

An den

Großen Rat des Kantons

Basel-Stadt

*Sehr geehrter Herr Großratspräsident,  
Sehr geehrte Herren Großräte,*

Nachdem der Landrat des Kantons Basellandschaft in seiner Sitzung vom 14. April 1930 sich für den Vollausbau der Ueberlandbahn Basel-Liestal auf der Teilstrecke Pratteln-Liestal entschieden hat, wird nun auch Ihre Behörde demnächst zu diesem Projekt Stellung zu nehmen haben.

In einem eingehenden *Ratschlag* betreffend weitere Beteiligung des Kantons Basel-Stadt am Aktienkapital für die Ueberlandbahn Basel-Liestal, dritte Teilstrecke Pratteln-Liestal, und betreffend Uebernahme des Betriebes der vollausgebauten Linie Basel-Liestal durch die Basler Strassenbahnen vom 22. Februar 1929 sind die Gründe, die für die endgültige Verwirklichung des Ueberlandbahnprojektes sprechen, auseinandergesetzt worden. Die baselstädtische Vorlage erörtert auch die mit dem Projekt zusammenhängenden Fragen wirtschaftlicher und finanzieller Natur bis in alle Einzelheiten und kommt auf Grund objektiver und sorgfältig abwägender Darlegungen zum Schluß, daß sich eine *weitere Beteiligung Ihres Kantons am Aktienkapital unseres Unternehmens rechtfertige*.

Wie Sie den beigeschlossenen Imprimaten entnehmen wollen, sind die *zuständigen basellandschaftlichen Behörden* zum nämlichen Resultat gelangt.

Diese Uebereinstimmung ist als umso erfreulichere Erscheinung zu bewerten, wenn in Berücksichtigung gezogen wird, daß die Regierungen der beiden Halbkantone naturgemäß in erster Linie die Interessen ihres eigenen Standes haben wahren müssen und gewahrt haben. Andererseits verkennen aber die beidseitigen Regierungen nicht, daß sich die baselstädtischen und die basellandschaftlichen Interessen nicht kreuzen, sondern im Gegenteil decken.

Wir sind uns wohl bewußt, daß gewisse Zeitungen hüben und drüben diese Tatsache nicht gelten lassen wollen und darauf hinielen, das seiner Vollendung entgegensehende Ueberlandbahnprojekt zu Fall zu bringen. Wir verhehlen uns auch keineswegs, daß finanziell gut fundierte Kräfte am Werke sind, um gegen den Vollausbau der Ueberlandbahn Stimmung zu machen. In diesem Zusammenhang erinnern wir vorab an die den Mitgliedern des Großen Rates unlängst zugegangene *anonyme Broschüre*: „Neue Zeit — neue Verkehrspolitik“. Wir versagen uns Mutmassungen über die Herkunft dieser Schrift und beschränken uns auf die Feststellung, daß es einen Unbefangenen zum mindesten stark befremden muß, wenn der Verfasser nicht einmal seinen Namen nennen darf. Immerhin zwingt uns die Aufmachung der Druckschrift und insbesondere die Art ihrer Verbreitung zu einigen Bemerkungen.

Auch dem uneingeweihten Leser kann nicht verborgen bleiben, daß die mit Bundesbahnen-Klischees reich geschmückte Broschüre darauf angelegt ist, die Bundesbahnen gegen die Ueberlandbahn auszuspielen und die Ueberlegenheit der ersteren zu illustrieren. Der Kehrreim klingt in der Feststellung aus, daß die Bundesbahnen — zumal nach ihrer Elektrifizierung — wohl in der Lage seien, den Lokalverkehr Basel-Liestal und vice versa zu bewältigen und daß es volkswirtschaftlich unverantwortlich sei, das „nationale Transportunternehmen“ durch eine parallel verlaufende Kleinbahn zu konkurrenzieren. Dem gegenüber sei nachdrücklich darauf hingewiesen, daß die angestrebte neue Tramverbindung berufen ist, die Bedürfnisse eines stetig im Wachsen begriffenen Vorortsverkehrs zu befriedigen.

Daraus erhellt ohne weiteres, daß die Bundesbahnen, deren Stärke auf dem Gebiete des Fernverkehrs liegt, schon aus rein technischen Gründen außer Stande sind, so zahlreiche Verbindungsmöglichkeiten zu bieten, wie die Ueberlandbahn. Wir möchten nicht verfehlen, in diesem Zusammenhang zu bemerken, daß die Strecke Basel-Liestal die meistbelastete des ganzen Bundesbahnnetzes ist und daß es ohne eine Vermehrung der derzeitigen Schienentränge gänzlich ausgeschlossen ist, einen intensiveren Lokalzugsverkehr einzurichten. Dazu kommt, daß die zahlreichen zwischen den Eisenbahnstationen liegenden Ansiedelungen einzig durch die Ueberlandbahn eine ihnen zusagende Verbindung erhalten können. Wenn betont wird, die Verhältnisse hätten sich insofern geändert, als die Bundesbahnen elektrifiziert worden seien, so darf nicht vergessen werden, daß dadurch in der Hauptsache die Belastungsmöglichkeit der Schnellzüge erhöht worden ist, daß aber der Fahrplan als solcher keinerlei wesentliche Verbesserungen erfahren hat. Die Drohung, im Falle des Vollausbaues der Ueberlandbahn stehe eine Verschlechterung des Lokalverkehrs auf der strittigen Strecke zu befürchten, kann kaum verfangen. Sollte sie übrigens wahr gemacht werden, so beweist dies schlagend, wie notwendig eben die Erstellung der dritten Teilstrecke Pratteln-Liestal ist; von einem „nutzlosen Parallelbetrieb“ kann demnach mit Grund nicht die Rede sein. Die anonyme Broschüre übersieht bewußt, daß die Ueberlandbahn die Bundesbahnen nicht konkurrenzieren, sondern ergänzen will. Diese richtige Auffassung scheinen die maßgebenden Instanzen der Bundesbahnen früher geteilt zu haben, sonst wäre es unverständlich, daß sie seinerzeit bei der Erteilung der Konzession für die Ueberlandbahn formell keine Einsprache erhoben haben.

Die *finanziellen Konsequenzen des Ueberlandbahnprojektes* bieten für seine Gegnerschaft einen weiteren beliebten Angriffspunkt. Daß das Unternehmen finanziell gesichert dasteht, belieben Sie den beiliegenden Jahresberichten zu entnehmen. Von den für den Restausbau erforderlichen Mitteln sind Fr. 1,175,000.— sichergestellt; zu diskutieren bleibt einzig die weitere Beteiligung des Kantons Basel-Stadt mit einer Summe von Fr. 525,000.—. Dieser Betrag ist sicherlich nicht zu hoch gegriffen, wenn in Betracht gezogen wird, daß einer endgültigen Gesamtbeteiligung des Kantons Basel-Stadt in der Höhe von Fr. 625,000.— eine solche von basellandschaftlicher Seite mit rund Fr. 1,200,000.— gegenübersteht, sodaß sich ein Beteiligungsverhältnis von einem Drittel zu zwei Dritteln ergibt, wobei zu berücksichtigen ist, daß die Hälfte des von Basel-Stadt noch zu zeichnenden Betrages in sofort zinsgenössigen Prioritätsaktien erfolgt und daß auch die zu übernehmenden Stammaktien in absehbarer Zeit auf eine angemessene Verzinsung rechnen können. Was die Fr. 262,500.— Stammaktien anbelangt, so ergibt sich vorläufig in Verbindung mit den bereits im Baselstädtischen Portefeuille befindlichen Fr. 50,000.— Stammaktien bei Annahme eines Zinsfußes von 5% ein jährlicher Zinsentgang von Fr. 15,625.—. *Dies macht einen Betrag von rund Fr. 42.— aus, den Basel-Stadt für eine direkte Tramverbindung mit Muttenz, Pratteln, Füllinsdorf, Frenkendorf und Liestal täglich ausgeben muß!* Wir glauben die Finanzierungsfrage nicht verabschieden zu können, ohne ihre Aufmerksamkeit darauf hingelenkt zu haben, daß der Kanton Basel-Stadt sich bisher nicht in dem Maße an der Ueberlandbahn beteiligt hat, wie dies seinen mannigfachen Interessen an unserm Unternehmen entsprochen hätte. Es wäre vielleicht klüger gewesen, den Kanton Basel-Stadt in einem früheren Zeitpunkt zu einer höheren Beteiligung zu veranlassen; allein beachtenswerte Erwägungen haben dazu geführt, von diesem Vorhaben abzusehen. Einmal standen seinerzeit ausreichende private Mittel und auch eine Bundessubvention zur Verfügung, zum andern wurde Basel-Stadt finanziell absichtlich nicht in dem Maße herangezogen, wie dies seinem wirtschaftlichen Interesse entsprochen hätte, weil man für den Ausbau des Endstückes Pratteln-Liestal eine wirksame Reserve haben wollte; diese Reserve soll nun erschlossen werden. Es ist dies wahrlich kein unbilliges Verlangen. Gewiß ist Basel-Stadt rechtlich nicht verpflichtet, durch seine weitere Beteiligung den Vollausbau der Ueberlandbahn zu ermöglichen, allein es besteht eine moralische Verpflichtung dies zu tun, die im konkreten Falle einer rechtlichen unbedingt gleichgesetzt werden muß. *Wir erblicken den springenden Punkt darin, daß es sich heute um die gemeinsame Vollendung eines von den beiden Halbkantonen gemeinsam begonnenen Werkes handelt.*

Wir können darüber nicht hinweggehen, ohne Ihnen in Erinnerung gerufen zu haben, daß sich die *Behörden von Basel-Stadt im Jahre 1912* bereit gefunden haben, den Bau der Ueberlandbahn im Verein mit Baselland zu beginnen, und daß sie ferner in der Zwischenzeit dem Ausbau einer weitem Teilstrecke des Unternehmens zugestimmt haben.

Das bisherige wohlwollende Verhalten von Basel-Stadt, welches dem Ueberlandbahnprojekt bis anhin günstig gesinnt gewesen ist, schließt die Verpflichtung in sich, Treue bis zum Schluß zu bewahren.

Beigefügt sei, daß ein zustimmender Entscheid dem Großen Rate umso leichter fallen dürfte, als der Vollausbau der Ueberlandbahn für die Basler Straßenbahnen sicherlich kein schlechtes Geschäft bedeutet.

Wenngleich es uns ferne steht, uns in Interna baselstädtischer Trampolitik mischen zu wollen, so glauben wir doch feststellen zu dürfen, daß der in der Presse erhobenen Forderung, es seien *verschiedene baselstädtische Trambegehren* zu erledigen, bevor über eine Beteiligung am Restausbau der Ueberlandbahn diskutiert werden könne, der Boden nunmehr entzogen ist, nachdem, wie uns von maßgebender Seite mitgeteilt worden ist, sämtliche baselstädtische Belange ihre Berücksichtigung gefunden haben.

Wir möchten in diesem Zusammenhang auf *einige andere wirtschaftliche Fragen* hinweisen, welche in das Gebiet beider Halbkantone fallen. Einmal die Frage des *Gases*. Für das Gaswerk Basel-Stadt war es außerordentlich wichtig, an die basellandschaftlichen Vorortsgemeinden Gas zu liefern und mit dem Gaswerk Liestal und der Gasversorgung Birseck A.-G. Verträge abzuschließen, denen zufolge diese Werke auf ihren Weiterbetrieb verzichten. Für die Benützung der Straßen etc. sind ohne Bedenken die erforderlichen Konzessionen erteilt worden und auch bezüglich der Steuern war unseres Wissens die basellandschaftliche Behörde sehr entgegenkommend. Es sei hier auch verwiesen auf das *Kraftwerk Basel-Augst*, das für Basel-Stadt sicherlich eine gut rentierende Anlage ist. Für die Zukunft ist gemeinsam das *Birsfelder Kraftwerk* auszuführen und später der Ausbau eines *gemeinsamen Hafens* in Birsfelden.

Damit möchten wir unsere Ausführungen schließen, in der Hoffnung, es werde dem von den beiden Halbkantonen gemeinsam ins Leben gerufenen Unternehmen, das ungeachtet der politischen Grenzen *einem* Wirtschaftsgebiet dient, der gebührende abschließende Erfolg im Interesse einer weiteren gesunden Zusammenarbeit der beiden Halbkantone auf wirtschaftlichem Gebiet beschieden sein.

Genehmigen Sie, Herr Präsident, Herren Großräte, die Versicherung unserer ausgezeichneten Hochachtung.

Namens des Verwaltungsrates  
der Basellandschaftlichen Ueberlandbahn:

Der Präsident:  
*Dr. A. Veit-Gysin.*

Der Sekretär:  
*Wirth.*

---

Beilagen:

- I. Geschäftsbericht der Basellandschaftlichen Ueberlandbahn pro 1928 und 1929 (folgen separat).
- II. Bericht des Regierungsrates von Baselland vom 4. Februar 1930 an den Landrat samt Gutachten Braun. (Wir hatten seiner Zeit den Mitgliedern des Landrates von Baselland auch den baselstädtischen Ratschlag behufs Orientierung zugestellt.)
- III. Bericht der landrätlichen Kommission vom 18. März 1930 an den Landrat.