bei 1550 Länge und 4,3 ‰ auf der Strecke vom Wehr des Kleinhüningerkanals zunächst unterhalb der Brücke der Freiburgerstraße bis zum Rhein besitzt. Dieser Stau übt einen bedeutenden Einfluß auf die Abflußverhältnisse der Wiese. Er äußert sich erstlich darin, daß beim Zusammentreffen höherer Stände der Wiese mit solchen des Rheins gegen letztern hin die Gefällslinie des Wasserspiegels der erstern nicht parallel mit derjenigen der Sohle verläuft, sondern sich ausflacht, was also einer Erhöhung desselben entspricht. Sodann vermindert sich auch wegen dieses Staues successive die Geschwindigkeit. Wenn daher die Eindämmung der Wiese schon aus erstem Grunde höher gehalten werden muß, als es ohne Rücksicht auf den Rhein stau der Fall wäre, so ist hier eine weitere Ueberhöhung wegen der sehr möglichen Erhöhung des Flußbettes infolge von Geschiebsablagerungen höchst nothwendig.

Wie eingangs erwähnt wurde, handelte es sich bezüglich dieses untersten Laufes der Wiese um ein Alternativprojekt. Das schon wiederholt und auch 1882 vorgekommene Durchbrechen des linksseitigen Dammes in der scharfen Kurve zunächst unterhalb der Eisenbahnbrücke führte zu dem naheliegenden Gedanken, dem Flusse die natürliche, ihn auf dem kürzesten Wege dem Rhein zuführende Richtung, wie er sie bei jenen Anlässen unter Verwüstung des in derselben liegenden Bodenstreifens eingeschlagen hat, zu belassen,

d. h. sein definitives Bett in derselben anzulegen. Die Vorzüge, welche dieser in der beiliegenden Karte mit Punktirung angedeuteten Richtung bloß vom technischen Gesichtspunkte zukommen, dürften außer Zweifel stehen und in Anerkennung derselben wurde auch die Realisirung des daherigen Projektes von der Regierung von Basel-Stadt angestrebt. Allein dasselbe begegnete wegen der davon in eint oder anderer Weise berührten Interessen großen Schwierigkeiten. Da zugleich einerseits der Kostenpunkt sich für einen dem Bedürfnisse entsprechenden Ausbau des alten Flußbettes günstiger gestaltete, als bei der gänzlichen Verlegung desselben, und andererseits durch die letztere Komplikationen bezüglich der Unterhaltsfrage veranlaßt worden wären, fiel der schließliche Entscheid auf Beibehaltung der alten Richtung.

Dabei ist angenommen worden und dürfte zuzugeben sein, daß mittelst der nöthigen Vervollständigungen des bestehenden Bettes in Beziehung auf Größe des Profils und Festigkeit seiner Einfassungen die voraussichtlich sichere Ableitung der Wiese überhaupt erzielt werden könne. Diesen beiden Anforderungen soll in ganz besonderer Weise in der zugleich im Sinne der Vergrößerung des Halbmessers nach Möglichkeit zu verbessernden Krümmung unterhalb der Eisenbahnbrücke entsprochen werden. Aber auch auf der übrigen Strecke sollen die beidseitigen Dämme unter entsprechender Verstärkung ihres Querschnittes erhöht und an den flußwärts gekehrten Böschungen derselben die Steinbekleidungen in genügender Weise vervollständigt werden.

Es ist nämlich zu bemerken, daß hier nicht, wie auf der oberen Strecke, ein Doppelprofil, sondern ein einfaches Profil besteht, gebildet aus zwei Kiesdämmen, die flußwärts mit Steinbekleidung versichert sind. Die erforderlichen Dimensionen des Profiles wurden nach der maximalen sekundlichen Abflußmenge mit einem Sicherheitszuschlag zu der Dammhöhe von 0,50 m. bestimmt. Jedoch sind gewisse Abweichungen hievon in Frage gekommen.

Erstlich handelt es sich um die Tieferhaltung des rechtseitigen Dammes zunächst oberhalb Kleinhüningen zu dem Zwecke, dem Filtrations- und Tagwasser, welches sich auf der rechten Seite der Wiese sammelt und gegen Kleinhüningen (unter dem Rangirbahnhof der badischen Bahn durch mittelst eines großen Durchlasses) fließt, dort den Abfluß in die Wiese zu ermöglichen.

Diese Vorkehr ist in dieser Weise nur dann zulässig, wenn infolge der Höhe des Bodens oder infolge künstlicher Anlagen, wie Erhöhung des Straßendamms, auch bei höchsten und durch den Rheinstau noch gesteigerten Wasserständen der Wiese, das durch

die fragliche Lücke im Damme austretende Wasser auf ein zunächstliegendes Becken beschränkt bleibt, so daß es nach Anfüllung desselben wieder in die Wiese zurückgestaut wird. Es muß dies als nothwendige Bedingung angesehen werden nicht nur wegen des Schadens, welchen das austretende Wasser, wenn es sich weiter ausdehnen könnte, anrichten würde, sondern namentlich auch wegen der durch den Wasserverlust veranlaßten Verminderung der Stoßkraft an einer Stelle, wo derselbe so sehr in's Gewicht fällt.

Ein zweiter Punkt betrifft die Brücke über die Wiese bei Kleinhüningen. Diese muß, um das nöthige Durchflußprofil zu erhalten, erhöht werden, und es war das im ursprünglichen, im Dezember 1883 eingereichten Projekte entsprechend der nöthig befundenen Höhe der Dämme vorgesehen. Daraus ergab sich mit Berücksichtigung der Konstruktionsdicke eine Erhöhung der Fahrbahn um 1,35 m. (nach Höhe über Nullpunkt des Rheinpegels von Basel ausgedrückt eine solche von 4,55 m. auf 5,90 m.).

Weil aber die entsprechende Erhöhung der Anfahrten gewisse Inkonvenienzen für die nächstliegenden, ohne alle Rücksicht auf die bestehenden hydrographischen Verhältnisse angelegten Gebäude mit sich bringt, so wurde das Projekt im Sinne einer sehr verminderten Brückenhöhe (nämlich um etwa 0,75 m.) modifizirt.

Gleichzeitig wurde als weitere Modifikation desselben bestimmt, daß die Einschränkung der Wiese nicht bis zum Rhein fortgeführt, sondern bei der vorstehend besprochenen Brücke endigen solle.

Nun ist bekannt, daß immer am Endpunkte einer korrigirten Strecke eines geschiebführenden Wassers, sofern hier nicht sonst schon die Bedingungen für die Fortbewegung der Geschiebe bestanden, Ablagerungen entstehen, aus dem einfachen Grunde, weil das Aufhören der Einschränkung eine plötzliche Verminderung der Stoßkraft mit sich bringt.

Im vorliegenden Falle kommt dieser Umstand aber noch um so mehr in Betracht wegen der oben erwähnten, schon durch den Stau des Rheines veranlaßten Verminderung der Geschwindigkeit.

Die Erfahrung lehrt des Fernern, daß eine an einer Stelle des Flußbettes entstehende Erhöhung sich nach aufwärts fortpflanzt und daß sich dies zur Zeit von großem Geschiebszuflusse sehr rasch vollzieht.

Dieser Vorgang hat sich an der Wiese, wie das vorliegende Längenprofil und der Augenschein es zeigt, beim Hochwasser von 1882 in sehr auffälliger Weise vollzogen, indem unterhalb der Hünningerbrücke eine Ueberhöhung der Sohle von etwa 1,50 m.

entstanden war, diese aber über die ganze in Rede stehende Flußstrecke sich im Maße von etwa 1 m. fortpflanzte, so zwar, daß die Krone des zu oberst an derselben liegenden Wehres des Kleinhünigenkanals, bei welchem vorher, wie angegeben wird, ein Absturz bestund, noch jetzt etwa 40 cm. unter dem Flußbette liegt.

Aus den angegebenen Gründen müssen wir es unerläßlich finden, die Einschränkung der Wiese soweit fortzusetzen als nöthig ist, um die Fortbewegung ihrer Geschiebe bis in den Rhein zu sichern. Wir vermögen auch die in den vorliegenden Akten zum Ausdruck gekommene Ansicht, daß damit bis zu weiterer Erfahrung zugewartet werden könne, nicht zu theilen, einmal, weil die nöthigen Erfahrungen schon gemacht sind, und dann, weil das Zuwarten unter Umständen großen Schaden zur Folge haben kann. Einleuchten dürfte dabei auch die Beziehung, welche zwischen der gewünschten thunlichsten Tiefhaltung der Hünigerbrücke und der möglichsten Sicherung der ungehemmten Geschiebsabfuhr bis zum Rhein besteht. Gegenüber dem Einwande, daß infolge der mangelnden Eindämmung des Rheins diejenige der Wiese von letzterm her bedroht sei, ist zu bemerken, daß das auf das Vorland gelangende Rheinüberwasser keine große Geschwindigkeit besitzt, wobei es immerhin angezeigt ist, den linkseitigen Damm der Wiese auf der untersten Strecke auch gegen den Rhein durch Flechtwerk und Bepflanzung zu sichern. Bis zu welchem Punkte und in welcher Weise die Eindämmung der Wiese gegen den Rhein vorzuschieben sei, bildet übrigens einen Punkt, dessen Regelung für das definitive, der Genehmigung des Bundesrathes unterliegende Ausführungsprojekt vorbehalten bleiben kann, wie dies auch bezüglich der die Kleinhünigerbrücke und die vorgeschlagene Lücke im rechtseitigen Damme oberhalb derselben betreffenden Fragen gilt. Infolge einschlägiger Verhandlungen hat die Regierung von Basel-Stadt unterdessen die schon oben erwähnte, diese Punkte betreffende Ergänzung von Projekt und Kostenvoranschlag eingereicht.

Der zu der Vorlage vom 17. Dezember 1884 gehörige Kostenvoranschlag für die Flußstrecke von der Eisenbahnbrücke bis zur Kleinhünigenbrücke beläuft sich auf Fr. 185,000

Der Nachtrag für die Strecke von dieser Brücke bis zum Rhein „ 37,000
also das Total Fr. 222,000

Wie früher angegeben, beträgt der Kostenvoranschlag der obern Strecke „ 74,000
also beide zusammen Fr. 296,000

Eine Bemerkung, zu welcher dieser Kostenvoranschlag, auch derjenige für die obere Abtheilung, Anlaß geben kann, ist die, daß bei den Einheitspreisen für die Dammarbeiten große Transportweiten vorausgesetzt werden müssen. Diese Voraussetzung trifft in Wirklichkeit wenigstens zum Theile zu, und übrigens kommen für die schließliche Berechnung der Bundesbeiträge nur die wirklichen Kosten in Betracht.

Wichtiger ist die Frage, ob es sich rechtfertige, die Kosten der Ersetzung der jetzigen hölzernen Brücke bei Kleinhüningen durch eine Eisenkonstruktion in ihrem ganzen Betrage für die Wiesekorrekktion und also für den daherigen Bundesbeitrag in Rechnung zu bringen.

Die zur Aeüßerung hierüber veranlaßte Regierung von Basel-Stadt glaubt diese Frage bejahen zu können, weil es sich nicht nur um die Erhöhung dieser Brücke, sondern um die Beseitigung der jetzt bestehenden zwei Joche mittelst einer das ganze Profil frei überspannenden Konstruktion handle, und zwar sowohl wegen des durch dieselben verursachten Stauens, als besonders auch wegen der Gefahr, daß das von der Wiese bei Hochwasser geführte Holz sich daran verfange.

Die Regierung macht zugleich geltend, daß die jetzige Brücke mit geringen Kosten noch längere Zeit erhalten werden könnte und also das Bedürfniß ihrer dermaligen Ersetzung allein auf die Wiesekorrekktion zurückzuführen sei. Da wir diese Begründung als richtig anerkennen müssen und es sich unter den hier bestehenden Verhältnissen um eine andere als eine Eisenkonstruktion nicht wohl handeln kann, glauben wir diesen Posten des Voranschlages nicht beanstanden zu sollen.

Wie schon erwähnt, sind die zur Subventionirung angemeldeten Arbeiten zu großem Theile ausgeführt oder in Ausführung begriffen. Wir glauben als bekannt voraussetzen zu dürfen, daß auch in frühern Fällen die seit Anhängigmachung eines Subventionsgesuches bis zu der bezüglichen Beschlußfassung ausgeführten Arbeiten berücksichtigt worden sind, und wie dies gekommen ist. Wir können nicht finden, daß dieses Verfahren ohne Nachtheil sei, selbst wenn zur Bedingung gemacht wird, daß die Art und Weise der Ausführung an sich zu keiner Aussetzung Anlaß geben dürfe; wir müssen daher auch wünschen, dasselbe nicht zur Regel werden zu lassen, sondern vielmehr dazu zurückzukehren, daß eine solche Unternehmung mit Anspruch auf Bundesbeitrag erst nach Bewilligung dieses letztern und nach Genehmigung des Projektes durch die Bundesbehörden in Angriff genommen werden dürfe.

Wenn es, um hiezu zu gelangen, angezeigt sein möchte, die Bestimmung zu treffen, daß von einem gewissen Zeitpunkte weg eine Abweichung hievon als nicht mehr zulässig bezeichnet werde, so scheint es nach besagten Vorgängen doch nicht thunlich, in vorliegendem Falle die Subventionirung zu verweigern.

Dafür, daß der sicheren Eindämmung der Wiese für die Subventionirung durch den Bund das nöthige Erforderniß der öffentlichen Nützlichkeit zukomme, bedarf es nach früher Gesagtem kaum noch eines umständlichen Nachweises, kann doch schon a priori nicht bezweifelt werden, daß bei Umgebungen eines Flusses, wie sie hier bestehen, eine Menge von Interessen beim Austreten desselben verletzt werden. Wie wir aber gesehen haben, liegen für die Wiese auch genügsame Erfahrungen vor, die ja auch den Beweis dafür lieferten, daß bei ihr die Gefahr des Anstretens in der größten Ausdehnung ihres Laufes auf Basler Gebiet bisher bestand. Ein Beweis für das Bestehen solcher Interessen in großem Belange ist auch in den bedeutenden Opfern zu erblicken, welche für deren Korrektur schon gebracht worden sind.

Dabei ist es selbstverständlich, daß diesen Interessen nur mit einer zweckentsprechenden Ausführung genügt wird. Wir finden, diese sei bei der obern Abtheilung in der Erhöhung der Dämme und den Verstärkungen, wie sie dort vorgesehen sind, zu erblicken. Bei der untern Abtheilung würde in der Wahl einer neuen Richtung zwar die rationellere Verbesserung erzielt; gleichwohl kann auch in der Richtung des jetzigen Laufes die nöthige Sicherheit erreicht werden, wenn die dazu erforderlichen, schon bezeichneten Bedingungen erfüllt werden. Die Schwierigkeit, welche die mangelnde Rheineindämmung veranlaßt, besteht für beide Projekte; es ist dies überhaupt ein Mangel, der sich für die Gegend bei Kleinhüningen, auch abgesehen von der Wiese, fühlbar macht.

Zu bemerken ist noch, daß an der Wiese mehrere Wasserfassungen zu verschiedenen Zwecken bestehen, von deren Einrichtung und Besorgung, damit der Zweck der Eindämmung nicht beeinträchtigt werde, verlangt werden muß, daß sie geeignet seien, vollkommene Sicherheit zu gewähren.

Es erübrigt uns noch, das Beitragsverhältniß zu besprechen. Die Regierung von Basel-Stadt wünscht, daß es zu 40⁰/₀ festgesetzt werde. Das eidgenössische Wasserbaupolizeigesetz vom 22. Juni 1877 bestimmt bekanntlich in seinem Art. 9, die vom Bunde zu leistenden Beiträge sollen in der Regel 40⁰/₀ der wirklichen Kosten nicht überschreiten. Wir haben schon bei früheren Anlässen ausgesprochen, daß wir diese Bestimmung nicht dahin auffassen, der Ansatz von 40⁰/₀ solle die Regel bilden, dies namentlich

nicht für Flußkorrekturen, wogegen wir aus verschiedenen, schon wiederholt entwickelten Gründen überhaupt ein höheres Beitragsverhältniß für die Wildbachverbauungen gerechtfertigt erachten.

Uebrigens kann angesichts der sich immerfort mehrenden Anforderungen an den Bund die Rücksichtnahme auf dessen Finanzlage nicht vermieden werden, und wenn diese, je höher die Beiträge bemessen werden, eine um so weitere Hinausrückung der Zahlungstermine mit sich bringt, so geht ja für die Kantone der Vortheil der Beitragserhöhung an Zinsen doch wieder verloren.

Bisher ist von der Bundesversammlung das Beitragsverhältniß von 40 % bei Flußkorrekturen festgestellt worden: für diejenigen der Aa und Melcha, des untersten Laufes der Aare im Kanton Aargau, der Thurkorrektur in den Kantonen Zürich und Thurgau, der Rheinkorrektur im Domleschg und des Tessinflusses von Bellinzona bis Langensee. Dagegen ist die frühere Regel des Dritttheilsverhältnisses auch neuerdings festgehalten worden bezüglich der bewilligten Nachtragssubventionen für die zuerst subventionirten großen Flußkorrekturen, dann für die Gewässerkorrekturen in den Kantonen Zürich und Thurgau, abgesehen von der Thur, die Binnengewässerkorrektur des Bezirks Werdenberg, die Landwasserkorrektur zu Davos, die Korrekturen des untern Laufes der Veveyse und der Gryonne und den untern Theil der Emmekorrektur im Kanton Bern. Wir glauben, aus dem Vorstehenden folgern zu sollen, daß auch der Subventionirung der Wiese das Dritttheilsverhältniß zu Grunde zu legen sei.

Indem wir uns erlauben, Ihnen auf Grund der vorstehenden Ausführungen den hier angefügten Entwurf eines Bundesbeschlusses zu unterbreiten und zur Genehmigung zu empfehlen, benutzen wir auch diesen Anlaß, Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 9. März 1885.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

Schenk.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf)

Bundesbeschluß

betreffend

**einen Bundesbeitrag an den Kanton Basel-Stadt für
Korrektionsarbeiten an der Wiese.**

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

- 1) eines Schreibens der Regierung von Basel-Stadt vom 15. Dezember 1883 und eines solchen dieser Regierung vom 15. Dezember 1884;
- 2) einer Botschaft des Bundesrathes vom 9. März 1885, auf Grund des Bundesgesetzes betreffend die Wasserbaupolizei im Hochgebirge, vom 22. Juni 1877,

beschließt:

Art. 1. Dem Kanton Basel-Stadt wird für den Ausbau der Korrektion der Wiese auf dortigem Gebiete, einschließlich ihrer Verlängerung bis zur Mündung in den Rhein, ein Bundesbeitrag zugesichert. Dieser Beitrag wird festgesetzt zu $33\frac{1}{3}\%$ der wirklichen Kosten bis zu dem Maximum von Fr. 98,700, als $33\frac{1}{3}\%$ der Voranschlagssumme von Fr. 296,000.

Art. 2. Die Vollendung dieser Arbeiten soll innert zwei Jahren, vom Inkrafttreten dieses Beschlusses an gerechnet, erfolgen. Das definitive Ausführungsprojekt bedarf der Genehmigung des Bundesrathes.

Art. 3. Bei Berechnung der Bundesbeiträge werden die laut Projekt und Kostenvoranschlag noch auszuführenden Arbeiten berücksichtigt.

Bezüglich der dabei in Anschlag kommenden Kosten und der Ausweise für letztere gelten die Bestimmungen in § 7 der Vollziehungsverordnung vom 8. März 1879 zum eidgenössischen Wasserbaupolizeigesetze.

Die Ausbezahlung des Bundesbeitrages erfolgt nach Ausführung der Arbeiten auf Grund von der Kantonsregierung eingereichter und vom Bundesrathe geprüfter und genehmigter Abrechnungen in drei Jahresraten im Maximum von Fr. 33,000 und beginnend mit dem Jahre 1887.

Art. 4. Der Bundesrath läßt die planmäßige Bauausführung und die Richtigkeit der Arbeits- und Kostenausweise kontroliren. Die Kantonsregierung wird zu diesem Zwecke den Beauftragten des Bundesrathes die nöthige Aukunft und Hülfeleistung zukommen lassen.

Art. 5. Die Zusicherung des Bundesbeitrages nach gegenwärtigem Beschlusse tritt in Kraft, nachdem von Seite des Kantons Basel-Stadt die Ausführung der projektirten Arbeiten gesichert sein wird.

Zur Vorlegung der bezüglichen Ausweise wird der Regierung eine Frist von sechs Monaten, vom Datum dieses Beschlusses hinweg gerechnet, gesetzt.

Der Bundesbeitrag fällt dahin, wenn der geforderte Ausweis nicht rechtzeitig geleistet wird.

Art. 6. Der Unterhalt des subventionirten Werkes und die Handhabung der Wasserbaupolizei an der Wiese ist gemäß dem eidgenössischen Wasserbaupolizeigesetze vom Kanton Basel-Stadt zu besorgen und vom Bundesrathe zu überwachen.

Art. 7. Dieser Beschluß tritt, als nicht allgemein verbindlicher Natur, sofort in Kraft.

Art. 8. Der Bundesrath ist mit dessen Vollziehung beauftragt.

Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Zusicherung eines Bundesbeitrages an den Kanton Basel-Stadt für die Korrektion der Wiese. (Vorn 9. März 1885.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1885
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	12
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.03.1885
Date	
Data	
Seite	637-649
Page	
Pagina	
Ref. No	10 012 663

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.