

## Protokoll

### über die Verhandlungen, welche die Regelung der Art und Weise der technischen und behördlichen Zusammenarbeit Deutschlands, Frankreichs und der Schweiz bei der Ausführung der Arbeiten der Regulierung des Rheins zwischen Strassburg/Kehl und Istein zum Gegenstand haben

Unterzeichnet am 18. Dezember 1929  
Vom Bundesrat genehmigt am 26. März 1930  
In Kraft getreten am 19. Mai 1930

---

Die Vertreter der Deutschen, Französischen und Schweizerischen Regierung, nämlich:

*(Es folgen die Namen der Vertreter)*

waren in der Zeit vom 4. bis 18. November 1929 in Strassburg und vom 15. bis 18. Dezember 1929 in Genf versammelt, um den Wortlaut der Abmachungen auszuarbeiten, die durch den Beschluss der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt vom 29. April 1925<sup>1</sup> (Abschnitt I, 3) vorgesehen sind, und welche die Art und Weise der technischen und behördlichen Zusammenarbeit ihrer Länder bei der Ausführung der Arbeiten für die Regulierung des Rheins zwischen Strassburg/Kehl und Istein regeln sollen.

Die genannten Vertreter haben sich über die nachstehenden Bestimmungen geeinigt und sind übereingekommen, ihren Regierungen zu empfehlen, diese Bestimmungen möglichst bald anzunehmen und die Annahme sich durch gegenseitigen Notenwechsel bekanntzugeben:

#### Art. 1

Deutschland und die Schweiz werden die Regulierung des Rheins von Strassburg/Kehl bis Istein nach Massgabe des von der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (Beschluss vom 29. April 1925<sup>2</sup> genehmigten Entwurfs ausführen. Frankreich wird diesem Unternehmen seinen technischen und behördlichen Beistand leihen.

#### Art. 2

1. Die Arbeiten werden nach einem Bauprogramm durchgeführt, das dem Abschnitt I Ziffer 1 des in Artikel 1 erwähnten Beschlusses entspricht. Sie werden an zwei Punkten gleichzeitig begonnen: 1. Bei Strassburg/Kehl, bad.-km 125,5/fr.-km 127,4, und 2. bei Hartheim, bad.-km 45,5/fr.-km 47,5. Die Arbeiten werden von Strassburg

BS 12 561

<sup>1</sup> Siehe BBl 1929 II 72.

<sup>2</sup> Siehe BBl 1929 II 72.

aus stromaufwärts, von Hartheim aus gleichzeitig stromaufwärts bis zu der Isteiner Schwelle, und stromabwärts bis zum Anschluss an die von Strassburg ausgehenden Arbeiten fortgesetzt.

2. Die jährlich in Angriff zu nehmenden Baustrecken können in jedem der drei Bauabschnitte bis zu je 12 km Länge ausgedehnt werden. Indessen können Teile dieser Strecken, in denen die augenblickliche Gestalt der Sohle für die Ausführung ungünstig ist, für die folgenden Jahre zur Verbauung zurückgestellt werden.

3. Sollten im Laufe der Arbeiten nach Massgabe der beim Bau gemachten Erfahrungen erhebliche Änderungen oder Ergänzungen am Bauprojekt notwendig werden, so hat die durch Artikel 7 eingesetzte Baukommission, vorbehaltlich der Zustimmung der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, hierüber zu beschliessen.

4. Es herrscht Einverständnis darüber, dass bei der Ausführung der Arbeiten streng nach wirtschaftlichen Grundsätzen vorgegangen werde und der jährliche Baufortschritt möglichst gross sein soll.

### Art. 3

Die zur Regulierung gehörenden Arbeiten umfassen:

- a) die Herstellung des Niederwasserbettes von Strassburg/Kehl bis zur Isteiner Felsenschwelle;
- b) die infolge der Regulierung etwa notwendig werdende Verlegung der Mündungen von Seitengewässern und die sonstigen Veränderungen oder Sicherungen der Ufer;
- c) gegebenenfalls die Anpassung der festen Brücken, ausser wenn diese Anpassung hauptsächlich durch die Entwicklung des Verkehrs, nicht aber durch die sich aus der Regulierung ergebenden Veränderungen der Fahrwasserinne notwendig wird.

### Art. 3<sup>bis</sup> 3

### Art. 4<sup>4</sup>

1. Bei der Anordnung der Regulierungswerke wird auf die bestehenden Anlagen tunlichst Rücksicht genommen werden. Die Fahrwasserrinne wird mit dem Auslaufkanal des Kembser Werkes und der vorgesehenen Mündung des Strassburger Hafens verbunden. Es werden alle notwendigen Massnahmen getroffen, um die Zu- und Ableitungskanäle wirksam zu erhalten.

2. Ausserdem wird im Interesse der Schifffahrt eine Vereinbarung darüber angestrebt, dass die vorläufigen Auslaufkanäle des elsässischen Seitenkanals später so gut wie möglich an die Fahrwasserrinne angeschlossen werden.

<sup>3</sup> Für die Fassung eines eingefügten Art. 3<sup>bis</sup> siehe Ziff. I des Zusatzes vom 3. Jan. 1955 hiernach.

<sup>4</sup> Siehe auch das Schlussprot. hiernach.

3. Die Anpassung von Häfen, Landungsanlagen und Fähren, die im Zusammenhange mit der Regulierung notwendig werden könnte, bleibt Aufgabe der Uferstaaten, die Anpassung der Schiffbrücken Aufgabe der Eigentümer.

#### **Art. 5**

1.<sup>5</sup> Die Ausführung der Regulierungsarbeiten wird der Badischen Wasser- und Strassenbaudirektion in Karlsruhe (Bauleitung) übertragen.

2. Die Bauleitung stellt das Personal ein, schafft die Einrichtungen für den Baubetrieb an und kauft die Baustoffe. Sie besorgt das Rechnungswesen und stellt die Abrechnung auf.

#### **Art. 6**

In Erfüllung der gemäss Abschnitt I. Ziffer 2a des Beschlusses der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt vom 29. April 1925<sup>6</sup> von Deutschland und der Schweiz übernommenen Verpflichtung wird der Bauleitung die Aufgabe übertragen, dafür zu sorgen, dass die Schifffahrt während der Ausführung der Regulierungsarbeiten nicht nennenswert behindert wird.

#### **Art. 7**

1. Die Geschäfte technischer und administrativer Art, die sich auf die Ausführung der Regulierung beziehen, werden durch eine Baukommission wahrgenommen. Diese besteht aus sechs Mitgliedern, von denen jeder Staat zwei ernennt. Sie tritt mindestens einmal jährlich zusammen. Jeder Staat übernimmt die Kosten für seine Vertretung.

2. Die Baukommission hat die Aufgabe, die von der Bauleitung für die Arbeit im ganzen und deren einzelnen Teile vorzulegenden Bauprogramme zu genehmigen, die Ausführung der Arbeiten zu überwachen, in den im dritten Absatz des Artikels 2 vorgesehenen Fällen zu entscheiden, den Regierungen periodisch über den Gang der Arbeiten sowie über die Einhaltung der Termine Bericht zu erstatten und die fertigen Baustrecken abzunehmen.

3. Die Beschlüsse der Baukommission werden mit Einstimmigkeit gefasst. Ihre Tätigkeit wird im einzelnen durch eine Geschäftsordnung<sup>7</sup> geregelt, die sie selbst aufstellt und den beteiligten Regierungen zur Genehmigung unterbreitet.

4. Wenn die Einstimmigkeit nicht erreicht werden kann, wird der Präsident des Ständigen Internationalen Gerichtshofes<sup>8</sup> von der Baukommission gebeten werden, einen Ingenieur zu bestimmen, der endgültig über die Punkte entscheiden wird, über

<sup>5</sup> Für eine neue Fassung dieser Ziff. siehe Ziff. II des Zusatzes vom 3. Jan. 1955 hiernach.

<sup>6</sup> Siehe BBl 1929 II 72

<sup>7</sup> [BS 12 568; AS 1958 1066]

<sup>8</sup> Der Ständige Internationale Gerichtshof wurde aufgelöst durch den Beschluss der Völkerbundsversammlung vom 18. April 1946 (BBl 1946 II 1227) und ersetzt durch den Internationalen Gerichtshof (SR 0.193.50).

die eine Übereinstimmung nicht erzielt werden konnte; soweit als möglich sollen Angehörige verschiedener Staaten mit Ausnahme der Angehörigen der beteiligten Staaten abwechselnd bestimmt werden.

5. Die Aufgabe der Baukommission wird beendet sein, wenn alle Regulierungswerke in die Unterhaltung der Uferstaaten übernommen sind, wie es in nachstehendem Artikel 9 vorgesehen ist.

### **Art. 8**

1. Die Geschäfte finanzieller Art, die sich auf die Ausführung der Regulierung beziehen, werden durch einen Finanzausschuss wahrgenommen. Dieser besteht aus vier Mitgliedern, von denen Deutschland und die Schweiz je zwei ernennen. Er tritt mindestens einmal jährlich zusammen. Jeder der beiden Staaten übernimmt die Kosten für seine Vertretung.

2. Der Finanzausschuss stellt der Bauleitung auf Anforderung die notwendigen Mittel zu Verfügung, überwacht deren Verwendung und gibt Richtlinien für das Rechnungswesen. Er erstattet den beiden Regierungen periodisch Bericht über den Stand der Baumittel und die Einhaltung des Voranschlages.

3. Die Beschlüsse des Finanzausschusses werden mit Einstimmigkeit gefasst. Seine Tätigkeit wird im einzelnen durch eine Geschäftsordnung<sup>9</sup> geregelt, die er selbst aufstellt und den beiden Regierungen zur Genehmigung unterbreitet.

### **Art. 9**

1. Sobald eine Strecke auf eine Länge von mindestens 5 km fertiggestellt ist, wird die Baukommission die Arbeiten auf dieser Strecke abnehmen.

2. Nach einer Frist von drei Jahren<sup>10</sup> wird, sofern die Bauwerke genügend Widerstandsfähigkeit gezeigt haben, jeder Uferstaat die auf seinem Hoheitsgebiet gelegenen Werke übernehmen und gleichzeitig mit ihrer Unterhaltung beginnen.

3. Die zuständigen Behörden der beiden Uferstaaten werden jedes Jahr über die für die Unterhaltung der Bauten notwendigen Massnahmen verhandeln.

4. Frankreich erhält von Deutschland und der Schweiz als Beitrag für diese Unterhaltung einen Zuschuss insoweit, als der wirkliche Unterhaltungsaufwand die jährlichen normalen Ausgaben übersteigt, die auf 10 000 französische Franken für den Kilometer der ausgebauten und in Unterhaltung genommenen Strecken festgesetzt sind. Dieser Betrag ist auf der Grundlage des Index für die Lebenshaltung in Frankreich im Jahre 1929 berechnet und wird entsprechend diesem Index geändert werden.

5. Es herrscht indessen Einverständnis darüber, dass, wenn während eines oder mehrerer Jahre die von Frankreich geleisteten Ausgaben unter dem genannten Normalbetrag bleiben, Frankreich, bevor es in den folgenden Jahren Deutschland und die Schweiz für diese Unterhaltung finanziell in Anspruch nimmt, die den Normal-

<sup>9</sup> [BS 12 570]

<sup>10</sup> Für eine neue Frist siehe Ziff. III des Zusatzes vom 3. Jan. 1955 hiernach.

betrag übersteigenden, für die Unterhaltung notwendigen Kosten bis zu der jährlichen Höhe von mindestens einem Zehntel des Normalbetrages zu seinen Lasten übernimmt, und zwar solange, als die etwa entstandenen Ersparnisse nicht vollständig aufgebraucht sein werden.

6.<sup>11</sup> Sobald Frankreich gemäss Absatz 2 dieses Artikels sämtliche auf seinem Hoheitsgebiet gelegenen Regulierungswerke übernommen haben wird, geht die Unterhaltung dieser Werke ausschliesslich zu seinen Lasten.

**Art. 9<sup>bis</sup>** <sup>12</sup>

**Art. 10**

1. Um die Ausführung des Abschnittes I Ziffer 2b des Beschlusses der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt vom 29. April 1925<sup>13</sup> sicherzustellen, und gegebenenfalls die schädlichen Folgen bestimmen zu können, welche für die bereits regulierte Strecke unterhalb Strassburg durch die Ausführung und das Bestehen der Regulierungsarbeiten oberhalb Strassburg entstehen könnten, wird der Zustand des Flussbettes unterhalb Strassburg bei Beginn der Arbeiten in dem erforderlichen Umfang dadurch festgestellt, dass Querschnitte im Abstand von je etwa 100 m in Verbindung mit Längsschnitten an jede Ufer und verschiedene Wasserspiegellinien aufgenommen werden. Ausserdem wird der Zustand der Regulierungsbauwerke aufgenommen werden. Diese Aufnahmen erfolgen auf Kosten des Unternehmens und unter Aufsicht der Baukommission. Das Ergebnis wird in einer Beschreibung mit den zugehörigen Plänen zusammengefasst und den Regierungen der beteiligten Staaten zur Anerkennung vorgelegt.

2. Die Aufnahmen werden erneuert, sobald eine der drei die Baukommission bildenden Delegationen es für notwendig erachtet.

3. Die Baukommission hat die nach Absatz 1 dieses Artikels in Betracht kommenden Schäden festzustellen und die Massnahmen für deren Ausbesserung zu bestimmen.

4. Nach Beendigung der Aufgabe der Baukommission wird die Ausführung der Aufnahmen, die Feststellung der Schäden und die Bestimmung der Wiederherstellungsmassnahmen an die Verwaltungen der Uferstaaten der Stromstrecke zwischen Strassburg und Sondernheim übergehen. Jede dieser Verwaltungen wird von der anderen über das Programm der Massnahmen deren Ausführung einen unmittelbaren Einfluss auf die auf ihrem Hoheitsgebiet gelegenen Strom- und Uferstrecken haben könnte, Mitteilung erhalten, damit sie auf die für beide Länder zuträglichste Art ausgeführt werden. Die genannten Verwaltungen werden sich über die bei der Durchführung der oben erwähnten Arbeiten sich ergebenden Fragen verständigen.

<sup>11</sup> Für eine Ergänzung dieser Ziff. siehe Ziff. IV des Zusatzes vom 3. Jan. 1955 hiernach.

<sup>12</sup> Für die Fassung eines eingefügten Art. 9<sup>bis</sup> siehe Ziff. V des Zusatzes vom 3. Jan. 1955 hiernach.

<sup>13</sup> Siehe BBl 1929 II 72.

5. Die Meinungsverschiedenheiten, die sich aus der Anwendung des vorhergehenden Absatzes ergeben könnten, werden der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt im Rahmen der geltenden Verträge und Übereinkommen unterbreitet.

#### **Art. 11**

Die deutsche, französische und schweizerische Regierung werden durch eine Vereinbarung ein besonderes Verfahren bestimmen für die Feststellung der Höhe etwaiger anderer als der in Artikel 10 genannten Schäden, die durch die Ausführung der Regulierungsarbeiten verursacht und zu deren Ersatz die diese Arbeiten ausführenden Staaten verpflichtet sind.

#### **Art. 12**

In Ausführung von Abschnitt I Ziffer 3 des Beschlusses der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt vom 29. April 1925<sup>14</sup> verpflichten sich die Uferstaaten, die Ausführung der Regulierungsarbeiten durch folgende Vergünstigungen nach besten Kräften zu erleichtern:

- a)<sup>15</sup> Unterstützung bei der Bauleitung bei ihrem Verkehr mit den Verwaltungsbehörden, insbesondere bei Durchführung etwaiger Verfahren, die nach den Landesgesetzen und -verordnungen erforderlich werden;
- b) unentgeltliche Benützung von öffentlichem Gelände zur Lagerung von Baustoffen, zu Errichtung von Werkplätzen und zur vorübergehenden Aufstellung von Baracken, in einer mit der sonstigen Benützungsart in Einklang stehenden Weise. Die Entwürfe für die Baueinrichtungen auf diesem Gelände bedürfen der Zustimmung der beteiligten Verwaltungen. Die Plätze müssen je nach der Fertigstellung der Arbeiten wieder instand gesetzt werden;
- c) das Unternehmen kann die notwendigen Baustoffe aus dem öffentlichen Gelände auf Grund besonderer Genehmigungen entnehmen, die von den beteiligten Verwaltungen unter den gleichen Bedingungen erteilt werden wie den Unternehmern öffentlicher Arbeiten und insbesondere zu den üblichen Gebühren;
- d) die Geräte und Betriebseinrichtungen der Verwaltung werden dem Unternehmen zur Verfügung gestellt, soweit es der normale Dienstbetrieb zulässt, gegen Erstattung der entstehenden tatsächlichen Ausgaben, zuzüglich der Kosten für Unterhaltung und Abschreibung;
- e)<sup>16</sup> die Erleichterungen, welche die Verwaltungen auf Grund der in Kraft befindlichen gesetzlichen Bestimmungen und Verordnungen für die Entnahme von Faschinenholz, Steinen und anderen Baustoffen genießen, werden dem Unternehmen zugebilligt;

<sup>14</sup> Siehe BBI 1929 II 72.

<sup>15</sup> Für eine Ergänzung dieses Bst. siehe Ziff. VI des Zusatzes vom 3. Jan. 1955 hiernach

<sup>16</sup> Für eine Ergänzung dieses Bst. siehe Ziff. VII des Zusatzes vom 3. Jan. 1955 hiernach.

- f) das bei den Arbeiten verwendete Personal kann auf dem Rhein und den Ufern bis auf eine Entfernung von 50 m hinter der Kante des Korrek-tionsufers vorbehaltlich der notwendigen polizeilichen Massnahmen frei verkehren.

### **Art. 13**

1. Bei der Einstellung des für die Bauarbeiten notwendigen Personals wird die Bauleitung nach Massgabe des Angebots geeigneter Arbeitskräfte (Angestellte und Arbeiter) Angehörige der drei beteiligten Staaten annehmen.
2. Die Bauleitung wird bei der Einstellung dieses Personals den Angehörigen des Staates, auf dessen Hoheitsgebiet das Personal beschäftigt werden soll, in angemessenem Umfange den Vorzug geben und zu diesem Zweck sich an die öffentlichen Arbeitsämter wenden.
3. Die Arbeitsbedingungen sollen den geltenden gesetzlichen und sonstigen Bestimmungen entsprechen, die auf den betreffenden Arbeitsstellen bei Ausführung öffentlicher Arbeiten auf Rechnung des Staates Anwendung finden.

### **Art. 14**

Unter dem Vorbehalt der Bestimmungen des Artikels 9 werden die Uferstaaten während der Ausführung der Bauarbeiten auf ihre Kosten die Ufer und das Flussbett weiterhin unterhalten, soweit diese Unterhaltung nicht durch die Ausführung oder das Bestehen der Regulierung notwendig sein wird.

### **Art. 15**

1. Sofern zwischen den drei beteiligten Staaten über die Auslegung oder Anwendung dieser Vereinbarung ein Streitfall entsteht, wird dieser, falls er nicht innerhalb einer angemessenen Frist auf diplomatischem Wege erledigt worden ist, der Kammer des Ständigen Internationalen Gerichtshofs<sup>17</sup> unterbreitet, die nach Artikel 29 des Statuts dieses Gerichtshofes<sup>18</sup> zur Entscheidung im summarischen Verfahren zuständig ist. Auf Verlangen einer der Parteien ist jedoch der Streitfall dem in Vollversammlung tagenden Ständigen Internationalen Gerichtshof<sup>19</sup> zu unterbreiten.
2. Die Parteien können ferner vereinbaren, den Streitfall einem nach Massgabe von Artikel 45 des Haager Abkommens vom 18. Oktober 1907<sup>20</sup> zur friedlichen Erledigung internationaler Streitfälle zu bildenden Schiedsgericht zu unterbreiten.

<sup>17</sup> Der Ständige Internationale Gerichtshof wurde aufgelöst durch den Beschluss der Völkerbundsversammlung vom 18. April 1946 (BBl 1946 II 1227) und ersetzt durch den Internationalen Gerichtshof, dessen Statut die Schweiz (SR 0.193.501), Deutschland und Frankreich beigetreten sind.

<sup>18</sup> Diesem Artikel entspricht Art. 29 des Statuts des Internationalen Gerichtshofes vom 26. Juni 1945 (SR 0.193.501).

<sup>19</sup> Der Ständige Internationale Gerichtshof wurde aufgelöst durch den Beschluss der Völkerbundsversammlung vom 18. April 1946 (BBl 1946 II 1227) und ersetzt durch den Internationalen Gerichtshof, dessen Statut die Schweiz (SR 0.169.501), Deutschland und Frankreich beigetreten sind.

**Art. 16**

1. Diese Bestimmungen treten in Kraft, sobald sie von den drei beteiligten Regierungen genehmigt sein werden.
2. Jede Regierung wird den beiden anderen von ihrer Genehmigung Kenntnis geben. Die Deutsche Regierung wird feststellen, dass die entsprechenden Mitteilungen erfolgt sind und wird darüber die beiden anderen Regierungen unter Angabe des Zeitpunktes des Inkrafttretens dieser Bestimmungen verständigen.

Gegeben in drei Ausfertigungen je in deutscher und französischer Sprache.

Genf, den 18. Dezember 1929.

(sig.:) Seeliger  
Hoebel  
Spiess

(sig.:) Dreyfus

(sig.:) Herold

**Zusatz**

---

Abgeschlossen am 3. Januar 1955  
Von der Bundesversammlung genehmigt am 21. Juni 1955<sup>21</sup>  
In Kraft getreten am 30. September 1955

---

Die nachstehenden, in gehöriger Form bevollmächtigten Vertreter der deutschen, französischen und schweizerischen Regierungen, nämlich

*(Es folgen die Namen der Vertreter)*

haben sich in Basel versammelt, um

- die Regelung vorübergehender Natur aufzuheben, welche durch die am 19. Dezember 1947<sup>22</sup> in Bern zwischen der Schweiz und Frankreich getroffene Vereinbarung betreffend die Ausführung der Rheinregulierung zwischen Strassburg/Kehl und Istein eingeführt worden ist,
- den Änderungen des Regulierungsprojektes Rechnung zu tragen, die einerseits durch die im Laufe der Bauausführung gemachten Erfahrungen und andererseits durch den Bau des elsässischen Seitenkanals notwendig geworden und durch die nach Artikel 7 des Genfer Protokolls vom 18. Dezember 1929<sup>23</sup> eingesetzte Baukommission gemäss den Vorschriften des Artikel 2, Ziffer 3, des genannten Protokolls beschlossen worden sind,
- sich gemäss der Resolution Nr. 32 der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt vom 28. Oktober 1954 über die Folgen zu verständigen, die dadurch entstehen, dass die Sohle nicht festgelegt wird.

Sie haben sich über die nachfolgenden Bestimmungen geeinigt, welche das Genfer Protokoll vom 18. Dezember 1929 ergänzen und abändern:

I.

Ein Artikel 3<sup>bis</sup> wird eingeführt:

*Artikel 3<sup>bis</sup>.* Sobald eine Stufe des elsässischen Seitenkanals für die Schifffahrt freigegeben ist, werden auf dem entsprechenden Abschnitt des Rheins keine Regulierungsarbeiten mehr ausgeführt.

Wenn eine Stufe des elsässischen Seitenkanals im Bau ist, werden auf dem entsprechenden Abschnitt des Rheins Regulierungsarbeiten nur noch in dem Umfange ausgeführt, in welchem sie notwendig sind, um, bis die Schifffahrt die betreffende Kanalstufe benützen kann, Schifffahrtsverhältnisse aufrechtzuerhalten, die denjenigen auf der unterhalb liegenden Strecke gleichwertig sind. Die Arbeiten werden eingestellt, wenn der Fortbestand dieser Schifffahrtsverhältnisse bis zum angegebenen Zeitpunkt als gesichert angesehen werden kann.

<sup>21</sup> AS 1955 943

<sup>22</sup> BBl 1950 II 224

<sup>23</sup> Siehe hiervor.

Jedoch kann die Baukommission beschliessen, dass ein bestimmter Abschnitt am unteren Ende derjenigen Strecken, auf denen die Regulierungsarbeiten eingestellt worden sind, als Übergang zu der unterhalb liegenden Strecke ausgebaut werde.

## II.

In Artikel 5 wird der Absatz unter Ziffer 1 aufgehoben und durch folgenden neuen Absatz ersetzt:

«Die Ausführung der Regulierungsarbeiten wird der für die Ausbaustrecke zuständigen Mittelbehörde der deutschen Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (Bauleitung) übertragen.»

## III.

Die in Artikel 9 unter Ziffer 2 festgesetzte Frist von drei Jahren wird auf sechs Jahre verlängert.

## IV.<sup>24</sup>

In Artikel 9 wird der Absatz unter Ziffer 6 wie folgt ergänzt:

«Frankreich ist zwar einverstanden, dass die Stromsohle nicht festgelegt wird, erklärt aber, dass es seine Ausgaben auf die in Ziffer 4 von Artikel 9 festgelegten normalen jährlichen Aufwendungen zu begrenzen beabsichtigt, wobei nur die jeweils von der allgemeinen Schifffahrt noch benützte Stromstrecke berücksichtigt werden soll.

Wenn sich diese normalen Aufwendungen nach Ablauf einer Frist von 10 Jahren, welche am 1. Januar 1960 zu laufen beginnt, als ungenügend erweisen, werden die Vertreter der Schweiz und Frankreichs zusammentreten, um zu prüfen, wie die Mehrkosten in Zukunft gemeinschaftlich aufgebracht werden können.

Die französische Schifffahrtsverwaltung wird das Eidgenössische Amt für Wasserwirtschaft<sup>25</sup> über die Unterhaltungsarbeiten und die entsprechenden Ausgaben auf dem laufenden halten. Sie wird die Vertreter dieses Amtes ermächtigen, die Arbeiten an Ort und Stelle zu besichtigen.»

## V.

<sup>24</sup> Siehe auch das Schlussprot. hiernach.

<sup>25</sup> Heute: Bundesamt für Wasserwirtschaft.

Ein Artikel 9<sup>bis</sup> wird eingeführt:

*Artikel 9<sup>bis</sup>.* Im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Zusatzes übernimmt jeder Uferstaat die auf seinem Hoheitsgebiet befindlichen Regulierungsbauwerke der längs der Stufen Kembs und Ottmarsheim verlaufenden Rheinstrecken endgültig.

Die übrigen Regulierungsbauwerke, an denen die Arbeit gemäss Artikel 3<sup>bis</sup> eingestellt worden ist, werden von dem Staat, auf dessen Hoheitsgebiet sie sich befinden, in dem Zeitpunkt endgültig übernommen, in welchem die Schifffahrt das entsprechende Kanalstück in Benützung nimmt.

Die Uferstaaten übernehmen für die Strecken, längs welcher der elsässische Seitenkanal von der Schifffahrt benützt wird, keine Verpflichtung zum Unterhalt der Regulierungsbauwerke.

Die Uferstaaten kommen auf diesen Strecken für den Unterhalt des Flussbettes nur in dem Umfang auf, wie er im nachfolgend aufgeführten Abschnitt der Resolution Nr. 10 vom 1. Juli 1948 der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt umschrieben ist:

«Längs des elsässischen Seitenkanals muss das Strombett immer wenigstens so unterhalten werden, dass der Strom nicht verwildert und keine Beeinträchtigung der Schiffbarkeit der unterhalb liegenden Abschnitte entsteht.»

## VI.

In Artikel 12 wird der Absatz unter Buchstabe *a* wie folgt ergänzt:

«Um die Anwendung des ersten Artikels des Genfer Protokolls zu erleichtern, wird die Bauleitung in Strassburg über ein Bureau verfügen, das die aus Frankreich kommenden Leistungen sicherzustellen hat.

Das Eidgenössische Amt für Wasserwirtschaft<sup>26</sup> in Bern wird zur Sicherstellung der aus der Schweiz kommenden Leistungen seine Dienste zur Verfügung stellen.»

## VII.

In Artikel 12 wird der Absatz unter Buchstabe *e* wie folgt ergänzt:

«Die früher gewährten Erleichterungen und Vorteile für die Lieferungen, welche für das Unternehmen der Rheinregulierung bestimmt sind, werden aufrechterhalten.»

<sup>26</sup> Heute: Bundesamt für Wasserwirtschaft.

## VIII.

Durch die vorliegenden Bestimmungen wird die am 19. Dezember 1947<sup>27</sup> in Bern zwischen der Schweiz und Frankreich getroffene Vereinbarung betreffend die Ausführung der Rheinregulierungsarbeiten zwischen Strassburg/Kehl und Istein ausser Kraft gesetzt.

Sie treten in Kraft, sobald sie von den drei beteiligten Regierungen genehmigt worden sind. Jede Regierung wird den beiden anderen von ihrer Genehmigung Kenntnis geben. Die schweizerische Regierung wird feststellen, dass die entsprechenden Mitteilungen erfolgt sind und wird darüber die beiden anderen Regierungen unter Angabe des Zeitpunktes des Inkrafttretens dieser Bestimmungen verständigen.

Gegeben in drei Ausfertigungen je in deutscher und französischer Sprache.

Basel, den 3. Januar 1955

(sig. :) Feyerabend

(sig. :) Graff

(sig. :) Zschokke

<sup>27</sup> BBl 1950 II 224

## Schlussprotokoll

### *Zu Artikel 4 des Genfer Protokolls*

Es besteht Einverständnis darüber, dass die Tatsache der Ausführung einer Sohlesicherung im Rhein unterhalb der Mündung des Unterwasserkanals von Kembs durch das Unternehmen der Rheinregulierung keinen Präzedenzfall für die Ausführung ähnlicher Arbeiten an den folgenden Staustufen bildet.

### *Zu IV des Zusatzprotokolls*

Es besteht Einverständnis, dass für die Bestimmung des Begriffsinhalts des wirklichen Unterhaltungsaufwandes, der von Frankreich getragen wird, die für Artikel 9, Ziffer 4, des Genfer Protokolls anzuwendende Definition zugrunde gelegt wird.

Gegeben in drei Ausfertigungen, je in deutscher und französischer Sprache.

Basel, den 3. Januar 1955

(sig.): Feyerabend

(sig.): Graff

(sig.): Zschokke

