

2209

## Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Bewilligung einer Nachsubvention an den Kanton Basel-Stadt für den Ausbau des Rheinhafens bei Basel-Kleinhüningen.

(Vom 31. Mai 1927.)

---

Gemäss Bundesbeschluss vom 8. Oktober 1924 ist dem Kanton Basel-Stadt für den Bau eines Rheinhafens am rechten Rheinufer, zwischen der Mündung der Wiese und der Landesgrenze bei Kleinhüningen, ein Beitrag von 50 % der Kosten, sowie eine Entschädigung für den Zinsausfall zugesprochen worden.

Der Rheinhafen bestand damals aus einem Schutz- und Wendebassin mit Verladequai (I. Ausbau; baselstädtischer Ratschlag Nr. 2081 vom Jahre 1917).

Die Kosten der Hafengebäuden betragen, einschliesslich Landerwerb, Fr. 8,183,746. 55, was einem hälftigen Bundesbeitrag von rund Fr. 4,092,000 entspricht. Die Entschädigung für Zinsausfall belief sich auf Fr. 262,500. Der Gesamtbetrag dieser ersten Subvention des Bundes an die genannten Hafengebäuden erreichte somit die Summe von Fr. 4,354,500.

Diese Gebäuden waren nur für das augenblickliche Bedürfnis erstellt worden ein Hafengebassin von genügenden Abmessungen mit einem Verladequai (Ostquai) zu besitzen. Damit war aber, bei der späteren Entwicklung der Anlagen, die den Behörden von Basel-Stadt zufallende Aufgabe noch keineswegs erschöpft.

Schon in der ersten Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, vom 16. Oktober 1917 war im Anschluss an den Ratschlag 2081 vom April desselben Jahres auf die Möglichkeit des späteren Ausbaues des Kleinhüninger Rheinhafens hingewiesen worden, während in der zweiten Botschaft vom 3. Juni 1924 der Vollausbau absichtlich nicht erwähnt wurde, um die damals zu subventionierenden, bereits ausgeführten Arbeiten nicht mit den noch in Aussicht stehenden zu vermengen und dadurch die Behandlung der Rheinhafenangelegenheit einfacher zu gestalten.

Schon am 3. Juni 1924 richtete der Regierungsrat an den Bundesrat ein Schreiben, worin er darauf hinwies, dass die Entwicklung der Rheinschifffahrt und namentlich das Interesse für das Hafengelände es angezeigt erscheinen lassen, den vollständigen Ausbau des Hafens in Angriff zu nehmen. Nur dadurch sei es möglich, Hafenunternehmungen zu veranlassen, sich in Kleinhüningen niederzulassen und dem dortigen Hafen Verkehr zuzuführen. Für dessen Aufnahmefähigkeit und Betrieb werde es vor allem notwendig, die erforderlichen Geleiseanlagen auf dem schon gebauten Ostquai zu erstellen und sodann das übrige Hafengelände dem Verkehr zu erschliessen.

Da die Studien über den Vollausbau des Hafens noch nicht so vorgeschritten seien, um sofort ein endgültiges Projekt auszuarbeiten, und zur Feststellung der Bedürfnisse der Ansiedlungen noch gewisse Erfahrungen gesammelt werden müssten, aus bereits erwähnten Gründen es aber nicht ratsam wäre, mit der Ausführung der Bauten zu sehr in Rückstand zu kommen, so habe die Kantonsregierung bereits am 14. Februar 1924 dem Grossen Rat einen Ratschlag über die in Aussicht zu nehmenden Hafenarbeiten zugestellt, in der Absicht für den Vollausbau später eine weitere Vorlage einzubringen.

Dieser Ratschlag, Nr. 2554, sehe nun folgende Arbeiten und Kosten vor:

I. Ausbau des Westquais mit Geleiseanschluss und Ausbau des oberen Hafenabschlusses . . . . .	Fr.	937,000
II. Ausbau des Nordquais mit Geleiseanschluss . . . . .	„	414,000
III. Verlängerung des Hafenbahngeleises und Legung von Rangiergeleisen . . . . .	„	309,000
IV. Rampengeleise . . . . .	„	80,000
V. Stromversorgung . . . . .	„	75,900
VI. Weitere Baggerungen in der Hafeneinfahrt und im Hafenbecken . . . . .	„	131,000
	Total	<u>Fr. 1,946,900</u>

Die Genehmigung dieses Ratschlages erfolgte am 6. März 1924, ebenso die Bewilligung der erforderlichen Kredite mit Verteilung auf die Jahre 1924 und 1925. Zudem nahm der Grosse Rat davon Kenntnis, dass von den Kosten eine noch nachzusuchende Bundessubvention in Abzug komme.

In ihrem erwähnten Schreiben an den Bundesrat bemerkt die Regierung von Basel-Stadt ferner, sie beabsichtige mit dem Gesuch um Subventionierung des weiteren Ausbaues des Rheinhafens Kleinhüningen durch den Bund zuzuwarten, bis auch das Projekt für den Vollausbau des Hafens beendet und genehmigt sei, welches Projekt (Klybeckquai, Hafensbahnhof etc.) sich auf etwa Fr. 2,300,000 belaufen werde.

Vorläufig ersuche sie den Bundesrat, dem bereits genehmigten Projekt nach Ratschlag Nr. 2554 zuzustimmen und ihr die Ermächtigung zur Inangriffnahme der bezüglichen Arbeiten zu erteilen.

Der Bundesrat war nach Prüfung der Vorlage durch die zuständigen Dienststellen der Ansicht, dass dem Wunsche der Regierung von Basel-Stadt um Ermächtigung zum Baubeginn entsprochen werden könne, aber nur unter ganz bestimmten Bedingungen, da eine Wiederholung des von Basel bisher befolgten Verfahrens, das die Bundesbehörden vor vollendete, nicht mehr zu ändernde Tatsachen stellte, unbedingt zu vermeiden sei.

Nach Antrag des eidgenössischen Departements des Innern wurde am 24. Juni 1924 beschlossen:

1. Von dem von der Regierung des Kantons Basel-Stadt eingesandten Projekt für den weiteren Ausbau des Rheinhafens Kleinhuningen, I. Etappe (Ratschlag Nr. 2554), wird Kenntnis genommen.

2. Die Ermächtigung zum sofortigen Beginn der in diesem Projekt bezeichneten Bauten wird unter folgenden Bedingungen erteilt:

a. Die endgültige Genehmigung des Projektes kann nur nach eingehender Prüfung der Baupläne und des Kostenvoranschlages erfolgen. Es gilt dies auch für die Erstellung der Geleiseanlagen, für welche das Einverständnis des eidgenössischen Eisenbahndepartements und der S. B. B. vorbehalten wird.

Für die Ausführung der vorgesehenen Baggerungen im Rheinbett längs dem Klybeckquai ist nach Art. 29 der Mannheimer Konvention ein Einvernehmen mit Frankreich, als angrenzendem Uferstaat, erforderlich.

b. Alle Bestimmungen betreffend die allfällige Bewilligung eines Bundesbeitrages bleiben vorbehalten.

c. Wird ein Bundesbeitrag zugesichert, so kann die erste Jahresrate erst nach gänzlicher Auszahlung der von den eidgenössischen Räten noch zu bewilligenden ersten Subvention, also frühestens vom Rechnungsjahr 1928 an, ausgerichtet werden.

d. Die infolge des sofortigen Baubeginnes entstehenden Zinsverluste können nicht vergütet oder subventioniert werden.

3. Der Regierung des Kantons Basel-Stadt wird zur Abgabe einer Erklärung über die Annahme obiger Bedingungen eine Frist von 3 Monaten gewährt.

Die Regierung erklärte am 5. August 1924, dass sie mit diesen Bedingungen einverstanden sei, und auch das eidgenössische Eisenbahndepartement teilte unserem Departement des Innern am 10. September desselben Jahres mit, dass weder es noch die schweizerischen Bundesbahnen sich veranlasst sehen, zu dem von Basel vorgelegten Projekt Bemerkungen zu machen, so dass in dieser Beziehung der Ausführung der Arbeiten nichts mehr im Wege stand.

Einige Monate später, am 17. Februar 1925, schrieb die Kantonsregierung unserem Departement des Innern, es sei nun gelungen, das gesamte verfügbare Terrain im Rheinhafen Kleinhüningen zu vermieten, mit Ausnahme des Nordquais, wo eine Vermietung noch hinausgeschoben werden müsse.

Am Westquai hätten die dort niedergelassenen drei Reedereien die Vollendung ihrer Einrichtungen für den Sommer in Aussicht genommen, und am Ostquai seien bei zwei Unternehmungen die fahrbaren Hochbahnen mit den nötigen Gebäulichkeiten zum Betrieb der Lagerplätze im Bau, während andere Niederlassungen mit der Montage der festen Hochbahnen zu beginnen gedächten.

Am Klybeckquai richten sich die Lumina A.-G. und die Rheinische Umschlags- und Lagerungs A.-G. ein, während der untere Teil dieser Quais an die deutsche Erdöl A.-G. vermietet worden sei. Alle diese Gesellschaften, mit Ausnahme der letzten, hätten die Absicht, den Betrieb in der diesjährigen Schifffahrtsperiode im ganzen Umfang aufzunehmen, wozu Kapitalaufwendungen von ca. 8 Millionen Franken erforderlich seien.

Um diesen Betrieb zu ermöglichen, müsse ungesäumt dazu geschritten werden, den Klybeckquai auszubauen und den Hafenbahnhof anzulegen.

Zu diesem Zwecke sei dem Grossen Rat ein bezügliches Projekt mit dem Ratschlag Nr. 2607 vorgelegt worden, das am 31. Oktober 1924 genehmigt und für welches ein Kredit von Fr. 2,463,405 in der Erwartung eines abermaligen Bundesbeitrages bewilligt worden sei.

Dieses neue Projekt umfasse folgende Bauten und Kosten:

I. Klybeckquai		
A. Ausbaggerung der Rheinsohle . . .	Fr. 213,600	
B. Herrichten der Uferböschung . . .	„ 216,795	
C. Unterbau für die wasserseitige Kran- schiene . . . . .	„ 37,680	
D. Geleiseanlage längs des Quais . . .	„ 161,040	
E. Quaistrasse . . . . .	„ 13,260	
F. Bauleitung und Unvorhergesehenes .	„ 77,625	
		Fr. 720,000
II. Hafenbahnhof		
A. Eigentlicher Hafenbahnhof mit Ge- leiseverbindungen und Landerwerb	Fr. 1,189,600	
B. Zweite Spur des Anschlussgeleises	„ 87,480	
C. Einfriedigungen . . . . .	„ 102,750	
D. Bauleitung und Unvorhergesehenes	„ 146,245	
		Fr. 1,526,075
III. Altrheinweg		
Erstellungskosten und Landerwerb . . . . .	„ 217,330	
		<u>Total Fr. 2,463,405</u>

Von der Devissumme für den Altrheinweg sind nur Fr. 111,895 zu Lasten der Hafenanlagen zu buchen, der Rest von Fr. 105,435 fällt ausser Betracht. Es reduziert sich also das Total der Kosten für die Hafenanlage auf Fr. 2,357,970.

Da diese Arbeiten aus zwingenden Gründen als unaufschiebbar erklärt werden müssen, ersucht die Regierung von Basel-Stadt um Zustimmung zu diesem Projekt, indem sie sich vorbehält, dem Bundesrat in einem ihm gutscheinenden Zeitpunkt ein Subventionsgesuch für die Kosten des Vollausbauens der Rheinhafenanlage Basel-Kleinhüningen nach den beiden vorgelegten Projekten einzureichen.

Im übrigen wird auf diese Bauvorlagen sowie auf die bezüglichlichen Ratschläge Nrn. 2554 und 2607 verwiesen. — Nach Prüfung dieses Gesuches und auf Antrag unseres Departements des Innern beschlossen wir am 13. März 1925, auch von obigen im Ratschlag Nr. 2607 bezeichneten Bauten (II. Etappe: Klybeckquai und Hafenbahnhof mit Altrheinweg) Kenntnis zu nehmen.

Zudem wurden folgende Bedingungen gestellt:

1. Bevor der Bundesrat auf eine weitere Behandlung dieser Angelegenheit eintreten kann, muss er sich vorbehalten, über die Rentabilität der Hafenanlagen und die Wirtschaftlichkeit des ganzen Betriebes von unbeteiligter, fachkundiger Seite ein erschöpfendes Gutachten einzuholen.

2. Um aber inzwischen die Entwicklung der Rheinschiffahrt und des Hafenbetriebes nicht zu verzögern und die erforderliche Fühlung zwischen den Behörden des Bundes und des Kantons aufrechtzuerhalten, wird die Ermächtigung zum sofortigen Beginn der genannten Bauten unter den nämlichen Bedingungen erteilt wie im Bundesratsbeschlusse vom 24. Juni 1924 betreffend die Bauten der I. Etappe (Ratschlag Nr. 2554) und die Regierung des Kantons Basel-Stadt eingeladen, sich innert einer Frist von 3 Monaten auszusprechen, ob sie auch die heutigen an die Bauten der II. Etappe (Ratschlag Nr. 2607) geknüpften Bedingungen annimmt.

Die Annahmeerklärung von Basel-Stadt traf am 28. März 1925 ein, und am 27. Mai erklärte das schweizerische Eisenbahndepartement, dass es, wie auch die Generaldirektion der S. B. B., der Vorlage zustimme.

Infolge dieses Verfahrens war die ungestörte Ausführung der Basler Hafenbauten gesichert, und diese wurden auch ununterbrochen fortgesetzt und im Hinblick auf die internationale Schifffahrtsausstellung, die im Jahre 1926 stattfinden sollte, nach Kräften gefördert.

Während dieser Zeit wurden auf Weisung unseres Departements des Innern auch die Rentabilität des Basler Rheinhafens einem nähern Studium unterworfen. Sowohl vom Schifffahrtsamt des Kantons Basel-Stadt als auch vom eidgenössischen Amt für Wasserwirtschaft wurden Berechnungen aufgestellt, aus denen, bei Annahme eines Anlagekapitals von rund Fr. 12,950,000 für die Hafenanlagen von St. Johann und Kleinhüningen-

Klybeck zusammen, hervorgeht, dass nur unter Voraussetzung der günstigsten Verhältnisse, wie die Verbesserung des Flussgerinnes zwischen Basel und Strassburg, die Vollaussnutzung der Anlagen usw., mit einer sehr bescheidenen Verzinsung des investierten Kapitals zu rechnen wäre.

Die tarifarische Gleichstellung der Schiffsgüter für die links- und rechtsrheinischen Hafenanlagen bedingt die Aufhebung der Verbindungsbahnfrachten. Mit den daraus entstehenden Taxausfällen wird, laut dem Betriebsvertrag zwischen Basel-Stadt und den schweizerischen Bundesbahnen, die Betriebsrechnung des Kleinhüningerhafens belastet. Sollten später diese Taxausfälle, statt nur zur Hälfte, ganz durch die S. B. B. übernommen und diese durch die natürliche Steigerung des Hafenverkehrs und des Gütertransportes auf ihrem Bahnnetz wenigstens teilweise entschädigt werden, so würde, nach den Erhebungen des eidgenössischen Amtes für Wasserwirtschaft die Verzinsung des Kapitals eventuell 3,77 % erreichen können.

Ein solches Ergebnis wäre aber erst nach einer längern Reihe von Jahren zu erwarten, zurzeit ist noch mit Fehlbeträgen zu rechnen; von einer Rendite oder einer Amortisation der im Hafen festgelegten Gelder kann vorläufig keine Rede sein.

Mit Schreiben vom 23. November 1926 hat der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt dem Bundesrate das Gesuch um Bewilligung eines Bundesbeitrages an den weiteren Ausbau der Rheinhafenanlagen Kleinhüningen-Klybeck, d. h. an die im Bundesbeschluss vom 8. Oktober 1924 noch nicht enthaltenen Hafengebäuden, gerichtet.

Der dieses Gesuch begründende Bericht bezieht sich auf die im vorstehenden schon erwähnten Bauten, die in zwei Etappen vorgelegt, ausgeführt und zurzeit nahezu beendet sind.

Bei der ersten Bauetappe wurde der Ausbau des Nordquais unterlassen, weil es sich ergab, dass er bei der Erweiterung des Hafens durch eine spätere Erstellung eines zweiten Beckens zum grossen Teil abgegraben werden müsste. Ebenso wurde am Südquai vorläufig die projektierte Stützmauer mit Treppenanlage weggelassen, die wahrscheinlich später mit dem auf dieser Seite vorgesehenen Verwaltungsgebäude errichtet würde.

Von der zweiten Bauetappe sind noch Nachbaggerungen und einige Böschungsarbeiten am Klybeckquai auszuführen und die Lokomotivremise mit Hafengebäude sowie der Zollhag zu vollenden.

Endlich sind noch Baggerungen im Wendebassin im Betrage von Fr. 120,000 in Aussicht genommen worden, um die aus dem Hüningerkanal kommenden Schiffe anstandslos in den rechtsseitigen Hafen leiten zu können.

Der Stand der Bauausgaben stellt sich auf Anfang September 1926 wie folgt zusammen:

	Bisherige Ausgaben	Noch vorzusehende Ausgaben	Total der Ausgaben	Voranschlags- summen
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Erste Bauetappe . .	1,500,000	100,000	1,600,000	1,946,900
Zweite Bauetappe . .	2,023,500	190,000	2,213,500	2,357,970
	<u>3,523,500</u>	<u>290,000</u>	<u>3,813,500</u>	<u>4,304,870</u>
Nachbaggerungen . .	—	120,000	120,000	—
Total	<u>3,523,500</u>	<u>410,000</u>	<u>3,933,500</u>	<u>4,304,870</u>

Verglichen mit der Voranschlagssumme ergibt sich somit eine Minder-  
ausgabe von Fr. 491,370 oder mit Einschluss der Nachbaggerungen eine  
solche von Fr. 371,370.

Die Regierung von Basel-Stadt ersucht den Bundesrat, an diese Kosten die  
Bewilligung eines weiteren Bundesbeitrages von 50 % veranlassen zu wollen.

Der zweite Teil des Berichtes befasst sich in eingehender Weise mit  
der schon früher studierten Frage der Rentabilität der Hafenan-  
lagen von Basel und weist darauf hin, dass die vorgenommenen Er-  
hebungen die allgemeine Ansicht, es bringe die Ausdehnung der Rhein-  
schifffahrt bis nach Basel dem Schweizerlande grosse wirtschaftliche Vorteile,  
bestätigen und dass diese Schifffahrt nach der beabsichtigten Durchführung  
der Rheinregulierung auf der Strecke Strassburg-Basel mit Gewinn betrieben  
werden kann.

Als Anlagekapital wird eine Summe von .	Fr. 1,655,569. 39
für den Rheinhafen von St. Johann und eine solche von	„ 15,039,130. —
für die rechtsrheinische Anlage, zusammen von . .	<u>Fr. 16,694,699. 39</u>

in Anrechnung gebracht.

Nach Abzug der bereits bewilligten Subvention	von . . . . .	Fr. 4,092,000. —
und des von Basel noch erhofften weiteren Beitrags von	„	1,906,750. —
als 50 % von Fr. 3,813,500, also zusammen . . .		<u>Fr. 5,998,750. —</u>

verbleibt als Anlagekapital eine Summe von *Fr. 10,695,949. 39*, welche den  
Rentabilitätsberechnungen des kantonalen Schifffahrtsamtes zugrunde gelegt  
worden ist.

Die Mietzinse, die sich aus der Verwertung des Hafengeländes und der Hafenanlagen ergeben würden, wenn eine Zahlung im vollen Betrage verlangt werden könnte, beziffern sich für den Rheinhafen St. Johann mit	15,375,5 m <sup>2</sup> vermietetem Gelände auf	Fr. 38,438. 75
für Kleinhüningen mit	41,804,5 „ „ „ „ „	103,202. 25
und für Klybeck mit	42,221 „ „ „ „ „	105,552. 50
zusammen mit	<u>99,401 m<sup>2</sup></u> „ „ „	<u>Fr. 247,193. 50</u>

eine Summe, die im Verlauf der nächsten 30 bis 35 Jahre auf vielleicht  
Fr. 400,000 anwachsen dürfte.

Solange aber die Rheinregulierung Strassburg—Basel nicht durchgeführt und die Schifffahrt zeitlich beschränkt ist, wird man auf einen Teil der Mietzinse verzichten und hierfür nur einen Betrag von Fr. 150,000 bis 160,000 in Betracht ziehen müssen.

Über den Betrieb der Hafenanlagen ist zwischen Basel-Stadt und den S. B. B. ein Vertrag abgeschlossen worden, der bis Ende 1925 gültig war, heute aber noch im gegenseitigen Einverständnis weiter läuft.

Die Betriebsführung erfolgt auf gemeinschaftliche Rechnung, worin die Einnahmen aus der Vermietung des Hafensareales dem Kanton zufallen. Der Umschlag und die Lagerung der Güter ist von den Mietern auf eigene Rechnung zu besorgen. Betriebsverluste werden von den S. B. B. und dem Kanton je zur Hälfte getragen; die Gewinne fallen zu zwei Dritteln dem Kanton zu, ein Drittel erhalten die Bundesbahnen. Über die Betriebsergebnisse geben die nachstehenden Zusammenstellungen Aufschluss:

### A. Schiffsgüterverkehr in Tonnen.

Jahre	Rheinhafen		Total	Bemerkungen
	links-rheinisch	rechts-rheinisch		
1923	30,238	9,373	39,611	
1924	140,904	145,691	286,595	günstiger Wasserstand
1925	12,773	76,885	89,658	ungünstiger Wasserstand
1926	25,011	249,587	274,598	

### B. Betriebsberechnungen.

	Rheinhafen		Hafenbahn	Total
	St. Johann	Kleinhüningen		
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
<b>1924</b>				
Einnahmen . . . .	455,514. 21	15,385. 30	52,816. —	523,715. 51
Ausgaben . . . .	443,944. 20	154,940. 23	37,889. 42	636,773. 85
Einnahmenüberschuss	11,570. 01	—	14,926. 58	26,496. 59
Ausgabenüberschuss .	—	139,554. 93	—	139,554. 93
Gesamtverlust . . .	—	—	—	113,058. 34
<b>1925</b>				
Einnahmen . . . .	77,128. 53	4,997. 40	50,174. —	132,299. 93
Ausgaben . . . .	158,323. 28	121,228. 68	34,506. 08	314,058. 04
Einnahmenüberschuss	—	—	15,667. 92	15,667. 92
Ausgabenüberschuss .	81,194. 75	116,231. 28	—	197,426. 03
Gesamtverlust . . .	—	—	—	181,758. 11

Bis zur Durchführung der Rheinregulierung Strassburg-Basel wird der Rheinhafen St. Johann, wo den S. B. B. der ganze Betrieb zufällt, gegenüber den rechtsrheinischen Hafenanlagen zurückstehen, weil die hier niedergelassenen Firmen danach trachten werden, den Güterverkehr an sich zu ziehen. Während dieser Zeit kann bei guten Wasserstandsverhältnissen der rechtsrheinische Hafenverkehr jährlich auf 300,000 bis 400,000 Tonnen eingeschätzt werden, was einer Einnahme an Hafentrachten und Nebenbezügen von Fr. 100,000 bis 120,000 entspricht.

Trotzdem werden die Ausgabenüberschüsse eher zunehmen, weil auch die Vergütung der Frachtausfälle der Verbindungsbahn anwachsen wird.

Nach Vollendung der Rheinregulierung wird mit einem Verkehr von 1,5 bis 1,8 Millionen Tonnen gerechnet, und dann werden sich auch die Betriebsverhältnisse für den Hafen von St. Johann und damit die Gesamtertragnisse günstiger gestalten, indem durch eine gleichmässige Verteilung des Verkehrs in beiden Hafenanlagen ein billigerer Betrieb erzielt werden kann. Aber auch dann wird mit einem nennenswerten Betriebsüberschuss kaum zu rechnen sein. Erst wenn dem Kanton einst der Höchstbetrag der Mietzinse zufallen wird und der Betrieb keine Verluste mehr aufweist, kann eine bescheidene Verzinsung von etwa 4% des Anlagekapitals ermöglicht werden, ein Resultat, das aber schwer zu erreichen sein wird.

Der Bericht der Regierung des Kantons Basel-Stadt schliesst mit den Worten:

„Die ganze Betrachtung des wirtschaftlichen Wertes der Hafenanlagen lässt ohne Zweifel erkennen, dass der Kanton mit der Errichtung dieser Anlagen grosse Opfer übernommen hat und dass ihr Zweck es vollauf rechtfertigt, wenn sich die Eidgenossenschaft an diesem Werk mit einem Kostenbeitrag beteiligt, wie er bisher vorausgesetzt werden konnte.“

Die Eingabe samt Projekt ist den zuständigen Amtsstellen zur Prüfung überwiesen worden.

Das eidgenössische Amt für Wasserwirtschaft erklärt sich in seinem Schreiben vom 24. November 1926 an das eidgenössische Oberbauinspektorat mit der im regierungsrätlichen Bericht enthaltenen Darstellung der voraussichtlichen Betriebsergebnisse der Basler Rheinhafenanlagen einverstanden, glaubt aber, dass nach durchgeführter Rheinregulierung die Erwartung einer 4prozentigen Verzinsung nicht ganz begründet sei und dass eine solche wahrscheinlich nicht erreicht werde und sie zwischen 1 und 3% liegen bleibe, wobei angenommen wurde, dass weitere Bundesbeiträge als die bisher bezahlten und beschlossenen keine Berücksichtigung finden.

Nach einer nachträglichen Mitteilung des kantonalen Schiffsamtes vom Februar 1927 weist die Betriebsrechnung auch für das Jahr 1926

einen Ausgabenüberschuss auf, der sich auf die verschiedenen Hafenanlagen wie folgt verteilt:

	St. Johann	Klein-Hüningen	Hafenbahn
Einnahmen . . .	Fr. 113,936. 93	Fr. 13,051. 05	Fr. 100,186. —
Ausgaben . . .	„ 135,563. 81	„ 209,830. 11	„ 92,105. 83
Überschuss . . .	— Fr. 21,626.88	— Fr. 196,779.06	+ Fr. 8,080.17
Total: Ausgabenüberschuss von Fr. 210,325. 77, ein Ergebnis, das noch ungünstiger ist als das vom Jahre 1925.			

Das eidgenössische Eisenbahndepartement hat dem Departement des Innern am 25. April 1927 die Vernehmlassung der Bundesbahnverwaltung zugestellt. Ihr ist zu entnehmen, dass aus den Betriebsdefiziten der Jahre 1924 bis und mit 1926 die gemäss Vertrag vom 29. Februar 1924 den schweizerischen Bundesbahnen zufallende Hälfte einen Gesamtbetrag von Fr. 252,571. 11 aufweist.

Im Anschluss an die in der regierungsrätlichen Eingabe angegebenen Gründe, die zu diesen ungünstigen Betriebsergebnissen führen, wird bemerkt, dass die Leistungen der Bundesbahnen für den Kleinhüninger-Verkehr bedeutend grösser sind als für denjenigen des Rheinhafens St. Johann. Im Widerspruch zu der in dieser Eingabe enthaltenen Auffassung, die Lasten des Betriebsvertrages seien eher zuungunsten des Kantons verteilt, sind die S. B. B. der Ansicht, dass die Frachtgleichstellung der beiden Rheinhäfen ein grosses Entgegenkommen der Bahnverwaltung bedeutet, weil die Frachtgleichheit mehr den Hafeneigentümer als die S. B. B. interessiere, welchen der linksrheinische Umschlag besser passen würde, da der Betrieb dort weniger koste und der Umschlag von den eigenen Leuten besorgt werden könne.

Der Standpunkt, dass die Taxausfälle ganz vom Hafeneigentümer zu tragen seien, könne sehr wohl vertreten werden, da, abgesehen von der kommerziell ungünstigen Lage des rechtsrheinischen Hafens, die Rheinschiffahrt bis Basel den S. B. B. nicht ausschliesslich Vorteile, sondern auch eine Schädigung anderer günstigerer Routen mit sich bringe.

Aus diesen Erwägungen können die S. B. B. nicht nur keinen grösseren Anteil an den Betriebsverlusten übernehmen, sondern werden im Gegenteil danach trachten, bei der im Gang befindlichen Vertragsrevision eine finanzielle Entlastung zu erlangen, in der Erwartung, dass die Regierung von Basel-Stadt bei der Neuordnung des gekündigten Betriebsvertrages an die Bundesbahnverwaltung keine Forderungen stellen werde, die über das hinausgehen, was diese heute schon leistet.

Um diesen, vom eidgenössischen Eisenbahndepartement unterstützten Wunsche der S. B. B. Rechnung zu tragen, haben wir im nachstehenden

Beschlussentwurf eine Bestimmung aufgenommen, wonach an die Auszahlung des Bundesbeitrages ein entsprechender Vorbehalt geknüpft wird.

Auf Anregung unseres Oberbauinspektorates ist für die auf Ende des Jahres 1926 ergangenen Baukosten eine genaue Abrechnung aufgestellt worden, der die noch vor auszusehenden Ausgaben beigelegt sind.

Ferner ist von der Kantonsregierung am 22. März 1927 ein Schreiben an uns gerichtet worden, in welchem wir ersucht werden, die im ersten Beitragsgesuch vom 23. November 1926 als eventuell bezeichnete Summe von Fr. 120,000 für die weitere Vertiefung der Sohle des Rheinhafens um 0,30 m nun endgültig in die zu subventionierenden Kosten aufzunehmen, nachdem der Grosse Rat den bezüglichen Ratschlag Nr. 2797 genehmigt und den darin verlangten Kredit bewilligt hat.

Gestützt auf diese Angaben lässt sich der einem neuen Bundesbeitrag zugrunde zu legende Gesamtbetrag bestimmen, der von dem im früheren Bericht der Regierung von Basel-Stadt angegebenen etwas abweicht und statt Fr. 3,813,500 bzw. Fr. 3,933,500 die Summe von Fr. 4,195,000 erreicht.

Die Kostenzusammenstellung ist unserer Botschaft als gedruckte Beilage beigegeben und nach den in den Basler Ratschlägen Nr. 2554, 2607 und 2797 enthaltenen Voranschlägen für die Ergänzungsarbeiten an den rechtsrheinischen Rheinhafenanlagen geordnet.

Im Rheinhafen von Kleinhüningen trägt die Einsparung bei der Ausführung des Westquais und ganz besonders der Wegfall des Ausbaues des Nordquais, der voraussichtlich später anderweitig beansprucht wird, dazu bei, die Kosten zu verringern, während die Baggerungen an der Hafeneinfahrt und im Hafen selbst wegen der Vertiefung der Sohle zur Erleichterung des Schiffsverkehrs mit dem Hüninger-Kanal und auch wegen der Sprengung von eingeschotterten, grossen Nagelfluhblöcken und deren Wegschaffung durch besondere Einrichtungen Mehrkosten von über Fr. 200,000 verursachen werden.

Zu einer weiteren, beträchtlichen Ausgabenvermehrung wird auch die Anlage von Geleisen führen, ganz besonders der eigentliche Hafenbahnhof mit Geleiseverbindung zum Uferplatz und Geleisen in der Hafenstrasse, einschliesslich Landerwerbung, wofür eine Überschreitung von Fr. 327,487 in Anrechnung gebracht wird. Den Anlass zu diesem Ergebnis gaben die bei der detaillierten Bearbeitung des Projektes unter der Mitwirkung der S. B. B. vorgenommenen Änderungen und Erweiterungen, die sich als notwendig erwiesen haben.

Statt 57 Weichen wurden deren 64 eingebaut. Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Hafenbahnhofes wurde eine moderne, elektrische Kraftstellwerksanlage mit zwei Stellwerksgebäuden vorgesehen und aus-

geführt, was für sich allein Mehrkosten im Betrage von Fr. 176,000 verursachte. Dazu kamen noch andere Einrichtungen, wie Beleuchtungsanlagen, Lokomotivremise usw.

Ersparnisse in grösserem Betrage sind am Klybeckquai beim Herichten der Uferböschung zu verzeichnen, weil, wie beim Bau des Westquais, die aus dem Baggeraushub gewonnenen Blöcke und Kieselbollen als Steinwurf Verwendung finden konnten.

Als Gesamtergebnis ergibt sich gegenüber den Voranschlägen eine Minderausgabe von Fr. 109,870.

Über die technische Seite des Rheinhafenunternehmens ist nichts weiteres zu bemerken, da die vom Kanton Basel-Stadt allein oder in Verbindung mit den S. B. B. erstellten Bauten projektgemäss ausgeführt worden sind und die Bauvorlagen keinen Anlass zu Aussetzungen gegeben haben.

Nach der Darstellung der tatsächlichen Verhältnisse, die eine nennenswerte Verzinsung des in den Rheinhafen von Basel-Stadt investierten Anlagekapitals zurzeit und voraussichtlich auch später nicht erwarten lassen, glauben wir darauf verzichten zu sollen, in unserem Beschlussentwurf eine Bestimmung über einen im Verhältnis des Bundesbeitrages bemessenen Anteil der Eidgenossenschaft an dieser Verzinsung aufzunehmen. Andererseits halten wir es im Hinblick auf den Bundesbeschluss vom 8. Oktober 1924, gemäss welchem dem Kanton Basel-Stadt an den ersten Ausbau des Rheinhafens bei Kleinhüningen ein Bundesbeitrag von 50 % der Baukosten und des Landerwerbes und sogar eine Entschädigung für den Zinsausfall zugesprochen worden ist, für gerechtfertigt, auch für den Vollausbau dieses Werkes einen weitem Beitrag im gleichen Verhältnis zu gewähren. Eine Entschädigung für die seither ergangenen Zinsen fällt laut der bei der Erteilung der Baubewilligungen aufgestellten und von der Regierung von Basel-Stadt angenommenen Bedingungen ganz ausser Betracht. Infolgedessen wäre nach den im nachfolgenden Beschlussentwurf enthaltenen Bestimmungen dem Kanton Basel-Stadt eine Bundessubvention von 50 % an die Kosten der ausgeführten und noch in Aussicht zu nehmenden rechtsrheinischen Hafenbauten im Höchstbetrage von Fr. 2,097,500, als 50 % der gesamten Bausumme von Fr. 4,195,000, auf Grund des Art. 23 der Bundesverfassung zuzusichern.

Die Ausrichtung dieses Bundesbeitrages würde in vier Jahresraten von je Fr. 500,000 und einer Restzahlung im fünften Jahre erfolgen, wenn obige Kostensumme erreicht werden sollte. Der genaue Betrag dieser Schlusszahlung würde nach der Einreichung und Genehmigung der Endabrechnung festgesetzt; Änderungen der Zahlungstermine infolge der Verhandlungen mit den S. B. B. blieben vorbehalten.

Gemäss früherer Bestimmungen würde die erste Rate frühestens im Jahre 1928 zur Auszahlung gelangen.

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

Genehmigen Sie die Versicherung unserer vorzüglichen Hochachtung.

Bern, den 31. Mai 1927.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**Motta.**

Der Bundeskanzler:

**Kaeslin.**

(Entwurf.)

## **Bundesbeschluss**

betreffend

**Bewilligung einer Nachsubvention an den Kanton Basel-Stadt für den Ausbau des Rheinhafens bei Basel-Kleinhüningen.**

Die Bundesversammlung

der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht der Schreiben der Regierung des Kantons Basel-Stadt vom 23. November 1926 und 22. März 1927,

einer Botschaft des Bundesrates vom 31. Mai 1927,

des Bundesbeschlusses vom 8. Oktober 1924 betreffend Erstellung des Rheinhafens bei Basel-Kleinhüningen,

auf Grund des Art. 23 der Bundesverfassung,

beschliesst:

Art. 1. Dem Kanton Basel-Stadt wird für den Ausbau des rechtsufrigen Rheinhafens bei Kleinhüningen, einschliesslich Klybeckquai und Hafenbahnhof (baselstädtische Ratschläge Nr. 2554, 2607 und 2797), ein Bundesbeitrag von 50 % der wirklichen Kosten zugesichert, bis zum Höchstbetrage von Fr. 2,097,500, als 50 % der gesamten Ausgabensumme

von Fr. 4,195,000 für die schon erstellten und noch auszuführenden Bauten genannter Hafenanlagen.

Art. 2. Die Auszahlung dieses Bundesbeitrages erfolgt in jährlichen Raten von je Fr. 500,000 und einer den Ausgaben entsprechenden Restzahlung im vierten oder fünften Jahre.

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

Art. 4. Der Art. 5 des Bundesbeschlusses vom 8. Oktober 1924 betreffend Betrieb der Basler Rheinhäfen geht unverändert auf den neuen Beschluss über; immerhin wird die Erwartung ausgesprochen, dass bei der Neuordnung des gekündigten Betriebsvertrages die Regierung des Kantons Basel-Stadt keine Forderungen an die schweizerischen Bundesbahnen stellen werde, die über das hinausgehen, was diese heute schon leisten; auch werden mit Rücksicht hierauf Änderungen im Auszahlungsverfahren des Bundesbeitrages vorbehalten.

Art. 5. Der Art. 6 des Bundesbeschlusses vom 8. Oktober 1924 behält ebenfalls seine Geltung für den neuen Beschluss.

Art. 6. Dem Kanton Basel-Stadt wird eine Frist von 6 Monaten für die Abgabe der Annahmeerklärung dieses neuen Beschlusses gewährt.

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

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

Art. 8. Der Bundesrat ist mit der Vollziehung dieses Beschlusses beauftragt.

---

## Ausbau der rechtsufrigen Rheinhafenanlagen von Basel-Stadt.

Bezeichnung der Bauten	a Ausgaben bis Ende 1926	b Voranschlag für noch aus- zuführende Arbeiten und zur Auf- rundung	c Totale Baukosten a + b	d Vor- anschläge der Ratschläge Nrn. 2554, 2607 und 2797	e — Minder- kosten d—c + Mehr- kosten c—d
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Ausbau des Rheinhafens Klein- hüningen, Ratschlag Nr. 2554 und Nr. 2797.					
Westquai mit zugehörigen Bauten, Seite 15 des Ratschlages . . .	797,035. 24	35,964. 76	833,000	937,000	— 104,000
Nordquai (Projekt) . . . . .	7,000. —	—	7,000	414,000	— 407,000
Verlängerung des Hafengeb- leises . . . . .	265,954. 93	45. 07	266,000	309,000	— 43,000
Rampengeleise . . . . .	122,523. 20	76. 80	122,600	80,000	+ 42,600
Stromversorgung . . . . .	94,716. 10	83. 90	94,800	75,900	+ 18,900
Baggerungen für die Vertiefung der Hafeneinfahrt und Haf- beckens . . . . .	191,485. 25	58,514. 75	250,000	131,000	+ 119,000
id. nach Ratschlag Nr. 2797 . . .	—	120,000. —	120,000	—	+ 120,000
	<b>1,478,714. 72</b>	<b>214,685. 28</b>	<b>1,693,400</b>	<b>1,946,900</b>	<b>— 253,500</b>
Ausbau des Klybeckquais, Haf- bahnhof mit Altrheinweg, Ratschlag Nr. 2607.					
Ausbaggerung der Rheinsohle . .	182,613. 67	20,386. 33	203,000	213,600	— 10,600
Herrichten der Uferböschung . .	103,761. 90	38. 10	103,800	216,795	— 112,995
Unterbau der wasserseit. Kran- schiene . . . . .	26,606. —	44. —	26,650	37,680	— 11,030
Geleiseanlagen längs des Quais .	167,197. 82	2. 18	167,200	161,040	+ 6,160
Quaistrasse . . . . .	11,674. 90	25. 10	11,700	13,260	— 1,560
Bauleitung u. Unvorhergesehenes	45,656. 70	11,993. 30	57,650	77,625	— 19,975
	537,510. 99	32,489. 01	570,000	720,000	— 150,000
Eigentlicher Hafenbahnhof mit Ge- leiseverbindungen und Land- erwerb . . . . .	1,335,013. 92	132,073. 08	1,517,087	1,189,600	+ 327,487
2. Spur des Anschlussgeleises der Hafenbahn . . . . .	58,926. 90	14,073. 10	73,000	87,480	— 14,480
Einfriedigungen . . . . .	78,733. 55	20,066. 45	98,800	102,750	— 3,950
Bauleitung u. Unvorhergesehenes Altrheinweg . . . . .	123,175. 45	7,642. 55	130,818	146,245	— 15,427
	59,090. —	52,805. —	111,895	111,895	—
	<b>2,192,450. 81</b>	<b>309,149. 19</b>	<b>2,501,600</b>	<b>2,357,970</b>	<b>+ 143,630</b>
<b>Total</b>					
Rheinhafen Kleinhüningen . . . .	1,478,714. 72	214,685. 28	1,693,400	1,946,900	— 253,500
Klybeckquai und Hafenbahnhof . .	2,192,450. 81	309,149. 19	2,501,600	2,357,970	+ 143,630
	<b>3,671,165. 53</b>	<b>523,834. 47</b>	<b>4,195,000</b>	<b>4,304,870</b>	<b>— 109,870</b>

**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Bewilligung einer  
Nachsubvention an den Kanton Basel-Stadt für den Ausbau des Rheinhafens bei Basel-  
Kleinhüningen. (Vom 31. Mai 1927.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1927
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	23
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	2209
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	08.06.1927
Date	
Data	
Seite	713-727
Page	
Pagina	
Ref. No	10 030 057

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.