Errichtung von Hafenanlagen in Birsfelden und in der "Au" Muttenz

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Wasser- und Energiewirtschaft = Cours d'eau et énergie**

Band (Jahr): **28 (1936)**

Heft 11

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-922257

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

30 000 m² zu Fr. 450 000, also insgesamt für rund Fr. 2 800 000. Den gesamten Erstellungskosten für das zweite Hafenbecken (mit Einschluss der Landerwerbskosten) im Betrage von Fr. 6 366 000 stehen jährliche Einnahmen an Baurechtszinsen im Betrage von wenigstens Fr. 185 000 gegenüber, wenn das ganze verwertbare Areal verpachtet sein wird. Das Gaswerk wird infolge des direkten Wasseranschlusses jährliche Einsparungen von ca. Fr. 65 000 erzielen können. Vor allem aber sind diese Bauprojekte als eine sehr wirtschaftliche Arbeitsbeschaffung zu bewerten.

Aenderungen und Verbesserungen der Geleiseanlagen des Hafenbahnhofs, die schon vor Jahren von den Schweizerischen Bundesbahnen beantragt worden sind, werden nicht mehr zu umgehen sein. Es ist mit einem Kostenaufwand von Fr. 468 000 zu rechnen.

Schliesslich ist noch die Errichtung eines neuen Verwaltungsgebäudes vorgesehen, das die Bureaux der Güterexpedition und der Zollverwaltung, sowie auch diejenigen des Schiffahrtsamtes und der Hafenverwaltung aufnehmen soll. Das Gebäude wird an die Hochbergstrasse gegenüber dem Hafeneingang zu stehen kommen. Die Baukosten wurden auf Fr. 500 000 berechnet. Dazu kommen Fr. 10 000 für Mobiliaranschaffungen.

Errichtung von Hafenanlagen in Birsfelden und in der «Au» Muttenz

Am 11. September 1936 hat der Regierungsrat des Kantons Baselland dem Landrat einen Bericht und Gesetzesentwurf über die Errichtung von Hafen-, Strassen- und Geleiseanlagen in Birsfelden und in der «Au» Muttenz unterbreitet.

Das immer stärker werdende Bedürfnis nach Arbeitsbeschaffung bei immer knapper werdenden Mitteln macht es dem Kanton zur Pflicht, möglichst nur an solche Arbeiten heranzutreten, die wirtschaftliche Werte schaffen und eine Aussicht auf dauernde Arbeitsgelegenheit bieten. Die projektierten Hafenanlagen ermöglichen die Verwendung vieler Arbeitskräfte und schaffen auch für die einheimische Industrie umfangreiche Lieferungsmöglichkeiten. Das Hafenprojekt ist ein Teil eines Gesamtprojektes, das vielleicht in späteren Jahren einmal zur Ausführung gelangen wird: die Errichtung eines Kraftwerkes bei Birsfelden mit ausgebauten Hafenanlagen.

Die notwendigen Vorarbeiten sind bereits an Hand genommen worden. So hat die Kantonalbank als Treuhänderin des Kantons im Laufe der Jahre in Birsfelden und in der Au rund 47 ha Land erworben. Verhandlungen mit den SBB über die Geleiseanlagen und den Betrieb der Hafenbahn, mit der Oberzolldirektion über Regelung der Zollverhältnisse und mit den Interessenten über den Abschluss von Pachtverträgen sind im Gange. Am 2. April 1936 wurde dem Eidg. Volkswirtschaftsdepartement ein Gesuch um Beitragsleistung an das Notstandsprojekt und am 24. Juni ein Subventionsgesuch an den Bundesrat eingereicht. Die Wirtschaftlichkeit der geplanten Hafenanlagen ist in verschiedenen privaten Gutachten geprüft und bejaht worden.

Die Hafenanlagen der Kantone Baselstadt und Baselland sind wirtschaftlich als eine Einheit zu betrachten. Eine Konkurrenzierung sollte nicht möglich sein, da beide zu den gleichen Tarifbedingungen von den SBB bedient werden. Die ständige Steigerung des Rheinverkehrs in Basel lässt darauf schliessen, dass die künftige Verkehrszunahme gegenüber dem heutigen Verkehr ca. 800 000 Tonnen betragen wird. Für den Anfangsverkehr in den Hafenanlagen Birsfelden und Au darf mit mindestens 200 000 Tonnen gerechnet werden, da die künftigen Pächter über dieses Mindestquantum zur Verfrachtung verfügen. Später kann eine Steigerung auf 400 000 Tonnen erwartet werden. In den letzten Jahren haben die Frachtverbilligungen immer mehr eine Umlegung der Zufuhr von der Bahn auf den Wasserweg zur

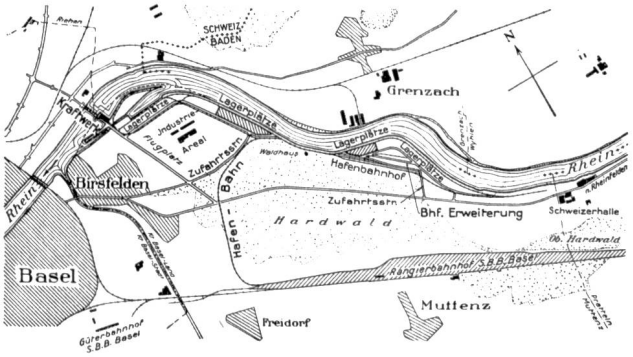

Abb. 69 Hafen- und Kraftwerksanlagen bei Birsfelden und Auhafen. Projekt 1936. Übersichtsplan 1 : 80,000.

Folge gehabt. Dazu hat auch die Rheinregulierung, die nun auf dem Rhein die Schiffahrt beinahe während des ganzen Jahres ermöglicht, beigetragen. Ausserdem hat die Binnenschiffahrt durch die Verwendung motorisierter Güterboote an Stelle der bisherigen Schleppschiffe einen grossen Aufschwung genommen.

Dem baselstädtischen Hafen fehlt es, auch nach Erstellung des zweiten Hafenbeckens in Kleinhüningen, an Gelände für Industrie-Niederlassungen. In dieser Beziehung werden Birsfelden und Au mit ihren langen Umschlagsfronten und ausgedehnten Lagerplätzen sehr günstige Möglichkeiten bieten. Als Hauptinteressenten haben sich bereits die Kohlenimportfirmen, die einen grossen Kohlenlagerplatz zu erstellen gedenken, gemeldet. Mit den Benzinimportfirmen sind Unterhandlungen im Gang über die Erstellung neuer Tankanlagen. Auch Reedereien beabsichtigen in Birsfelden Anlagen zu erstellen. Die Zufahrt für die Schiffe darf als gesichert betrachtet werden. Von Basel bis Birsfelden ist eine Fahrrinne vorhanden, die bei Niederwasser eine Wassertiefe von 2 m aufweist. Für die Durchfahrt der mittleren Rheinbrücke und die Fahrt nach Rheinfelden werden, wie dies bereits heute geschieht, starke Motorschlepper verwendet werden müssen. Die Erstellung der neuen Hafenanlagen wird zu einer Verlegung des Flugplatzes führen. Die Kündigung des Pachtvertrages ist bereits im Jahre 1935 erfolgt.

Das vorliegende Projekt sieht von der Erstellung eines Hafenbeckens ab, nimmt aber auf den für einen späteren Kraftwerkbau vorgesehenen Aufstau des Rheins Rücksicht. Der jetzige Ausbau umfasst vier Bauobjekte: den Rheinquai Birsfelden, den Rheinquai in der Au, den Hafenbahnhof und die Hafenbahn. Die beiden Hafenquais werden in ihrer Ausdehnung durch Felsvorkommnisse im Rheinbette beschränkt. Zur Herstellung der notwendigen Fahrwassertiefe längs der Verladequais muss an beiden Orten Kies ausgebaggert werden. Der Rheinhafen Birsfelden besitzt eine 600 m lange, horizontal verlaufende Uferfront. Längs der oberen Kante der Böschung verlaufen auf der Höhe des Hafenareals die üblichen drei Quaigeleise. Der Flächeninhalt des verpachtbaren Lagerplatzareals beträgt insgesamt 55 000 m². In der Au, wo das Ufergelände einige Meter tiefer liegt als in Birsfelden, muss es für die Hafenanlage künstlich erhöht werden. Hiezu soll in erster Linie der in Birsfelden gewonnene Abtrag verwendet werden. Im übrigen soll der Auhafen eine ähnliche Anordnung und Ausrüstung erhalten wie der Birsfelder Hafen. Seine Quailänge misst 315 m und das Lagerplatzareal 25 000 m². Der Hafenbahnhof, der auf dem Wald- und Wiesland der Au projektiert ist, besteht in der Hauptsache aus zwei Geleisegruppen: der Gruppe Ein- und Ausfahrtgeleise und der Gruppe der Verteilgeleise. Die ca. 2½ km lange Hafenbahn verbindet den Hafenbahnhof mit dem Rangierbahnhof der SBB bei Muttenz. Für die Hafenanlagen ist insgesamt ein Landerwerb von rund 260 000 m² erforderlich, wovon sich 50 000 m² im Besitze der Kantonalbank befinden. Für die Ausführung sämtlicher Bauarbeiten wird eine Bauzeit von mindestens zwei Jahren benötigt.

Die Kosten für die einzelnen Bauobjekte sind im Voranschlag wie folgt berechnet worden:

Hafenanlage Birsfelden	Fr. 1 917 000.—
Auhafen	Fr. 1 057 000.—
Hafenbahnhof in der «Au»	Fr. 913 000.—
Hafenbahnhof	Fr. 1 013 000.—
Zusammen	Fr. 4 900 000.—

Die Jahreskosten wurden mit Fr. 285 000.— veranschlagt. Die jährlichen Einnahmen werden, wenigstens in den ersten Jahren, zur Deckung der Ausgaben nicht ausreichen. Deshalb ist bei den Bundesbehörden ein Subventionsgesuch eingereicht worden.

Ein Wasserrechtsstreit.

(Aus dem Bundesgericht.)

Die Wasserrechtskonzession der Gornergratbahn beruht auf einem Vertrag, der 1895 zwischen der Gemeinde Zermatt und dem für die noch zu gründende Gesellschaft handelnden Architekten Haag geschlossen wurde. Darin wurde der Bahn von der Gemeinde das Recht verliehen, dem Findelenbach 1 bis 1½ Kubikmeter Wasser je Sekunde mit einem Gefälle von 150—200 m zu entnehmen, unter folgendem Vorbehalt: «Die Gemeinde Zermatt verbleibt Eigentümerin des durch die projektierte Wasserwerkanlage nicht in Anspruch genommenen Wasserquantums im Findelenbach, soll aber durch weitere Kraftabgabe die hierdurch stipulierten Wasserrechte zugunsten des Käufers in keiner Weise beeinträchtigen.» Für die Abtretung hatte die Bahn 12 000 Fr. an die Munizipalgemeinde zu leisten.

Schon 1892 hatte sich die Gemeinde Zermatt an einem Syndikat beteiligt, das ein Elektrizitätswerk für den Strombedarf der Gemeinde errichtete, und dieser Gruppe eine Wasserrechtskonzession verliehen mit der Verpflichtung, keinem Konkurrenzunternehmen eine ähnliche Konzession zu erteilen. Zur Erweiterung ihrer Wasserversorgung liess die Gemeinde 1931 an dem ihr gehörenden Talhang des Findelenbaches oberhalb der Wasserfassung für das Elektrizitätswerk der Bahn einige Quellen fassen. Hierauf stellte die Gornergratbahn-Gesellschaft beim Walliser Kantonsgericht (als der für Streitigkeiten im Sinne von Art. 71 des eidgenössischen Wasserrechtsgesetzes zuständigen Instanz) folgende Klagebegehren: 1. die G. G. B. habe das Recht, die genannte Wassermenge zu entnehmen und während des ganzen Jahres zu fassen; 2. sie sei berechtigt, die so gewonnene Kraft nach Belieben ohne Gegenleistung an die Gemeinde Zermatt zu verwenden, vorbehältlich der Verpflichtung zum Betriebe der Bahn; 3. die Gemeinde habe nicht das Recht, die dem Findelenbach zufliessende Wassermenge zu vermindern, solange dieser nicht das in der Konzession vorgesehene maximale Quantum liefere, da-