

1857

## Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Bewilligung eines Bundesbeitrages an den Kanton Basel-Stadt für die Erstellung eines Rheinhafens bei Basel-Kleinhüningen.

(Vom 2. Juni 1924.)

Die eidgenössischen Räte haben am 17. Juni 1918 einem Beschluss zugestimmt, gemäss welchem der Bund dem Kanton Basel-Stadt Bundesbeiträge bewilligt von Fr. 2,250,000, als 50 % der Kosten für die Erstellung eines Rheinhafens in Basel-Kleinhüningen und von Fr. 3,150,000 als  $\frac{2}{3}$  der Baukosten des Anschlusses dieses Rheinhafens an den Bahnhof St. Johann der Schweizerischen Bundesbahnen vermittelt der Dreirosenbrücke.

Am 9. Januar 1919 fand zwischen den Vertretern des Bundesrates, der schweizerischen Bundesbahnen und der Regierung von Basel-Stadt eine Besprechung über verschiedene Bestimmungen des erwähnten Bundesbeschlusses statt, und zwar speziell über die gleichzeitige Erstellung der Dreirosenbrücke und der Hafenanlage und die Übertragung des Betriebes im Rheinhafen an die schweizerischen Bundesbahnen, alles Fragen, deren Lösung die Regierung von Basel-Stadt vor der Abgabe einer Annahmserklärung des Bundesbeschlusses vom 17. Juni 1918 erstrebte.

Diese Behörde stellte das nachher schriftlich bestätigte Gesuch an den Bundesrat:

1. Die Ausführungspläne für den Bau des Hafenbeckens in Basel-Kleinhüningen zu genehmigen;
2. dem Kanton Basel-Stadt vorgängig der Erklärung über die Annahme der Subventionsbedingungen des Bundesbeschlusses vom 17. Juni 1918 die Bewilligung zum Baubeginn zu erteilen;
3. die S. B. B. einzuladen, über die provisorische Durchleitung des Hafenverkehrs durch den badischen Bahnhof zu verhandeln.

Am 8. Februar 1919 genehmigten wir den Entwurf eines von unserem Departement des Innern vorgelegten Antwortschreibens, das folgendermassen lautet:

«Ihrem Schreiben vom 24. Januar abhin und demjenigen Ihrer Rheinschiffahrts-Direktion vom 4. d. hat das unterzeichnete Departement mit Bedauern entnommen, dass Sie auf den von Ihren Vertretern an der Konferenz vom 9. Januar dieses Jahres in Bern abgegebenen Erklärungen beharren und entschlossen sind die Arbeiten am Rheinhafen-Basel-Kleinhüningen in Angriff zu nehmen, ohne sich gleichzeitig mit dem Bau der Dreirosenbrücke zu befassen.

An genannter Zusammenkunft hofften wir, Sie davon zu überzeugen, dass die Bestimmungen des Bundesbeschlusses vom 17. Juni 1918, betreffend Rheinhafen und Anschluss an den Güterbahnhof der schweizerischen Bundesbahnen, genau innegehalten werden müssen, um Schwierigkeiten tunlichst zu vermeiden.

In Anbetracht der in den erwähnten Schreiben enthaltenen Ausführungen, aus denen hervorgeht, dass Sie die Hafengebauten zu beginnen beabsichtigen, bevor Sie sich über die Annahme des Bundesbeschlusses aussprechen, ist unser Departement, und mit ihm der Bundesrat, der Ansicht, dass Ihnen hierüber die volle Verantwortung überlassen werden muss und dass es unter diesen Umständen auch nicht erforderlich ist den von Ihnen eingesandten Ausführungsplänen für den Bau des Hafenbeckens Basel-Kleinhüningen die Genehmigung zu erteilen.

Wenn Sie uns Ihre Erklärung für die Annahme des Bundesbeschlusses vom 17. Juni 1918 nicht in der vorgeschriebenen Frist zustellen, so machen wir sie darauf aufmerksam, dass in diesem Falle die von Ihnen angeordneten Hafengebauten auf Ihre alleinige Rechnung und Gefahr und ohne finanzielle Mitwirkung der Eidgenossenschaft auszuführen wären.

Wir würden es bedauern, wenn ein Unternehmen von allgemeinem schweizerischem Interesse, für welches der Bund bereit ist grosse Opfer zu bringen, sich in ein Bauwerk von nur kantonaler Bedeutung verwandeln würde; immerhin müssen wir anerkennen, dass Ihr Kanton das unbestrittene Recht hat sich den Bedingungen des Bundesbeschlusses vom 17. Juni 1918 nicht zu unterwerfen.

Zum Schluss können wir Ihnen noch mitteilen, dass die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen sich bereits mit der badischen Bahn über die provisorische Durchleitung des Hafenvverkehrs durch den badischen Bahnhof ins Benehmen gesetzt hat.»

Daraufhin teilte die Regierung von Basel-Stadt am 22. Februar 1919 unserem Departement des Innern mit, dass sie die Frage nochmals gründlich geprüft und beschlossen habe, mit den Bauarbeiten

dennoch zu beginnen. Nebst den schon an der Konferenz vom Januar angeführten Gründen, dränge die immer grösser werdende Arbeitslosigkeit dazu ein Werk von grosser Wichtigkeit für das ganze schweizerische Wirtschaftsleben möglichst rasch fertigzustellen. Dadurch werden schweizerische Interessen in keiner Weise verletzt. Der Grosse Rat habe sich mit den von der Regierung vorgeschlagenen Massnahmen einverstanden erklärt.

Es wäre nun sehr erwünscht, wenn die bereits angeknüpften Verhandlungen der S. B. B. mit der badischen Bahn möglichst bald zu einem günstigen Abschluss gebracht werden könnten; sobald dies geschehen sei, könnte die Regierung und der Grosse Rat sich über die Annahme des Bundesbeschlusses aussprechen.

Im Juni 1919 beschlossen die eidgenössischen Räte auf Antrag des Bundesrates, die Frist für die Annahme des Bundesbeschlusses vom 17. Juni 1918 bis zum 17. Dezember 1919 zu verlängern.

Aus dem Berichte der Generaldirektion der S. B. B. vom 25. November 1919 ging hervor, dass die Unterhandlungen mit den badischen Staatsbahnen einen günstigen Verlauf nahmen, so dass vom Standpunkt genannter Direktion aus die an die Subventionierung der Hafengebäude geknüpften Bedingungen betreffend den Bau der Dreirosenbrücke fallen gelassen werden können, wogegen die Bestimmungen über den Betrieb und die Güterabfertigung aufrecht zu erhalten wären. Bei den Verhandlungen haben die Vertreter der S. B. B. den Eindruck gewonnen, dass die im Bundesbeschluss aufgenommenen Vorbehalte über den Bau der Dreirosenbrücke von grossem Wert gewesen sind und wesentlich zum befriedigenden Abschluss der Vereinbarungen beigetragen haben.

Auf Wunsch von Basel wurde, gestützt auf das Ergebnis dieser Abmachungen mit den badischen Staatsbahnen, vom Bundesrat am 6. Dezember 1919 beschlossen, mit Zustimmung der eidgenössischen Räte der Regierung von Baselstadt für die Annahme des Bundesbeschlusses vom 17. Juni 1918 eine weitere Fristverlängerung, über den 17. Dezember 1919 hinaus, bis zum 1. Juli 1920 zu gewähren.

Nun nahm auch die Regierung von Basel-Stadt eine neue Stellung ein. Am 30. Januar 1920 richtete sie ein Schreiben an unser Departement des Innern, in welchem sie vorschlug, es sei ein neuer Bundesbeschluss zu erlassen, für den sie einen Entwurf vorlegte.

Ferner wurde beantragt keine bestimmte Summe als Subvention festzusetzen, sondern nur den Anteil des Bundes an die Kosten zu bestimmen, über deren Betrag wegen der Preissteigerung zurzeit keine genauen Angaben gemacht werden können. Die Höhe des Bundesbeitrages wäre auf 50 % zu belassen, obgleich sie nach den bisher gemachten Erhebungen einer gerechten Verteilung deshalb nicht.

entspreche, weil die mit der Rheinschiffahrt ankommenden und abgehenden Güter nur mit 21,4 % Basel und mit 78,6 % die übrige Schweiz betreffen. Wenn die Regierung um eine Subvention von 50 % nachsuche, so geschehe dies lediglich mit Rücksicht auf den Bundesbeschluss vom 17. Juni 1918, gegen den seinerzeit von Basel keine Einwendung erhoben worden sei, weil damals weder die Behörden des Kantons Basel-Stadt, noch die Bundesbehörden irgend einen Massstab für eine richtige Verteilung der Erstellungskosten besessen hätten. Die andern Bestimmungen des von Basel vorgelegten Beschlussentwurfes entsprechen denen des Beschlusses von 1918. Einzig im neuen Artikel, der den Betrieb des Hafens durch die S. B. B. betrifft (Art. 9 des Beschlusses vom 17. Juni 1918), wird infolge von Verhandlungen mit der Generaldirektion der Ausdruck «Betrieb des Rheinhafens» durch «Eisenbahnbetrieb» ersetzt, so dass die Verwaltung des Hafengeländes, der Betrieb der Lagerhäuser und Umschlagseinrichtungen, d. h. die Verwertung des Hafengeländes und seine Verpachtung an Schifffahrtsinteressenten, Sache des Kantons bliebe. Letztere sollen die für ihren Bedarf nötigen Umschlags- und Lagereinrichtungen auf eigene Kosten erstellen und betreiben und sind auf diese Weise genötigt, in den Hafenanlagen Kapital festzulegen. Die Generaldirektion der S. B. B., die mit diesem Vorgehen einverstanden war, hatte sich vorbehalten, dass die Bundesbahnen ebenfalls eine Umschlagstelle auf einem vom Kanton gepachteten Gelände errichten und betreiben können.

Im Artikel 5 des von der Regierung von Basel vorgelegten Beschlussentwurfes wird die Auszahlung des Bundesbeitrages in jährlichen Raten von Fr. 500,000 in Aussicht genommen, ohne Angabe der gesamten Beitragssumme.

Die andern Bestimmungen lehnen sich wie erwähnt an diejenigen des bestehenden Bundesbeschlusses an, soweit diese überhaupt im neuen Entwurfe Aufnahme gefunden haben, da alle Vorschriften betreffend Bau der Dreirosenbrücke in diesem weggelassen worden sind.

Unser Departement des Innern antwortete am 6. Februar 1920 wie folgt:

«Von Ihrem Schreiben vom 30. vorigen Monats über die baselstädtischen Rheinhafenanlagen haben wir mit Interesse Kenntnis genommen und übermitteln es heute der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen zur Vernehmlassung.

So lange Ihrerseits über die Annahme oder Nichtannahme des Bundesbeschlusses vom 17. Juni 1918 betreffend Rheinhafen und

Bahnanschluss keine bestimmte Erklärung vorliegt, kann es sich hier nur um einen ganz allgemein gehaltenen Gedankenaustausch handeln; immerhin möchten wir Sie schon jetzt darauf aufmerksam machen, dass im Falle einer Abänderung erwähnten Beschlusses wir Ihrem Vorschlage, die Auszahlung des Bundesbeitrages in jährlichen Raten von Fr. 500,000 ohne Angabe der vorgesehenen Kosten und des entsprechenden Höchstbetrages der eidgenössischen Subvention, der schwer wiegenden Konsequenzen wegen nicht zustimmen können.

Über die andern Punkte, von denen die Meisten im Zusammenhang mit der Stellungnahme der schweizerischen Bundesbahnen stehen, werden wir Anlass haben uns nach Empfang ihrer Antwort auszusprechen.»

Nach einer Besprechung zwischen unserem Departement des Innern und einem Vertreter der Regierung von Basel-Stadt schrieb diese am 9. März 1920, dass mit Rücksicht auf die Äusserungen der Generaldirektion der S. B. B. über das Ergebnis ihrer Verhandlungen mit den badischen Staatsbahnen und den Wegfall des Dreirosenbrückenprojektes, dem Grossen Rat nur vorgeschlagen werden könne, den Bundesbeschluss vom 17. Juni 1918 in seiner jetzigen Fassung abzulehnen. Die Regierung glaubt aber, dass es richtiger sei, wenn der Grosse Rat diese Erklärung der Nichtannahme nicht abgebe, sondern wenn der Bundesrat, auf Antrag der Regierung, einen neuen, der vollständig veränderten Sachlage entsprechenden Bundesbeschlusssentwurf über die Subventionierung des Rheinhafens den eidgenössischen Räten vorlege, in welchem der Kostenvoranschlag für den Bau des Rheinhafens auf Fr. 7,780,000 festzusetzen wäre.

Das eidgenössische Amt für Wasserwirtschaft, sowie die Generaldirektion der S. B. B. sprachen sich in ihrer Vernehmlassung über diese Angelegenheit dahin aus, dass es schon aus früher mitgeteilten Gründen zweckdienlich wäre, auf eine selbständige Schienenverbindung mit dem Bundesbahnnetz nicht von vorneherein ganz zu verzichten, sondern eine solche Verbindung grundsätzlich für den Fall auszubedingen, dass sie sich in der Folge aus irgend einem Grunde zur Wahrung der schweizerischen Interessen als notwendig erweisen sollte.

In bezug auf das zweite Schreiben der Regierung von Basel-Stadt und auf den vorzulegenden neuen Beschlusssentwurf äusserte sich die Generaldirektion der S. B. B. am 1. Mai 1920 in folgender Weise:

«Wir sind noch heute, aus den schon im November 1919 angegebenen Gründen der Ansicht, dass es wünschenswert wäre, wenn im neuen Bundesbeschluss die Subventionierung einer allfällig

nötig werdenden selbständigen Verbindung vorgesehen werden könnte. Wir schlagen deshalb vor im Bundesbeschluss einen Artikel etwa mit folgendem Wortlaut aufzunehmen:

Tritt einmal der Fall ein, dass zur Wahrung der schweizerischen Interessen eine Verbindung Hafen—S. B. B. ohne Berührung des badischen Bahnhofes notwendig wird, worüber der Bundesrat entscheidet, so baut sie der Kanton Basel-Stadt. Der Bund wird die Er-stellung dieser Verbindung angemessen unterstützen.»

Von den Unterhandlungen mit der Generaldirektion der badischen Staatsbahnen blieb nach Ansicht der S. B. B. nur noch die Frage der Gebühren auf der Verbindungsbahn zu erledigen, was in Verbindung mit der in Angriff genommenen Revision des Betriebsvertrages der Verbindungsbahn vom 30./31. Oktober 1873 geschehen würde.

Die Frage des Anschlusses des Hafengeleises an den badischen Bahnhof, der Vergütung für Anlagen und Einrichtungen zur sichern Durchführung der Züge durch diesen Bahnhof und der Ausführung der Bauarbeiten für den Geleiseanschluss sind grundsätzlich geordnet worden. Die Verbindung mit dem badischen Bahnhöfe wird sich so gestalten, dass eine unmittelbare Einfahrt der Hafenzüge möglich ist.

Die Ausführung der Bauarbeiten, mit Ausnahme derjenigen für die Anschlussesabweichung, sowie für die Signal- und Sicherungseinrichtungen, die von den badischen Staatsbahnen auf Rechnung des Anschliessers ausgeführt werden, wird dem Kanton Basel-Stadt obliegen.

Dem Verlangen der Regierung von Basel-Stadt um Fristverlängerung für die Annahme des Bundesbeschlusses vom 17. Juni 1918, betreffend Rheinhafen Basel-Kleinhüningen, bis 1. Juli 1921, wurde unter Kenntnisgabe an die eidgenössischen Räte entsprochen, dagegen konnte auf ein weiteres Gesuch genannter Regierung vom 19. Juni 1920 um Gewährung eines Vorschusses von 1½—2 Millionen Franken an die in Ausführung begriffenen Hafengebauten, nach Prüfung dieser Frage durch das eidgenössische Finanzdepartement, mangels einer gesetzlichen Grundlage nicht eingetreten werden.

Im Jahre 1921 wurden die Verhandlungen der schweizerischen Bundesbahnen mit der Generaldirektion der deutschen Bahnen in Karlsruhe mit Unterbrechungen fortgeführt, zu einem Abschluss kam es aber nicht, so dass die Frist für die Annahmserklärung von seiten Basels wiederum um 1 Jahr verlängert werden musste.

Derselbe Vorgang wiederholte sich im folgenden Jahre, in welchem am 6. Juni 1922 beschlossen wurde, diese Frist vom 1. Juli 1922 um so lange zu verlängern, bis es nach Abschluss der Verhandlungen mit den deutschen Reichsbahnen möglich sein werde, den Bundes-

beschluss vom 17. Juni 1918 durch einen neuen, den jetzigen Verhältnissen angepassten Erlass der eidgenössischen Räte zu ersetzen.

Endlich, nach Abschluss dieser Verhandlungen, war der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt in der Lage mit Schreiben vom 10. März 1924 an den Bundesrat zu gelangen, um ihm zuhanden der Bundesversammlung die endgültigen Vorschläge zu unterbreiten, die sich aus der neuen Sachlage ergaben.

In diesem Schreiben weist der Regierungsrat auf die schweren Bedenken hin, die sich bei näherer Prüfung gegen die Erstellung einer direkten Verbindung durch die Dreirosenbrücke erhoben hatten, sowie auf die Besprechungen zwischen den schweizerischen Bundesbahnen, dem Kanton und den deutschen Staatsbahnen, welche eine andere, bessere Lösung ermöglichten. Nach den Bestimmungen des zwischen diesen Behörden abgeschlossenen Vertrages werden der Anschluss der zwischen dem Rheinhafen Kleinhüningen und dem Vershubbahnhof des badischen Bahnhofes gebauten Hafenbahn an die Geleise dieses Bahnhofes, die Legung eines Geleisestranges auf Gebiet dieses Bahnhofes, so weit die Anlage der Hafenbahn dies erfordert und die Mitbenützung der vorhandenen Geleisanlagen der deutschen Reichsbahn vom Anschlusspunkt über eine bestimmte Strecke bis an das Südenende des Personenbahnhofes im badischen Bahnhof für den Wagenverkehr vom Rheinhafen Kleinhüningen nach dem Bahnhof Basel S. B. B. und umgekehrt gestattet. Hierfür hat die deutsche Reichsbahn gewisse Leistungen zu beanspruchen, die im Schreiben von Basel vom 10. März näher angegeben sind.

Diese Vereinbarung brachte eine in jeder Hinsicht vorteilhaftere Lösung, als die früher vorgesehene direkte Bahnverbindung über die Dreirosenbrücke, und gestattete, die Verhandlungen mit den schweizerischen Bundesbahnen zum Zwecke der Regelung des Hafenbetriebes und der Ordnung des Verhältnisses zwischen ihnen und dem Kanton durch einen besonderen Betriebsvertrag festzusetzen. Dieser Vertrag ist vorläufig nur bis Ende 1925 abgeschlossen worden, um für einen länger dauernden Vertrag die nötigen Erfahrungen der ersten Betriebsjahre zu verwerten. Besondere Schwierigkeiten bot die Regelung der Tariffragen, die nun insofern befriedigend gelöst worden sind, als sie den Abschluss von Verträgen über die Niederlassung einer Reihe von Unternehmungen gestatteten.

Die Regierung von Basel-Stadt begründet hierauf ihren Entschluss mit dem Beginn des Hafenbaues nicht zuzuwarten, sondern das Werk schon im Jahre 1919 in Angriff zu nehmen, und macht darauf aufmerksam, dass eine Verzögerung des Baues ohne Zweifel eine Hemmung der Entwicklung der Rheinschiffahrt nach Basel auf

Jahre hinaus bedeutet hätte und dass das Vorgehen Basels den Interessen der Schifffahrt, vor allem in den Beziehungen zum Ausland, von Nutzen gewesen ist. Es ist noch beizufügen, dass die Hafengebäuden in den Zeiten grösster Arbeitslosigkeit vielen Leuten Beschäftigung gegeben haben.

Nun kommt die Regierung auf die ergangenen Baukosten zu sprechen und vergleicht diese mit den verschiedenen Vorschlägen. Diese letzteren, welche im Zeitabschnitt von 1917 bis 1920 infolge der Änderung der Arbeitsverhältnisse und der andauernden Preis- und Lohnsteigerung mehrmals umgerechnet werden mussten, betragen für Landerwerb und Hafengebäuden, ohne Einrechnung der Kosten für die Dreirosenbrücke, im Jahre 1917 Fr. 3,500,000, im Jahre 1918 Fr. 4,500,000 (Bundesbeschluss) und im Jahre 1920 Fr. 7,730,000, gegenüber dem Betrag der Abrechnung von Franken 8,188,746. 55. In dieser Summe figurieren die Ausgaben für Landerwerb mit Fr. 1,140,681. 47 und die eigentlichen Baukosten mit Fr. 7,043,065. 08.

Ohne Eintritt der Teuerung hätten sich die Baukosten nur auf Fr. 3,278,775. 39 gestellt, so dass mit einem Teuerungsfaktor von 2,148 gerechnet werden muss.

Eine ähnliche Steigerung hätten die Baukosten der Dreirosenbrücke erfahren, die, im Bundesbeschluss von 1918 zu Fr. 4,725,000 eingestellt, während der Ausführung auf ungefähr 10 Millionen angestiegen wären und für den Bund zu einer Mehrleistung von etwa  $3\frac{1}{2}$  Millionen geführt hätten.

Die Kantonsregierung glaubt daher, dass es sich rechtfertigt, dass ihr der Bund nicht nur die schon früher zugesicherte Subvention von 50 % an die ergangenen Kosten gewähre, sondern ihr auch den Zinsausfall vergüte, der ihr aus der Verzögerung der definitiven Regelung erwachsen ist.

Nach den Bestimmungen des Bundesbeschlusses vom Jahre 1918 hätte der Bund in den Jahren 1919—1923 je eine Rate von Fr. 350,000 für die Hafengebäuden zu bezahlen gehabt und es beträgt, unter dieser Voraussetzung, der Zinsausfall für die 1. Rate 5 % von Fr. 350,000 während 5 Jahren (1920—1924) = . . . Fr. 87,500  
 die 2. Rate 5 % derselben Summe während 4 Jahren » 70,000  
 » 3. » » » » » 3 » » 52,500  
 » 4. » » » » » 2 » » 35,000  
 » 5. » » » » » 1 » » 17,500

Zusammen Fr. 262,500

Der nach Ansicht der Basler-Behörden zu bewilligende Bundesbeitrag würde sich demnach wie folgt berechnen:

1. 50 % der Kostensumme von Fr. 8,188,746.55 =	Fr. 4,092,000
2. Entschädigung für Zinsausfall . . . . .	» 262,500
	<hr/>
	Total Fr. 4,354,500

welcher Betrag wesentlich unter der im Jahre 1918 zugesicherten Subvention von Fr. 5,400,000 für Rheinhafen und Dreirosenbrücke (Fr. 2,250,000 + 3,150,000) bleibt. Nach dem alten Beschluss wäre für beide Unternehmen zusammen eine Jahresrate von Fr. 700,000 ausgerichtet worden, was für den Gesamtbetrag von Fr. 5,400,000 einer Tilgungsfrist von  $7\frac{1}{2}$  Jahren gleichkommt.

Nimmt man für den neuen Bundesbeitrag an die Baukosten von Total Fr. 4,092,000 eine Tilgungsfrist von 7 Jahren an, so hätten die Jahresraten von 1919 bis 1925 Fr. 600,000 betragen und es dürfte somit 1924 eine Anzahlung der ersten 6 Raten = Fr. 3,600,000 und im Jahr 1925 die Ausrichtung des Restes erwartet werden.

Will man aber von der früheren Rate von Fr. 350,000 für die Hafengebäude ausgehen, so wären im Jahre 1924  $6 \times 350,000$  oder Fr. 2,100,000 fällig und der Rest könnte billigerweise in den Jahren 1925 und 1926 getilgt werden.

Die Eingabe schliesst mit einigen zusammenfassenden Bemerkungen über die Entwicklung der Rheinschifffahrt, die sich seit der Botschaft vom Jahre 1917 aus verschiedenen politischen und wirtschaftlichen Gründen nicht so gestaltet hat, als man damals erwarten durfte.

Trotzdem hat eine starke Nachfrage nach Hafengelände eingesetzt, das zum grössten Teil an Interessenten aus verschiedenen Ländern und Wirtschaftsgebieten auf eine Vertragsdauer von 25 bis 70 Jahren vergeben ist. Für die wenigen übrig bleibenden Abschnitte sind ernsthafte Bewerber ebenfalls vorhanden, was darauf hindeutet, dass die beteiligten Kaufleute auch ihrerseits dem Erfolg der Hafenanlagen Vertrauen entgegenbringen.

Der Verlauf der Verhandlungen in der Rheinzentralkommission und die Verfolgung der Kembserfrage im Anschluss an den sogenannten Strassburger-Kompromiss lassen, wenn auch nicht alle von der Schweiz aufgestellten Wünsche berücksichtigt worden sind, doch feststellen, dass die Schifffahrt nach Basel nicht verhindert werden soll. Der Kanal Kembs-Basel wird einen Teil der Strecke Strassburg-Basel absolut schiffbar machen und bei dem Interesse, das in verschiedenen Staaten in Unternehmerkreisen sich an der Schifffahrt nach Basel zeigt, ist nicht daran zu zweifeln, dass die Schweiz auch für die Regulierung des andern Teiles der Strecke die Unterstützung der Rheinzentralkommission finden wird; es wird sich nur darum handeln, diese Interessen auch rechtzeitig für uns

rentieren zu machen. In der letzten Zeit angestellte Versuche haben ferner ergeben, dass auch die Schifffahrt auf dem Hünigerkanal mit den Basler Hafenanlagen verbunden werden kann, was für diese besonders in der Niederwasserzeit von Vorteil wäre. Durch die Vermittlung der Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft ist es gelungen unser Land direkt am Rheinverkehr zu beteiligen und den schweizerischen Bundesbahnen einen grösseren Anteil des Verkehrs mit Reparationskohlen nach Italien zuzuhalten; alles Tatsachen, die zu einer weitern Förderung der Schifffahrtsbestrebungen ermuntern.

Die Prüfung des vorliegenden Subventionsbegehrens durch die zuständigen eidgenössischen Amtsstellen hat nun ergeben, dass das eigenmächtige Vorgehen der Baslerbehörden in finanzieller Beziehung nicht als ein Misserfolg anzusehen ist, wenn man es der vorgesehenen Ausführung der Bestimmungen des Bundesbeschlusses vom 17. Juni 1918 entgegenhält. Es ist nicht zu bestreiten, dass die durch diesen Beschluss festgesetzten Leistungen der Eidgenossenschaft an die Kleinhüniger-Hafenanlagen und an den Bahnanschluss an den Güterbahnhof St. Johann der schweizerischen Bundesbahnen vermittels der Dreirosenbrücke höher gewesen wären, als die jetzigen Forderungen Basels.

Es zeigt sich dies aus folgenden vergleichenden Zusammenstellungen:

	Kostenvoranschlag zum Bundesbeschluss von 1918		Ausführungskosten laut Abrechnung von 1923	
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Landerwerb, Hafenanlagen und Brückenbauten	—	1,220,000	—	1,140,681. 47
Erdarbeiten . .	1,072,900		2,578,507. 78	
Löschungsschutz	35,000		104,888. 71	
Quaimauer . .	773,500		2,260,223. 44	
Geleiseanlagen .	368,100		447,833. 56	
Eisenbahnbrücke	80,000		188,667. 09	
Krananlagen . .	320,550		371,886. 07	
Strassenanlagen.	136,000		194,518. 67	
Anschlussgeleise.	110,000		350,877. 89	
Projekte . . .	88,202. 65		118,700. 99	
Bauleitung . .	345,747. 35		285,900. 95	
Installationen .	—		141,059. 93	
<b>Baukosten des Rhein-</b>				
hafens . . . .		<u>3,230,000</u>		<u>7,043,065. 08</u>
inkl. Landerwerb		<u>4,500,000</u>		<u>8,183,746. 55</u>
Dreirosenbrücke .		<u>4,725,000</u>		—
<b>Total</b>		<u><u>9,225,000</u></u>		<u><u>8,183,746. 55</u></u>

Mit Anrechnung der Bundesbeiträge ergibt sich:

Voranschlag 1918:

Rheinhafen . .	Fr. 4,500,000. —	à 50 % =	. . . . .	Fr. 2,250,000
Dreirosenbrücke	» 4,725,000. —	à $\frac{2}{3}$ %	. . . . .	» 3,150,000
Total: Voranschlag . . . .	» 9,225,000. —	Bundesbeitrag . .	»	5,400,000
Ausführungskosten . . . .	» 8,188,746. 55	»	50 %	» 4,092,000
Verminderung der Kosten . .	Fr. 1,041,258. 45	»		Fr. 1,308,000

Wird von dieser ersparten Summe von Fr. 1,308,000 die von Basel gewünschte Entschädigung für Zinsausfall im Betrage von Fr. 262,500 abgezogen, so bleibt immer noch eine Differenz von Fr. 1,045,500 übrig, welche der Bund weniger zu bezahlen hätte, als nach den Ansätzen des alten Bundesbeschlusses vom 17. Juni 1918.

Weitere Vergleichen und Berechnungen sind in der sehr sorgfältig und ausführlich aufgestellten Abrechnung enthalten, deren Angaben als richtig befunden worden sind. In dieser Rechnung sind auch die Kosten für den Anschluss des Rheinhafens an den Verschubbahnhof der deutschen Reichsbahn enthalten, welche die früher veranschlagten Ausgaben für die Dreirosenbrücke ersetzen. (Siehe obige Zusammenstellung: Anschlussgeleise). Unter dem Posten «Installationen» im Betrage von Fr. 141,059. 98 figurieren das provisorische Anschlussgeleise an den badischen Bahnhof, die Transformatorstation an der Hiltalingerstrasse und die Sondierungen.

In technischer Beziehung sind die Hafenbauten nach den dem Bundesbeschluss von 1918 zugrunde gelegten Vorlagen und den vom Bundesrate aus bereits erwähnten Gründen nicht genehmigten Bauplänen ausgeführt worden. Da die Bauten von Basel ganz selbständig, auf eigene Verantwortung erstellt worden sind, so hatte sich unser Oberbauinspektorat mit der Ausführung nicht zu befassen. Der vom Regierungsrat im März 1924 mit der Abrechnung eingesandte Situationsplan im Massstab 1:1000 gibt Aufschluss über die für den ersten Ausbau 1919/23 erstellten Hafenbauten.

Mit Schreiben vom 28. März 1924 sandte die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen unserem Departement des Innern ihren Bericht an den Verwaltungsrat betreffend den Anschluss der Hafenbahn Basel-Kleinhüningen an den badischen Verschubbahnhof Basel und den Betrieb der Hafenbahn und der Rheinhäfen Basel-St. Johann und Basel-Kleinhüningen, sowie je ein Exemplar der bezüglichen, vom Verwaltungsrat am 14. März 1924 genehmigten Verträge zur Kenntnisnahme ein und äusserte sich dabei wie folgt:

«Mit Rücksicht darauf, dass diese Verträge kündbar sind, empfiehlt es sich, in den neuen Beschlussentwurf folgende Bestimmung entsprechend Art. 9 des Bundesbeschlusses vom 17. Juni 1918 aufzunehmen:

Der Betrieb der beiden Rheinhäfen Basel-St. Johann und Basel-Kleinhüningen, der Güterabfertigung daselbst, sowie der Betrieb der Hafengebäude und zugehörigen Verbindungsgeleise ist vom Kanton Basel-Stadt vertraglich den schweizerischen Bundesbahnen übertragen worden. Dem Kanton Basel-Stadt und den S. B. B. wird anheimgegeben, im Falle der Änderung oder Aufhebung dieser Verträge die Mitwirkung des Bundesrates zur Abklärung allfälliger Differenzen anzurufen.

Auf eine Bestimmung im Sinne des zweiten Alineas in Art. 4 des Bundesbeschlusses vom 17. Juni 1918 kann im neuen Beschlussentwurf verzichtet werden, da der Hafen in Kleinhüningen seit dem 1. März dieses Jahres im Betrieb ist.

Dem Antrage des Kantons Basel-Stadt, den Art. 10 genannten Beschlusses, der das Verfahren bei einer Zwangsenteignung durch den Bund oder bei einer Liquidation der Hafenunternehmung ordnet, zu eliminieren, sollte unserer Ansicht nach nicht zugestimmt werden. Die betreffenden Bestimmungen sind auch im neuen Bundesbeschluss notwendig.

Zu weiteren Bemerkungen gibt uns die Eingabe des Kantons Basel-Stadt nicht Anlass.»

Wir sind mit diesen Vorschlägen der Generaldirektion der S. B. B. ganz einverstanden und fügen aus ihrem bereits erwähnten Bericht an den Verwaltungsrat noch nachstehende Erläuterungen bei, welche die Ausführungen in der Eingabe der Regierung des Kantons Basel-Stadt ergänzen:

I. «Um ein klares Rechtsverhältnis zu schaffen, hat der Regierungsrat von Basel-Stadt mit Eingabe vom 13. Januar 1922 beim Bundesrat ein Gesuch um Erteilung der Konzession für ein Verbindungsgeleise zwischen dem Rheinhafen Basel-Kleinhüningen und dem badischen Verschubbahnhofe in Basel eingereicht. Mit Bundesbeschluss vom 1. Juli 1922 wurde dem Gesuche entsprochen und die bezeichnete Geleiseverbindung als Nebenbahn erklärt.

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt wurde als Eigentümer der Hafengebäude und des Rheinhafens Basel-Kleinhüningen und somit als Vertragskontrahent über den Stand der Verhandlungen von uns stets auf dem Laufenden gehalten. Er hat sich auch an einzelnen Konferenzen mit der Reichsbahndirektion Karlsruhe vertreten lassen. Im Monat Februar 1923 waren die Verhand-

lungen endlich so weit fortgeschritten, dass der Vertrag von den drei Vertragskontrahenten unter Genehmigungsverbehalt durch die zuständigen Behörden unterzeichnet werden konnte.

Der Vertrag (Art. 10) tritt mit dem Tage der Betriebseröffnung der Hafenbahn in Kraft. Er ist auf unbestimmte Zeit abgeschlossen, kann aber je auf Jahresende gekündigt werden. Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt hat ihn in seiner Sitzung vom 5. April 1923 genehmigt. Von seiten der deutschen Reichsbahn ist der Vertrag ebenfalls endgültig abgeschlossen.»

II. «Gleichzeitig mit den Verhandlungen mit der deutschen Reichsbahn über den oben bezeichneten Vertrag haben wir Verhandlungen mit dem Kanton Basel-Stadt über die Ordnung des Verhältnisses betreffend den gemäss Art. 9 des alten Bundesbeschlusses den S. B. B. zu übertragenden Betrieb im Hafen Kleinhüningen und der Hafenbahn gepflogen. Wir hatten ursprünglich vorgeschlagen, der Betrieb der Hafenbahn und des Hafens<sup>1)</sup> Basel-Kleinhüningen sei uns auf Kosten und Gefahr des Kantons Basel-Stadt zu übertragen. Diesem Vorschlage stimmte die Kantonsregierung indessen nicht zu. Sie verlangte, dass die Häfen Kleinhüningen und St. Johann als eine einzige Anlage betrachtet werden, ferner dass im besonderen in den beiden Häfen die gleichen Gebühren zur Erhebung gelangen und dass sie in tarifarischer Hinsicht einander gleichgestellt sein sollten. Diese Begehren mussten unsererseits als berechtigt anerkannt werden und wir stimmten daher dem Antrage von Basel-Stadt unter dem Vorbehalt zu, dass die Betriebsrechnung auch mit den Taxausfällen auf der Basler Verbindungsbahn belastet werde, die dadurch entstehen, dass die Frachten für den Wasserumschlagsverkehr im Kleinhüningerhafen mit jenen für Basel-St. Johann gleichgestellt werden.

Nach dem Vorschlag von Basel hat die Übertragung des Betriebes an die Bundesbahnen in den beiden Häfen nach den gleichen Grundsätzen zu erfolgen. Der Vertrag mit dem Kanton Basel-Stadt betreffend den Betrieb des Rheinhafens Basel-St. Johann vom 17./27. Dezember 1921, den der Verwaltungsrat am 23. Mai 1922 genehmigt hat, wird dadurch gegenstandslos.

Die tarifarische Gleichstellung des Schiffsverkehrs in den beiden Häfen erforderte sehr zeitraubende Verhandlungen mit der Reichsbahndirektion Karlsruhe. Mit dem Kanton Basel-Stadt war eine Einigung über den Betrieb schon seit längerer Zeit zustande gekommen. Die Inkraftsetzung des Vertrages konnte aber erst nach Erzielung einer Einigung mit der deutschen Reichsbahn, die letzter Tage erfolgte, stattfinden.»

II a. Gemäss Art. 4, B, Ziffer 3 dieser Übereinkunft bildet die tarifarische Behandlung des Güterverkehrs in den beiden Rhein-  
häfen Gegenstand eines besondern Vertrages zwischen der Regierung  
von Basel-Stadt und den S. B. B. Nachdem nun die beiden Haupt-  
verträge vom Verwaltungsrate der S. B. B. am 14. März letzten  
Jahres genehmigt worden sind, ist auch der zuletzt erwähnte Tarif-  
vertrag von der Regierung des Kantons Basel-Stadt und von der  
Generaldirektion der S. B. B. unterzeichnet worden.

Das weitere ist in dem Bericht der Generaldirektion der S. B. B.  
an ihren Verwaltungsrat, sowie in den gedruckten Verträgen ent-  
halten.

Aus allen diesen Ausführungen geht mit Gewissheit hervor,  
dass der im alten Bundesbeschluss von 1918 vorgesehene Anschluss  
des Rheinhafens Basel-Kleinbünigen an den Güterbahnhof St. Johann  
vermittels der Dreirosenbrücke mit grösseren technischen Schwierig-  
keiten und auch mit grösseren Kosten verbunden gewesen wäre,  
als die jetzige, von Basel bevorzugte Lösung. Doch hat diese den  
unbestreitbaren Nachteil, dass der Transport der Hafengüter nicht  
mehr ausschliesslich über das eigene, schweizerische Gebiet geht  
und von der Mitwirkung der deutschen Reichsbahnverwaltung  
abhängig ist.

Will man trotzdem, mit Rücksicht auf die grundsätzlichen Zu-  
sicherungen der eidgenössischen Räte, auf die Gewährleistung der  
schweizerischen Interessen durch den abgeschlossenen Vertrag mit  
den deutschen Reichsbahnen, auf die Wichtigkeit der Rheinhafen-  
anlage als Eingangstor der Rheinschifffahrt nach der Schweiz und auf  
die für die Förderung derselben von Basel-Stadt gebrachten Opfer,  
dem vorliegenden Gesuch der Regierung dieses Kantons ent-  
sprechen, so muss der Bundesbeschluss vom 17. Juni 1918 aufge-  
hoben und durch neue Bestimmungen ersetzt werden.

Diese neuen, im nachstehenden Bundesbeschlussentwurf ent-  
haltenen Bestimmungen betreffen in erster Linie die an die bereits  
ausgeführten Bauten zu leistenden Bundesbeiträge, die sich für Land-  
erwerb und eigentliche Baukosten auf 50 % der Abrechnungssumme von Fr. 8,188,746.55 oder rund . . . . . Fr. 4,092,000  
und für den von Basel erlittenen Zinsausfall von . . . » 262,500

somit Total auf Fr. 4,354,500

bezziffern.

Die Ausrichtung dieses Bundesbeitrages kann im Hinblick  
auf die Budgetverteilung nicht ganz in der von Basel vorgeschlagenen  
Weise erfolgen und würde sich so gestalten, dass in den Jahren

1925 und 1926 je eine Summe von Fr. 1,500,000 und der Rest von Fr. 1,854,500 im Jahre 1927 zur Auszahlung käme.

Die übrigen im Entwurf eines neuen Bundesbeschlusses enthaltenen Bestimmungen entsprechen den Anträgen der S. B. B. und lehnen sich an einen Teil der im früheren Beschlusse enthaltenen Artikel an.

Somit erlauben wir uns, Ihnen nachstehenden Beschlussentwurf zu unterbreiten und zur Genehmigung zu empfehlen.

Genehmigen Sie die Versicherung unserer vorzüglichen Hochachtung.

Bern, den 2. Juni 1924.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**Chuard.**

Der Bundeskanzler:

**Steiger.**

---

(Entwurf.)

**Bundesbeschluss**

betreffend

**Bundesunterstützung für die Erstellung eines Rheinhafens bei Basel-Kleinhüningen durch den Kanton Basel-Stadt.**

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht eines Schreibens der Regierung des Kantons  
Basel-Stadt vom 10. März 1924,

einer Botschaft des Bundesrates vom 2. Juni 1924,

auf Grund von Art. 28 der Bundesverfassung,

beschliesst

Art. 1. Der Bundesbeschluss vom 17. Juni 1918 wird aufgehoben  
und durch nachstehende neue Bestimmungen ersetzt:

Art. 2. Der Bund unterstützt den vom Kanton Basel-Stadt  
ausgeführten Bau eines Rheinhafens am rechten Rheinufer, zwischen  
der Mündung der Wiese und der Landesgrenze bei Kleinhüningen,  
bestehend aus einem Schutz- und Wendebassin, mit Verladequai  
(1. Ausbau; basel-städtischer Ratschlag Nr. 2081/1917.).

Art. 3. Der Unterhalt der Hafenanlagen ist vom Kanton  
Basel-Stadt auf seine Kosten zu besorgen und vom Bundesrat  
zu überwachen.

Art. 4. Der Bund leistet dem Kanton Basel-Stadt an den Bau  
des Rheinhafens (Art. 2) einen Beitrag von der Hälfte der Kosten des  
Landerwerbes von . . . . . Fr. 1,140,681. 47  
und der Hafengebauten von . . . . . » 7,043,065. 08  
also von 50 % von . . . . . Fr. 8.183,746. 55

Es entspricht dies einem Bundesbeitrag von  
rund . . . . . Fr. 4,092,000. —  
Dazu kommt noch die Entschädigung für Zinsaus-  
fall. . . . . » 262,500. —  
somit Gesamtbundesbeitrag Fr. 4,354,500. —

Art. 5. Die Auszahlung dieses Beitrages erfolgt in 3 Raten von je Fr. 1,500,000 in den Jahren 1925 und 1926 und von Fr. 1,354,500 als Rest im Jahre 1927.

Art. 6. Der Betrieb der beiden Rheinhäfen Basel-St. Johann und Basel Kleinhüningen, der Güterabfertigung daselbst, sowie der Betrieb der Hafengebäude und zugehörigen Verbindungsgeleise ist vom Kanton Basel-Stadt vertraglich den schweizerischen Bundesbahnen übertragen worden.

Dem Kanton Basel-Stadt und den S. B. B. wird anheimgegeben, im Falle der Änderung oder Aufhebung dieser Verträge die Mitwirkung des Bundesrates zur Abklärung allfälliger Differenzen anzurufen.

Art. 7. Erwirbt der Bund den Hafen und dessen Anlagen auf dem Wege der Zwangsenteignung, so ist der nach Art. 4 bewilligte Bundesbeitrag bis auf die Höhe der Enteignungsentschädigung mit dieser zu verrechnen.

Sollte der Kanton Basel-Stadt die Hafenunternehmung liquidieren, so wird er den in Art. 4 bezeichneten Bundesbeitrag von Fr. 4,092,000 dem Bunde in vollem Betrage oder wenn der Wert des Hafens und dessen Anlagen geringer ist als der Bundesbeitrag, nur zum Teil und im Verhältnis zurückvergüten.

Erlässt der Bund in Zukunft gesetzliche Bestimmungen allgemeiner Natur über Hafenanlagen, so werden Absatz 1 und 2 dieses Artikels durch die entsprechenden Vorschriften der Bundesgesetzgebung ersetzt.

Art. 8. Dem Kanton Basel-Stadt wird eine Frist von 6 Monaten für die Annahmserklärung dieses neuen Beschlusses gewährt.

Der Beschluss fällt dahin, wenn die Annahmserklärung nicht rechtzeitig erfolgt.

Art. 9. Dieser Bundesbeschluss tritt, als nicht allgemein verbindlicher Natur, sofort in Kraft.

Art. 10. Der Bundesrat ist mit der Vollziehung dieses neuen Beschlusses beauftragt.

**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Bewilligung eines Bundesbeitrages an den Kanton Basel-Stadt für die Erstellung eines Rheinhafens bei Basel-Kleinhüningen. (Vom 2. Juni 1924.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1924
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	23
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	1857
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	04.06.1924
Date	
Data	
Seite	476-492
Page	
Pagina	
Ref. No	10 029 063

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.