

2797

Botschaft

des

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

(Vom 26. Februar 1932.)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Die eidgenössischen Räte haben sich schon mehrfach, auf Grund der bundesrätlichen Botschaften vom 16. Oktober 1917, 2. Juni 1924 und 31. Mai 1927, mit dem Rheinhafen Basel-Kleinhüningen befasst.

Die ansehnlichen Bundessubventionen, die bewilligt worden sind, betragen:

1. nach dem Bundesbeschluss vom 8. Oktober 1924 betreffend den Bau eines Rheinhafens am rechten Rheinufer, zwischen der Mündung der Wiese und der Landesgrenze bei Klein-Hüningen, bestehend aus einem Schutz- und Wendebassin mit Verladequai (Ost- und Westquai):

Kosten der Hafenanlagen, inkl. Landerwerb	Fr. 8,183,746. 55
Bundesbeitrag 50 %	rund » 4,092,000. —
hiezü Entschädigung für Zinsausfall	» 262,500. —

2. nach dem Bundesbeschluss vom 29. September 1927 betreffend den Ausbau des Rheinhafens bei Basel-Kleinhüningen; einschliesslich Klybeckquai und Hafenbahnhof mit Altrheinweg:

Kostenvoranschlag Fr. 4,195,000, Bundesbeitrag zu 50 % Fr. 2,097,500. —
(Nach erfolgter Abrechnung auf Ende 1927 belaufen sich die Kosten auf Fr. 4,212,310. 47.)

Die Arbeiten, welche schon auf Rechnung eines früheren, durch Bundesbeschluss vom 8. Oktober 1924 ersetzten Subventionsbeschlusses vom 17. Juni 1918 begonnen wurden, schritten rasch vorwärts und wurden im Sommer 1927 beendet. Ein reger Verkehr auf dem Rhein hatte schon während des Baues eingesetzt.

Der Kleinhüningerhafen mit Klybeckquai wurde Ende 1923 in noch nicht vollendetem Ausbau in Betrieb genommen. Mit der Fertigstellung der Anlagen

hielt auch die Entwicklung des Verkehrs Schritt, so dass der Umschlag rechtsrheinisch bereits im Jahre 1927 auf rund 663,500 Tonnen angestiegen war. Im folgenden Jahre fiel er infolge einiger ungünstiger Umstände auf rund 443,500 Tonnen zurück. Im Jahre 1929 erhöhte er sich wieder, und zwar auf 604,000 Tonnen. Das Jahr 1930 brachte rund 1,048,000 Tonnen, das Jahr 1931 sogar 1,237,140 Tonnen.

Diese mächtige Entwicklung hat es mit sich gebracht, dass die vorhandenen Hafeneinrichtungen und speziell die zur Beförderung der eingehenden Güter erforderlichen Quai- und Geleiseanlagen nicht mehr genügen.

Aus dem Ratschlag Nr. 3159 der Regierung des Kantons Basel-Stadt an den Grossen Rat ist zu entnehmen, dass im Monat Juli 1930, dem bis jetzt höchstbelasteten Monat*), durchschnittlich pro Tag 410 Wagen zu- und abgeführt wurden. Die Anforderungen an die Bahnanlagen ergeben sich aber nicht nur aus dem Zugverkehr und Rangierbetrieb, sondern auch aus der notwendigen Reservestellung der Wagen im Areal des Hafenbahnhofes, wo in den Zeiten des Grossverkehrs rund 300 bahneigene und rund 200 Privatwagen (Reservoirwagen) stationiert werden müssen, um dem Verkehr der Hafenniederlassungen genügen zu können.

Der Bahnbetrieb muss mit der Zunahme des Hafenverkehrs Schritt halten und dabei doch möglichst wirtschaftlich gestaltet werden können. Eine weitere Steigerung der Verkehrsmenge wird zweifellos mit der Verbesserung der Fahrverhältnisse durch die in Angriff genommene Rheinregulierung und den schon im Jahre 1932 eintretenden Stau des Kembserwerkes zu erwarten sein. Ein Teil des Mehrverkehrs wird mit den bestehenden Anlagen und Einrichtungen bewältigt werden können, während für den grösseren Teil neue Bauten erstellt werden müssen. Aus den bisherigen Erfahrungen ergibt sich aber, dass die Geleiseanlagen des Hafenbahnhofes dem zunehmenden Verkehr nicht gewachsen sind. Die schweizerischen Bundesbahnen, die den Bahnbetrieb im Hafen von Anfang an übernommen haben, hatten erstmals schon im Jahre 1927 darauf hingewiesen, dass die Verkehrszunahme eine Erweiterung der Geleiseanlagen erfordere.

Es wurde beim Hafenausbau damit gerechnet, dass der neue Muttener Rangierbahnhof eine Entlastung bringe. Bei der kurzen Distanz zwischen demselben und dem Hafen schien es gegeben, einen Teil der Wagenreserve für den Hafenbetrieb dort bereit zu halten. Solange aber nicht mit einem von den jetzigen Störungen befreiten Verkehr auf der Verbindungsstrecke zwischen dem Hafen und den Anlagen der schweizerischen Bundesbahnen im Muttenerfeld gerechnet werden kann, vermag auch eine grössere Wagenreserve im Muttenerfeld keine genügende Entlastung zu bringen. Zudem werden die bis heute dort erstellten Anlagen einstweilen ganz für den übrigen Bahnverkehr benötigt. Nach den bereits vorgenommenen Studien wäre zwar die Erstellung einer neuen Geleiseverbindung des Hafens mit dem Netz der schweizerischen Bundes-

*) Gesamtumschlag: Juli 1930 = 181,320 Tonnen; Juli 1931 = 184,417 Tonnen.

bahnen, durch welche eine Durchquerung des badischen Verschubbahnhofes vermieden würde, technisch möglich. Sie verursacht jedoch beträchtliche Kosten.

Gelegenheit zur Erweiterung der Geleiseanlagen des Hafenbahnhofes bietet sich nur durch den Ausbau der bestehenden Geleisegruppen C und D zwischen den Niederlassungen am Klybeckquai und dem Verbindungsgeleise des Hafenbahnhofes mit dem Westquai des Hafenbeckens, sowie durch die Legung von Reservegeleisen auf dem durch Auffüllung gewonnenen Gelände auf der Rheinseite der Landzunge des Hafens. Der voraussichtlich anfangs Oktober 1932 eintretende Stau durch die Wasserkraftanlage bei Kembs bedingt zudem, dass das dortige Ufer rechtzeitig gesichert werden muss, wobei die Lage und Konstruktion der Uferversicherung durch die Art und den Umfang der Verwertung des Geländes und die Zweckbestimmung des Quais bedingt werden.

Den dargelegten Verhältnissen würde das von der Regierung des Kantons Basel-Stadt unterm 15. August 1931 dem Bundesrate eingereichte Projekt für den Ausbau der Geleiseanlagen des Rheinhafens Kleinhüningen mit Klybeckquai und für die Erstellung des Rheinquais Kleinhüningen entsprechen. Diese Vorlage ist vom Grossen Rate des Kantons Basel-Stadt am 9. Juli 1931 genehmigt worden. Sie stammt vom Ingenieurbureau O. Bosshardt, welches bis jetzt alle Bauprojekte für die rechtsrheinischen Hafenanlagen angefertigt und auch die Bauleitung besorgt hat.

Das Projekt ist seitens des Bundes durch das Departement des Innern (Oberbauinspektorat) in Anlehnung an die früher behandelten Rheinhafen-vorlagen und in Zusammenarbeit mit dem Eisenbahndepartement geprüft worden. Es sieht folgende Bauten vor:

1. Rheinquai Kleinhüningen, nach Variante I, ohne Umschlag-	
stelle	Fr. 540,000
2. Eisenbahnbrücke über die Wiese	» 226,000
3. Vergrösserung der Geleisegruppe C	» 123,000
4. " " " D	» 21,000
5. Änderung des Hafenzufahrtsgelaises	» 7,000
Total	<u>Fr. 917,000</u>

Über die einzelnen Objekte wäre folgendes zu bemerken:

Rheinquai Kleinhüningen: Am 650 m langen Uferstück zwischen der Wiesemündung und der Hafeneinfahrt ist durch Anschüttungen mit Aushub aus dem Hafenbecken auf 17 m Breite neues Hafengelände gewonnen worden. Mit dem Ausbau dieses Uferstückes sollte nicht nur Gelände für Geleisereserven gewonnen, sondern auch einem anderen dringenden Bedürfnis Rechnung getragen werden. Für den Fall der Überfüllung des Hafenbeckens mit Schiffen, wie dies schon oft vorgekommen ist, sollten Liegestellen ausserhalb des Hafens mit genügenden Anbindeeinrichtungen geschaffen werden, um so dem Schiffsverkehr im Hafen grössere Bewegungsfreiheit zu verschaffen.

Eisenbahnbrücke über die Wiese. Für die Verbindung der Geleise des Rheinquais mit dem Hafenbahnhof muss eine weitere Brücke über die Wiese erstellt werden, wie sie in der vorliegenden Projektzeichnung dargestellt ist. Der Konstruktionstyp ist der gleiche wie bei den bereits bestehenden drei Eisenbahnbrücken.

Ausbau der Geleisegruppen C und D im Hafenbahnhof. Der vollständige Ausbau der Geleisegruppe C ist bei der Erstellung des Hafenbahnhofes mit Rücksicht auf das noch zu verwertende Gelände am Klybeckquai unmittelbar oberhalb der Wiese, weil damals noch kein Bedarf vorlag, unterlassen worden. Seitdem ist alles für Hafenniederlassungen verwertbare Areal vermietet worden, wobei die östliche Begrenzung so festgesetzt worden ist, dass sie eine ausgiebige Erweiterung der Geleisegruppe C ermöglicht. Die nutzbare Länge der Aufstellgeleise C beträgt heute 742 m und nach dem vorgesehenen Ausbau 1544 m. Es werden daher 802 m neue Geleise gewonnen. Ausserdem soll die Gruppe D, welche ebenfalls zur Wagenanstellung dient, einen neuen Geleisestrang von 130 m nutzbarer Länge erhalten.

Eine Änderung des Hafenbahngeleises zwischen der Wiese und dem provisorischen Bureaugebäude ist bei dieser Baugelegenheit auch vorgesehen (Geradestreckung).

Da es sich im vorliegenden Falle um Erweiterungsbauten einer konzessionierten Eisenbahn handelt, hat das eidgenössische Eisenbahndepartement mit Schreiben vom 8. Oktober 1931 darum ersucht, einen Vorbehalt in den Subventionsbeschluss aufzunehmen, wonach das Bauprojekt diesem Departement zur Genehmigung einzureichen sei (Art. 5 des Beschlussentwurfs). Mit Bezug auf die im vorliegenden Projekt (Variante I) vorgesehenen Erweiterungsarbeiten sieht sich das Eisenbahndepartement im allgemeinen zu Bemerkungen nicht veranlasst. Es betrachtet die Erweiterungen ebenfalls als notwendig, zufolge des gesteigerten Umschlagsverkehrs. Dem Kanton Basel-Stadt, als Inhaber der Konzession und Eigentümer der Güterbahn vom badischen Verschubbahnhof in Basel zum Rheinhafen Kleinhüningen und der zugehörigen Geleiseanlagen, liege es ob, die Anlagen so zu gestalten, dass sie dem Verkehr genügen.

Hinsichtlich der Subventionierung dieser neuen Bauten und Erweiterungsarbeiten wünscht die Regierung des Kantons Basel-Stadt in ihrem Gesuche vom 15. August 1931, es möchte ihr, wie für die früheren Projekte, eine Bundessubvention von 50 % an die veranschlagten Kosten von Fr. 917,000, d. h. Fr. 458,500, auf Grund des Art. 23 der Bundesverfassung bewilligt werden.

Der Bund hat bisher in der Frage der Unterstützung der Schifffahrtsbestrebungen eine wohlwollende Haltung eingenommen. Wenn er sich im Interesse der schweizerischen Volkswirtschaft so stark im Ausbau der Rheinregulierung unterhalb Basels engagiert hat, würde es sicherlich kaum verstanden, wenn er nicht auch im weiteren Ausbau des Basler Hafens, als der Kopfstation dieser Regulierung, die Konsequenz der weiteren Unterstützung dieses Ausbaues

ziehen würde. Im Hinblick auf die gespannte Finanzlage des Bundes ist jedoch der Bundesrat der Ansicht, dass dem Gesuche Basels nicht in vollem Masse entsprechen werden könne und dass aus diesem Grunde ein Bundesbeitrag von 40 % bewilligt werden sollte.

Als Bauzeit für die in Frage stehenden Arbeiten sind die drei Jahre 1931, 1932 und 1933 in Aussicht genommen. Diesen Verhältnissen entsprechend würde sich der Bundesbeitrag von Fr. 366,800 auf jährlich Fr. 120,000 im Maximum (mit Schlusszahlung von Fr. 126,800) belaufen. Die erste Auszahlung könnte im Jahre 1932 erfolgen.

Unter den Subventionsbedingungen sind die noch geltenden, in den früheren Bundesbeschlüssen vom 8. Oktober 1924 und 29. September 1929 aufgenommenen Bestimmungen betreffend Betrieb, Zwangsenteignung und zugehörige Fragen wiederholt worden.

Wir unterbreiten daher den eidgenössischen Räten den folgenden Beschlussentwurf und beantragen dessen Genehmigung.

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

Bern, den 26. Februar 1932.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Motta.

Der Bundeskanzler:

Kaeslin.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

über

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

Die Bundesversammlung

der schweizerischen Eidgenossenschaft,

auf Grund des Art. 23 der Bundesverfassung,

nach Einsicht eines Schreibens der Regierung des Kantons Basel-Stadt vom 15. August 1931,

nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrates vom 26. Februar 1932,

beschliesst:

Art. 1.

Dem Kanton Basel-Stadt wird für den weitem Ausbau des rechtsufrigen Rheinhafens bei Basel-Kleinhüningen (Ausbau der Geleiseanlagen und Erstel-

lung des Rheinquais Kleinhüningen Variante I, kantonaler Ratschlag Nr. 9159) ein Bundesbeitrag von 40 % der wirklichen Kosten zugesichert bis zum Höchstbetrage von Fr. 366,800, als 40 % der devisierten Ausgabensumme von Franken 917,000.

Art. 2.

Die Auszahlung dieses Beitrages erfolgt im Verhältnis der angenommenen dreijährigen Bauzeit in jährlichen Maximalraten von Fr. 120,000 in den Jahren 1932 und 1933 und in einer Schlusszahlung von höchstens Fr. 126,800 im Jahre 1934, berechnet nach den effektiven Ausgaben des Kantons.

Art. 3.

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

Art. 4.

Die Art. 4 und 5 des Bundesbeschlusses vom 29. September 1927 finden auch Anwendung auf die Anlagen, für die der vorliegende Bundesbeschluss Beiträge vorsieht.

Art. 5.

Das Bauprojekt ist dem eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 6.

Dem Kanton Basel-Stadt wird eine Frist von 6 Monaten gewährt, um sich darüber zu erklären, ob er den vorstehenden Bundesbeschluss annimmt.

Der Beschluss fällt dahin, wenn dessen Annahme nicht innerhalb dieser Frist erfolgt.

Art. 7.

Dieser Beschluss tritt, als nicht allgemein verbindlicher Natur, sofort in Kraft.

Der Bundesrat ist mit seiner Vollziehung beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Bewilligung einer zweiten Nachsubvention an den Kanton Basel-Stadt für den Ausbau des Rheinhafens bei Basel-Kleinhüningen (Vom 26 Februar 1932

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1932
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	09
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	2797
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	02.03.1932
Date	
Data	
Seite	463-468
Page	
Pagina	
Ref. No	10 031 603

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.