

Bundesblatt

105. Jahrgang

Bern, den 8. Januar 1953

Band I

Erscheint wöchentlich. Preis 30 Franken im Jahr, 16 Franken im Halbjahr zuzüglich
Nachnahme- und Postbestellungsgebühr

Einrückungsgebühr: 50 Rappen die Petitzelle oder deren Raum. — Inserate franko an
Stämpfli & Cie. in Bern

6395

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung über die Erstellung von Zollgebäuden in Basel-Freiburgerstrasse

(Vom 7. Januar 1953)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Nach Basel, dem wichtigsten nördlichen Einfallstor der Schweiz, führen zwei internationale Strassenzüge, linksrheinisch über Mülhausen und Strassburg, rechtsrheinisch über Freiburg i. B. und Frankfurt a. M. Der gesamte Überlandverkehr rheinauf- und -abwärts wickelte sich schon vor den beiden Weltkriegen über diese Strassenzüge und die schweizerischen Grenzübergangsstellen Basel-Lisbüchel und Basel-Freiburgerstrasse ab. Bei der Zollstelle Freiburgerstrasse handelte es sich neben einem starken Nahverkehr insbesondere um den Fahrzeugverkehr von und nach Mittel- und Norddeutschland und den skandinavischen Ländern. Mit Rücksicht auf das gut ausgebaute deutsche Strassennetz verkehren dort aber auch zahlreiche belgische und holländische Automobile. Bereits Mitte der dreissiger Jahre erwies sich, dass die vorhandenen Anlagen dem zunehmenden Verkehr nicht gewachsen waren. Ein Projekt für die Neugestaltung des Zollamtes wurde nach Fühlungnahme mit den deutschen Zollbehörden schon 1938 ausgearbeitet. Der Weltkrieg verhinderte aber die weitere Planung und Ausführung. Während der Kriegsjahre ging der Verkehr an der Freiburgerstrasse naturgemäss zurück, um gegen Kriegsende fast vollständig zum Stillstand zu kommen. Bald nachher setzte jedoch — als Folge der Zerstörungen am deutschen Eisenbahnetz — ein lebhafter Lastwagenverkehr mit den nordischen Staaten ein, die der Schweiz Butter, Fische und Geflügel in Kühlwagen lieferten. Mit der Stabilisierung der Verhältnisse in den westlichen Besetzungszonen Deutschlands beteiligten sich neben den skandinavischen, belgischen und holländischen auch schweizerische und deutsche

Firmen am Überlandverkehr; der Gütertransport auf der Strasse nahm immer mehr einen regelmässigen Charakter an. Die Einrichtungen des Zollamtes Freiburgerstrasse erwiesen sich insbesondere für die Revision ganzer Lastwagenzüge als ungenügend. Die meisten davon müssen, gestützt auf eine Abmachung mit der Deutschen Bundesbahn, unter Zollbegleit oder Zollverschluss in die Güterhalle des Badischen Bahnhofes weitergeleitet werden, was zusätzliche Umtriebe verursacht. Der Personenverkehr mit Personenautomobilen und Autocars hielt sich zunächst in bescheidenen Grenzen. Auch hier stellten sich jedoch bald nach Kriegsende regelmässige Autokurse ein. Einen ungeahnten und in dieser Weise nicht voraussehbaren Aufschwung verzeichnet der Touristikverkehr. Personenautomobile, Autocars, Motor- und Fahrräder stauten sich zu gewissen Zeiten beim Zollamt Freiburgerstrasse derart, dass der Verkehr nur mit Mühe und grossen Zeitverlusten bewältigt werden konnte. Über die Entwicklung geben folgende Zahlen Aufschluss:

Einnahmen

1938 230 055 Franken 1951 2 995 640 Franken

Verkehrszahlen

(Tagesdurchschnitt; Zählungen des Baudepartements Basel-Stadt und des Zollamtes)

Jahr	Lastwagen		Personenautos		Fahrräder	
	Eingang	Ausgang	Eingang	Ausgang	Eingang	Ausgang
1936 (Jahr)	30	29	134	143	385	369
1948 (Mai)	197	196	150	166	—	—
1951 (April)	156	158	233	201	496	451
1952 (Sept.)	243	248	359	375	832	851

Abfertigungen im Fahrzeugverkehr

Jahr:	1936	1949	1951	1952 (I.—VII.)
Prov. Eintrittskarten	234	5 623	5 692	6 271
Kontrollscheine für Fahr- und Motorräder	—	197	1 715	2 310
Triptyks für Autos	764	103	5 233	6 413
Grenzpassierscheinhefte	3 214	13 102	34 688	37 959

* * *

Diese Entwicklung führte im Jahre 1948 zur Wiederaufnahme der Planung für eine Neugestaltung der Grenzübergangsstelle Freiburgerstrasse. Die deutschen Zollbehörden brachten den Bau eines gemeinsamen Inselzollamtes rittlings der Grenze in Vorschlag. Dieses Projekt wurde aber wieder fallen gelassen, weil deutscherseits offenbar die nötigen Mittel nicht beschafft werden konnten.

Die deutsche Verwaltung begnügte sich damit, ihre Anlagen in den Jahren 1950 und 1951 vorläufig durch provisorische Bauten zu erweitern, wobei sie sich gleichzeitig das für einen grosszügigen Ausbau nötige Land sicherte. Mit den bis heute vorgenommenen Änderungen erreichte sie immerhin eine Trennung des Güter- und Lastwagenverkehrs vom Touristikverkehr; ferner wurde die Einfuhr von der Ausfuhr getrennt. Diese Verkehrsteilung führte zu einer bedeutend flüssigeren Abfertigung. Demgegenüber stockt der Verkehr auf der schweizerischen Seite in unverantwortlicher Weise. Vor und neben dem Zollamt herrscht auf der Strasse ein Durcheinander von Personenwagen, Lastwagen und Autocars. Weil nur ein kleiner Amtsplatz und eine einzige Abfertigungsstelle vorhanden sind, kreuzen sich die verschiedenen Verkehrsströme ständig. Dieser Zustand stellt die Kontrolle und die Übersicht weitgehend in Frage und bildet, namentlich bei grossem Andrang, eine Gefahr für die Verkehrs- und Zollsicherheit. Trotz aller organisatorischen Massnahmen kann vom betrieblichen Standpunkt aus eine befriedigende Lösung nur durch tiefgreifende Änderungen der baulichen Anlagen erreicht werden.

Die Frage des Umfangs der vorzunehmenden Bauten wurde dadurch kompliziert, dass bis vor kurzem über den Ausbau des deutschen Strassennetzes bis zur Schweiz, hauptsächlich über die Einmündung der geplanten Autobahn Karlsruhe-Basel nichts Genaues bekannt war. Trotzdem definitive Pläne auch heute noch nicht vorliegen, hat sich das Baudepartement des Kantons Basel-Stadt dahin entschieden, dass der Anschluss an die Autobahn über die Freiburgerstrasse zu suchen sei, wobei der von dort nach der Schwarzwaldallee und über die projektierte Breiterebrücke führende Strassenzug bis zu den Überlandstrassen Basel-Zürich und Basel-Olten auszubauen sei. Gesamthaft betrachtet bildet der Ausbau dieses Zollamtes die Voraussetzung für den vom Kanton Basel-Stadt projektierten Ausbau der Fernverkehrsstrassen und einen Teil der zusammenhängenden Planung auf weite Sicht. Der Regierungsrat von Basel-Stadt hat denn auch die nachgesuchte Bewilligung für den Bau der Anlagen an der Freiburgerstrasse bereits bewilligt.

Die durch Fachleute durchgeführte eingehende Prüfung hat ergeben, dass die jetzige Gebäudeanlage nicht gestattet, die bestehenden Lokalitäten in befriedigender Weise zu vergrössern oder durch Umbau den veränderten Bedürfnissen so anzupassen, dass sie nicht nur den gegenwärtigen Bedürfnissen, sondern auch der zu erwartenden weiteren Entwicklung zu genügen vermögen. Die Abfertigungsräume befinden sich heute in dem im Jahre 1898 erstellten Zollgebäude. Bureaux und Zollhalle sind zu klein und unpraktisch. Überdies steht das Gebäude der vorgesehenen Verkehrstrennung im Wege. Sein baulicher Zustand ist schlecht; im Hinblick auf die seit Jahren geplante Umgestaltung des Grenzüberganges sind Verbesserungen nicht mehr vorgenommen worden, um nicht unnötig Geld zu investieren. Die beiden hinter dem Zollgebäude liegenden Häuser und Schöpfe sind ebenfalls alt und baufällig. Sie müssten selbst bei einem Provisorium abgebrochen werden, um Raum zu schaffen.

Der Gesamtplan sieht, nach Abbruch der bestehenden Gebäulichkeiten, die Erstellung eines den neuzeitlichen Anforderungen entsprechenden Hauptgebäudes mit Zollhalle und Wohnungen sowie eines kleinern Abfertigungsgebäudes auf der andern Strassenseite vor. Die Trennung des Lastwagenverkehrs vom Touristikverkehr wird in der Weise bewerkstelligt, dass die in unser Land einfahrenden Lastwagen hinter dem Hauptgebäude durchgeleitet und in einem zwischen diesem und dem Bahndamm der Deutschen Reichsbahn gelegenen Zollhof geführt werden, wo die Zollabfertigung erfolgt. Das Gebäude ist mit Rampen versehen, die den Aus- und Einlad der Waren ermöglichen. Für die Revision, soweit sie nicht an der Rampe vorgenommen wird, ist eine Zollhalle vorgesehen. Der gesamte Personenwagenverkehr hingegen wickelt sich auf der Strasse zwischen dem Hauptgebäude und dem gegenüberliegenden Abfertigungsgebäude ab. Die Strasse wird auf 22–24 m verbreitert und bildet somit einen übersichtlichen Amtsplatz. Die Abfertigung der einfahrenden Wagen erfolgt an der Strassenseite des Hauptgebäudes, das zu diesem Zwecke ebenfalls einen Revisionsaal und die nötigen Schalter erhält. Die unser Land verlassenden Wagen werden an der Strassenseite des gegenüberliegenden Abfertigungsgebäudes abgefertigt, während sich der gesamte Fussgänger- und Fahrradverkehr auf der hintern Seite dieses Gebäudes abwickelt. Dieses weist auf beiden Seiten die nötigen Revisionsräume und Schalter auf.

Für den aus unserm Land ausfahrenden Lastwagenverkehr sind keine besondern Räume vorgesehen. Dagegen ist mit dem deutschen Zolldienst eine staatsvertragliche Regelung beabsichtigt, wonach allfällige Warenrevisionen bei der Ausfuhr in der deutschen Einfuhrhalle vorgenommen werden können, wie umgekehrt dem deutschen Zoll in gewissen Fällen die Vornahme von Ausgangsrevisionen im schweizerischen Zollgebäude ermöglicht werden soll, wo zu diesem Zweck ein besonderer Raum vorgesehen wird. Da die Ausfuhrformalitäten im Gegensatz zur Einfuhr in der Regel wenig Zeit und Umtriebe erfordern und darüber hinaus auf diese Weise ein mehrmaliges Aus- und Wiedereinpacken der Waren vermieden werden kann, ist diese Lösung für alle an der Zollabfertigung Beteiligten am einfachsten und zweckmässigsten. Schliesslich muss noch der Inlandverkehr, der heute durch die von Kleinhüningen her vor dem Zollamt quer in die Freiburgerstrasse einmündende Neuhausstrasse möglich ist, ausgeschaltet werden, da er den Lastwagenverkehr zum Zollhof gefährdet; die Strasse wird daher zu gegebener Zeit durch Beschluss des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt für den durchgehenden Verkehr geschlossen.

Die vorstehend geschilderte Lenkung der Verkehrs lehnt sich an die deutscherseits bereits getroffene provisorische Regelung an; sie ist mit Vertretern des deutschen Zolldienstes in bezug auf die gemeinschaftlichen Belange abgeklärt worden.

* * *

Im einzelnen sieht das von der Direktion des eidgenössischen Bauten im Benehmen mit der Zollverwaltung ausgearbeitete Bauprojekt folgende Arbeiten vor, die etappenweise unter Aufrechterhaltung des Betriebes ausgeführt werden müssen:

A. Hauptgebäude

Das Projekt weist eine überbaute Fläche von 41×13 m auf. Es enthält die Abfertigungsräume für die Wareneinfuhr und den Reiseverkehr mit Fahrzeugen in die Schweiz sowie 4 Wohnungen für die Beamten des Pickettdienstes. Im Erdgeschoss sind die grosse Zollhalle für die Warenrevision von 200 m^2 , ein Revisionslokal für den Personenwagenverkehr, die Schalterhallen, Bureaux und ein Laboratorium vorgesehen. Von der Zollhalle führt ein Warenlift zum Lagerraum im Kellergeschoss, das ausserdem die üblichen Räume aufweist. Die Aussenrampen auf Strassen- und Hofseite sind durch Betonvordächer geschützt. Die Zollhalle wird auf der Seite gegen den Zollhof hin mittels verglaster Kipptore abgeschlossen. Zur Beleuchtung der Halle sind ferner Glasbeton-Oberlichter vorgesehen. Ein separates Treppenhaus vermittelt den Zugang zu den 4 Wohngeschossen, welche je eine Vierzimmerwohnung mit Küche und Bad aufweisen.

B. Abfertigungsgebäude

Der eingeschossige, nicht unterkellerte Bau von $31 \times 8,70$ m überbauter Fläche umfasst ein Bureau und je ein Revisionslokal für den Reisefahrverkehr, Richtung Ausland, und den Fussgänger- und Radfahrverkehr in beiden Richtungen. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind die Wände zu einem grossen Teil aus Glas vorgesehen.

Bei beiden Gebäulichkeiten bestehen die tragenden Bauteile aus Beton, bzw. Eisenbeton, das äussere Mauerwerk und die Wände der Wohngeschosse aus Backstein.

C. Umgebungsarbeiten

Um den nötigen Raum für den Warenzollhof zu gewinnen, muss auf der Westseite der Damm der Deutschen Bundesbahn angeschnitten und eine Stützmauer von ca. 4 m Höhe erstellt werden. Die weiteren Umgebungsarbeiten umfassen: neue Plätze (Amtsplatz an der Freiburgerstrasse, Zollhof, etc.), Anpassen des bestehenden Terrains und der Strassen an die neuen Gebäude, Kanalisationsanlagen, Trottoirs, Einfriedigungen, bauliche Arbeiten für eine neuen Brückenwaage und eine Wagenrevisionsgrube im Zollhof.

D. Landerwerb

Für die Ausführung des vorliegenden Projekts wird auf beiden Seiten der Freiburgerstrasse Land benötigt, das sich noch nicht im Besitz der Eidgenossenschaft befindet und wofür ein Betrag von 83 000 Franken im Rahmen des zu bewilligenden Gesamtkredites eingestellt wird.

E. Baukosten

Die vorbeschriebenen Neubauprojekte werden folgende Aufwendungen erfordern:

	Fr.
A. Hauptgebäude inkl. Abbruch der alten Gebäude	970 000
B. Abfertigungsgebäude	290 000
C. Umgebungsarbeiten, Strassen, Plätze	377 000
	<hr/>
	Baukosten total 1 637 000
D. Landerwerb	83 000
	<hr/>
	Notwendiger Baukredit total <u>1 720 000</u>

Der obige Kostenvoranschlag basiert auf dem Preisstand vom Oktober 1952.

F. Bauprogramm

Die Sanierung der baulichen Verhältnisse beim Grenzübergang Basel-Freiburgerstrasse ist dringlich und darf nicht aufgeschoben werden. Die Ausführung ist einerseits aus betrieblichen Gründen und anderseits in Anpassung an das bis 1954 zu erwartende Abflauen der Bautätigkeit und unter Ausnützung der Wintermonate etappenweise geplant. In der zweiten Hälfte 1953 wird der Rohbau des Hauptgebäudes erstellt mit ca. $\frac{1}{4}$ des gesamten Arbeitsaufwandes. Der Innenausbau des Hauptgebäudes, die Erstellung des Abfertigungsgebäudes, der Abbruch des alten Zollhauses und die Umgebungsarbeiten erfolgen im Laufe des Jahres 1954.

Auf Grund der vorstehenden Darlegungen ersuchen wir Sie, den erforderlichen Kredit für die Sanierung der Grenzübergangsstelle Basel-Freiburgerstrasse bewilligen und dem nachstehenden Entwurf zu einem entsprechenden Bundesbeschluss Ihre Zustimmung erteilen zu wollen.

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

Bern, den 7. Januar 1953.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Etter

Der Bundeskanzler:

Ch. Oser

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Erstellung von Zollgebäuden in Basel-Freiburgerstrasse (Vom 7.Januar 1953)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1953
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	01
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	6395
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	08.01.1953
Date	
Data	
Seite	1-6
Page	
Pagina	
Ref. No	10 038 151

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.