

Bericht des Regierungsrates

an

den Landrat

betreffend

die Benützung von Kantonsstrassengebiet zum Bau und Betrieb einer elektrischen Bahn von Birsfelden über Schweizerhalle nach Augst.

(Vom 10. Februar 1928.)

Mit Vorlage vom 16. März 1925 haben wir Ihnen den Entwurf zu einem Landratsbeschluss vorgelegt, in dem vorgesehen war, der Verwaltung der Basler Strassenbahnen zu Händen einer zu gründenden Aktiengesellschaft zu gestatten, zum Bau und Betrieb einer elektrischen Meter-spurbahn von Birsfelden über Schweizerhalle nach Augst Kantonsstrassengebiet zu benützen. In Ihrer Sitzung vom 11. Mai 1925 wurde diese Vorlage an den Regierungsrat zurückgewiesen mit dem Ersuchen, den beteiligten Ge-meinden nochmals Gelegenheit zu geben, sich über das Projekt auszusprechen. Dies ist erfolgt und die Vertreter der Gemeinden Augst, Birsfelden, Muttenz und Pratteln haben der Vorlage zugestimmt mit dem Vorbehalt, dass über eine eventuelle Beteiligung des Kantons und der Gemeinden ein besonderer Beschluss des Landrates vorbehalten bleibe und dass den interessierten Gemeinden noch Gelegenheit gegeben werden solle, zur Vorlage Stellung zu nehmen. Letzterem ist Rechnung getragen worden.

II

Augst und Birsfelden haben in der Folge der Vorlage zugestimmt, während Muttenz und Pratteln sich gegen diese ausgesprochen haben.

Es wurde bei dieser Gelegenheit in Vorschlag gebracht, dass die Konzession einer Basellandschaftlichen Gesellschaft reserviert werden sollte. Aus diesem Grunde haben mit dem Regierungsrat von Basel-Stadt über diesen Punkt Verhandlungen stattgefunden. Mit Zuschrift vom 28. Oktober 1927 teilt uns diese Behörde mit, dass sie gewillt sei, sofern der Erteilung der Konzession an die Verwaltung der Basler Strassenbahnen zugestimmt werde, diese an eine zu bildende Gesellschaft abzutreten, der die beiden Kantone, basellandschaftliche Gemeinden und private Interessenten angehören und die unserm Gesetz betreffend die finanzielle Beteiligung von Kanton und Gemeinden beim Bau von Eisenbahnen vom 27. Juli 1908 entspreche. Sie sei auch mit der Abtretung der Konzession an die Gesellschaft der Basellandschaftlichen Überlandbahn einverstanden und würde also nicht die Bildung einer besonderen Gesellschaft verlangen. Wir haben hierauf den Verwaltungsrat dieser Gesellschaft um Prüfung der Frage ersucht. Mit Schreiben vom 2. Januar 1928 bringt er uns zur Kenntnis, dass er sich nach eingehender Diskussion grundsätzlich bereit erkläre, seinerzeit die Frage der Übernahme der Konzession ernsthaft zu prüfen.

Es hat sich inzwischen ein Aktionskomitee aus Vertretern von Augst, Schweizerhalle, Birsfelden, Giebenach und Kaiseraugst gebildet zum Zwecke, den Bau der Strassenbahn möglichst zu fördern, um mit Basel eine bessere Verbindung zu erhalten. An einer nachgesuchten Konferenz ist diesem Komitee über den Stand der Angelegenheit Aufschluss erteilt worden.

In Bezug auf die von den Gemeinden postulierte Ergänzung von § 1 des Entwurfes, wonach über die Beteiligung des Kantons und der Gemeinden ein besonderer

Beschluss des Landrates vorbehalten bleibe, verweisen wir auf § 10. worin festgelegt ist, dass die Bestimmungen des Gesetzes betreffend die finanzielle Beteiligung von Kanton und Gemeinden gelten sollen.

Schon in unserer eingangs erwähnten Vorlage wurde auf das von Herrn Ingenieur Bosshardt in Basel in dieser Sache eingeholte Gutachten hingewiesen. Dieses lautet folgendermassen:

„Die Überlandbahn würde eine wesentliche Erleichterung des Verkehrs mit dem Auhafen, namentlich von der Stadt Basel her, zur Folge haben. Bei der Abzweigung der Zufahrtstrasse zum Hafen wäre eine Haltestelle vorzusehen, von welcher aus das Hafengebiet in wenigen Minuten erreichbar ist. In baulicher Beziehung ergeben sich keine Komplikationen, da das Hafen-Anschlussgeleise bei der Landstrasse Basel-Rheinfelden unterführt wird. Es wäre lediglich beim Bau der Strassenbrücke darauf Rücksicht zu nehmen, dass diese auch das Geleise der Überlandbahn aufnehmen kann.“

Der vorliegende Beschlusses-Entwurf deckt sich in der Hauptsache mit den bereits erteilten Bewilligungen für Strassenbahnanlagen, wobei allerdings einzelne Bestimmungen mit Rücksicht auf die gesammelten Erfahrungen oder auf die Bundesgesetzgebung entsprechend abgeändert und in Art. 1 gegenüber dem 1. Entwurf erweitert worden sind. Diese Erweiterung wurde auf Empfehlung des eidgenössischen Eisenbahndepartements vorgenommen, damit die Möglichkeit besteht, die Bauausführung eventuell zweckmässiger zu gestalten als bei der Überlandbahn Basel-Pratteln, wenn dies ohne Mehrkosten möglich ist, oder eine billigere Ausführung zu wählen, wenn diese nicht zum Nachteil der Anlage ausfällt. Die eidgenössische Amtsstelle hat ferner darauf verwiesen, dass es mit Rücksicht auf bauliche Arbeiten auf Bahn- oder Strassengebiet wünschbar sei, Art. 4 des früheren Entwurfes durch einen wei-

tern Absatz zu ergänzen. Dadurch könnten Reibungen und Konflikte vermieden werden.

Die Bahngesellschaft hat die gleichen Gebühren zu entrichten, wie die bestehenden Trambahnunternehmungen des Kantons.

Durch die Zusicherung der zuständigen Behörden von Basel-Stadt ist nach unserm Ermessen dem Begehren um Wahrung der basellandschaftlichen Interessen Rechnung getragen. Es sei noch darauf hingewiesen, dass der Bau dieser elektrischen Bahn ca. Fr. 1,500,000.— kosten wird und die Konzessionsnehmerin die Beteiligung unseres Kantons und der Gemeinden als notwendig erachtet.

Wir beantragen Ihnen, die Vorlage in unveränderter Form zum Beschlusse zu erheben.

Liestal, den 10. Februar 1928.

Namens des Regierungsrates,

der Präsident:

Dr. A. Grieder,

der Landschreiber:

Haumüller.

Landratsbeschluss

betreffend

die Benützung von Kantonsstrassengebiet zum Bau und Betrieb einer elektrischen Bahn von Birsfelden über Schweizerhalle nach Augst.

(Vom)

Der Landrat des Kantons Basellandschaft, nach Einsichtnahme des Konzessionsgesuches der Verwaltung der Strassenbahnen des Kantons Baselstadt, sowie eines Berichtes des Regierungsrates von Baselland, und in Ausführung von § 27 des Gesetzes betr. das Strassenwesen vom 30. November 1916 und von § 8, Abs. 2 des Gesetzes betr. finanzielle Beteiligung von Kanton und Gemeinden beim Bau von Eisenbahnen vom 27. Juli 1908, beschliesst:

Art. 1.

Der Verwaltung der Basler Strassenbahnen wird zuhanden einer zu gründenden Aktiengesellschaft, die ausser dem Konzessionsbewerber aus dem Kanton Baselland (Staat), den Gemeinden, interessierten Industriellen und Privaten bestehen soll, die Bewilligung erteilt, zum Bau und Betrieb einer elektrischen Meterspurbahn von Birsfelden über Schweizerhalle nach Augst Kantonsstrassengebiet zu benützen.

An diese Bewilligung werden die in den nachstehenden Artikeln niedergelegten Bedingungen geknüpft.

Art. 2.

Die gesamte bauliche Anlage und Ausstattung soll im allgemeinen derjenigen der Überlandbahn Basel-Liestal entsprechen.

Art. 3.

Die Bahnanlage und der Betrieb müssen derart sein, dass der Verkehr auf Kantons- und Gemeindestrassen nicht zu sehr gehindert und die Zu- und Abfuhr bei den anstossenden Liegenschaften nicht zu sehr erschwert wird.

Die Bahngesellschaft hat für die gehörige Beleuchtung der Haltestellen während des Bahnbetriebes besorgt zu sein.

Die ganze Anlage soll immer in tadellosem Zustande erhalten werden und es ist besonders für gehörige Entwässerung zu sorgen. Die Bau- und Unterhaltungskosten hiefür hat die Bahn zu tragen.

Art. 4.

Wo infolge baulicher Arbeiten an der Bahn Korrekturen der Strasse, Verlegung und Verlängerung von Wasserleitungen, Abzugskanälen, Einfahrten und dergleichen notwendig werden, haben dieselben im Einverständnis mit der Baudirektion auf Kosten der Bahn zu geschehen.

Wenn in der Folge vom Staate Korrekturen an der von der Bahn benützten Strassenstrecke vorgenommen werden sollten, so hat die Gesellschaft das Bahngeleise den neuen Verhältnissen in eigenen Kosten anzupassen, ohne Anspruch auf Entschädigung.

Die Bahnverwaltung hat sich über alle baulichen Massnahmen, welche auf Strassengebiet an der Bahn vorgenommen werden, vorher mit der Baudirektion ins Einvernehmen zu setzen. Die Baudirektion wird ihrerseits die Bahnverwaltung von allen baulichen Arbeiten, welche an den von der Bahn benützten Strassen vorgenommen

werden sollen, rechtzeitig benachrichtigen und ihr Gelegenheit geben, allfällige Einwendungen vor Beginn der Arbeiten geltend zu machen.

Art. 5.

Der Fahrplan soll den Verkehrsbedürfnissen angepasst werden; Wünsche der interessierten Gemeinden sollen so weit als möglich berücksichtigt werden.

Art. 6.

Auf die Erhebung einer besonderen Konzessionsgebühr sowie von Steuern seitens des Staates und der Gemeinden wird während der Dauer der Konzession verzichtet.

Art. 7.

Für den Fall der Nichtvollendung oder Liquidation der Bahn ist die Strasse auf Kosten der Bahngesellschaft in allen Teilen wieder in Stand zu setzen.

Art. 8.

Durch die gegenwärtige Bewilligung sollen die Eigentumsverhältnisse des Staates nicht weiter verändert werden als ausdrücklich zugestanden ist. Es darf das benützte Strassengebiet nicht Gegenstand einer Abtretung, noch eines Pfandrechtes oder Nutzniessungsrechtes sein, noch überhaupt mit irgend einer Dienstbarkeit im Grundbuch belastet werden.

Art. 9.

Die Unternehmung ist von Staats- und Gemeindesteuern befreit. Sie bezahlt eine jährliche Gebühr nach Massgabe der Bahnkilometer und zwar Fr. 75.— per Bahnkilometer, sofern die Dividende $4\frac{1}{2}\%$ nicht übersteigt. eine Gebühr von Fr. 100.— bis auf 5% Dividende und für jedes weitere $\frac{1}{2}\%$ Dividende Fr. 50.— mehr.

Art. 10.

Im übrigen gelten die Bestimmungen des Gesetzes betreffend finanzielle Beteiligung von Kanton und Gemeinden beim Bau von Eisenbahnen vom 27. Juli 1908.

Liestal, den

Namens des Landrates,
der Präsident:

der Landschreiber: