

1944

## Botschaft

des

**Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Ausdehnung  
der Konzession für die Strassenbahnen des Kantons Basel-  
Stadt auf die Strecke von der Kantonsgrenze nach Binningen.**

(Vom 13. März 1925.)

Mit Eingabe vom 31. Oktober 1922 stellte der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt das Gesuch um Erteilung einer Konzession für eine Strassenbahn in der „Hauptstrasse“ der Gemeinde Binningen, von der Kantonsgrenze Basel-Stadt/Basel-Land bis zur Paradiesstrasse in Binningen, als Fortsetzung einer bis zur Kantonsgrenze zu erstellenden städtischen Strassenbahnlinie.

Im Gesuche wird ausgeführt, dass die Erstellung einer Strassenbahn nach Binningen schon seit mehr als zwanzig Jahren in Verbindung mit verschiedenen städtischen Bahnprojekten erörtert, aber bisher aus dem Grunde nicht verwirklicht worden sei, weil die Auffassung bestanden habe, dass die durch den untern Dorfteil Binningen führende Birsigtalbahn bis auf weiteres den Verkehrsbedürfnissen genüge. Seither sei Binningen die grösste Gemeinde von Basel-Land geworden, und dementsprechend habe auch der Verkehr mit der Stadt Basel zugenommen. Die Gemeinde Binningen wünsche daher eine bessere Bahnverbindung, die von der Birsigtalbahn mit ihren schweren, zu wenig zahlreichen Zügen nicht geboten werden könne. Bei den baselstädtischen und basellandschaftlichen Behörden bestehe Übereinstimmung darüber, dass die Strassenbahn nach Binningen wie die Linien nach Birsfelden und Allschwil als Teilstück einer baselstädtischen Linie zu erstellen sei.

Die technischen Hauptangaben für die projektierte Strecke sind folgende:

Länge der Bahn . . . . .	735	m
Spurweite . . . . .	1,00	m
Maximalsteigung . . . . .	43,8 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>	m
Höhenkoten: Kantonsgrenze . . . .	284,71	m ü. M.
Endstation Binningen .	298	m „ „
Minimalradius . . . . .	30	m

Zwischenstationen: Schulgasse und Schneidergasse.

Güterverkehr: nicht vorgesehen.

Betriebssystem: elektrisch, Energiebezug vom Elektrizitätswerk Basel.

Die Kosten der Strecke sind auf Fr. 240,000 oder per Kilometer auf Fr. 326,530 veranschlagt.

Unterm 26. Februar 1924 erklärte der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft seine Zustimmung zum Konzessionsgesuche und erteilte auch die Bewilligung zur Strassenbenützung für die projektierte Strecke gemäss Beschluss des Landrates vom 29. November 1923.

Mit Eingabe an das Eisenbahndepartement vom 3. April 1924 widersetzt sich die Birsigtalbahn dem Konzessionsgesuche, indem sie geltend macht, ein Bedürfnis liege nicht vor; dem jetzigen und künftigen Verkehr könne sie selber in hinreichendem Masse genügen. Sie erstelle gegenwärtig das Doppelgeleise zwischen den Stationen Bottminger-Mühle und Bottmingen und erweitere die Geleiseanlage der Station Bottmingen, um sich einer allfällig später eintretenden Entwicklung des Verkehrs und des Betriebs auf der Strecke Basel-Binningen-Bottmingen besser anpassen zu können. Ferner habe sie zwischen Basel und Binningen bei der Kantons-grenze (St. Margrethen) ein längeres Ausweichgeleise, eventuell mit einer Haltestelle, zur Ermöglichung einer Zugvermehrung vorgesehen für den Fall, dass die Verhältnisse eine solche notwendig machen sollten.

In bezug auf die Bedürfnisfrage haben die vom Eisenbahndepartement durchgeführten Untersuchungen ergeben, dass die Birsigtalbahn einen grossen Teil von Binningen überhaupt nicht bedienen kann, und zwar gerade denjenigen Teil, der durch die neue Tramlinie besser erschlossen werden soll, und in welchem die Möglichkeit einer baulichen Entwicklung besonders vorhanden ist. Die Ortschaft Binningen als einer der am günstigsten gelegenen Vororte der Stadt Basel kann sich nämlich in der Hauptsache nur noch in nordwestlicher Richtung ausdehnen. Dieser Teil der Ortschaft orientiert sich aber nicht nach der für ihn unvorteilhaft gelegenen Birsigtalbahn, sondern gegen Basel im ungefähren Zuge der projektierten Tramlinie. Da sich die Einflusszone der Birsigtalbahn nach dieser Richtung hin nicht erweitern lässt, muss angenommen werden, dass das Fehlen einer solchen Tramverbindung in zunehmendem Masse hemmend auf die Entwicklung Binningens einwirken wird.

Aus diesen Feststellungen des Eisenbahndepartements glauben wir eine Bejahung der Bedürfnisfrage ableiten zu dürfen. Was die Frage der Konkurrenzierung der Birsigtalbahn betrifft, wird sie verschieden beurteilt. Wie das Eisenbahndepartement konstatiert hat, lässt sich eine gewisse Beeinflussung des Verkehrs der Birsigtalbahn auf der Strecke Basel-Binningen nicht in Abrede stellen; in Anbetracht der geringen Länge dieser Strecke (735 m) kann aber die finanzielle Einbusse durch eine etwelche

Abwanderung nicht bedeutend werden. Überdies dürfte die Abwanderung durch die sehr billigen Abonnementspreise der Birsigtalbahn, die wesentlich unter den Ansätzen der Basler Strassenbahnen bleiben, nicht unerheblich eingeschränkt werden.

Hinsichtlich der Leistungsfähigkeit der Anlagen und Betriebsmittel der Birsigtalbahn bemerkt das Eisenbahndepartement, dass die Ergänzungsbauten, insbesondere die Doppelspur auf der Strecke Bottmingermühle-Bottmingen und zum grössern Teil auch die Erweiterung der letztern Station, nicht etwa mit Rücksicht auf einen gesteigerten künftigen Verkehr ausgeführt wurden, sondern notwendig waren, um den gegenwärtigen Verkehr mit der erforderlichen Sicherheit bewältigen zu können. Durch den Einbau der bei St. Margrethen projektierten Ausweiche würden die Verhältnisse mit Bezug auf die Betriebssicherheit keineswegs verbessert. Schon bei der Durchführung des gegenwärtigen Fahrplanes ergeben sich für eine zuverlässige Sicherung der Zugfolge Schwierigkeiten.

Auch mit Bezug auf die Sicherheit des Strassenverkehrs müsste die Einführung eines dichteren Zugverkehrs von nachteiligem Einfluss sein, da der verbleibende Fahrbahnstreifen meist nur so breit ist, dass neben den Bahnfahrzeugen nur ein Fuhrwerk verkehren kann. Die Birsigtalbahn vermöchte nur dann einem noch gesteigerten Verkehr zu genügen, wenn sie eine ganze Reihe für die Betriebssicherheit absolut notwendiger Bauten und Einrichtungen erstelle und ihren Rollmaterialpark vermehre. Dies würde aber derartige Kosten verursachen, dass dadurch jedenfalls die jetzt befriedigende Wirtschaftlichkeit des Unternehmens in Frage gestellt wäre. Trotzdem könnte nicht verhindert werden, dass das an der Tramlinie interessierte Gebiet von Binningen seine Bestrebungen zur Erlangung einer solchen Verbindung weiterverfolgen und damit schliesslich durchdringen würde.

Wir gelangen daher zum Schluss, dass ein ausreichender Grund nicht vorliegt, die Erteilung der nachgesuchten Konzession, die auch von der Regierung des Kantons Basel-Landschaft befürwortet wird, zu verweigern.

Wie im Eingang bemerkt wird, ist die projektierte Strassenbahnstrecke als Fortsetzung einer bis zur Kantonsgrenze zu erstellenden baselstädtischen Strassenbahnlinie gedacht. Es kommt daher nicht die Erteilung einer neuen Konzession in Frage, sondern eine nochmalige Ausdehnung der durch die Bundesbeschlüsse vom 23. Dezember 1896 für die Strecke Kantonsgrenze-Birsfelden (E. A. S. XIV, 259) und vom 22. Dezember 1904 für die Strecke Kantonsgrenze-Allschwil (E. A. S. XX, 324) bereits erweiterten Konzession für Strassenbahnen im Kanton Basel-Stadt vom 28. März 1893 (E. A. S. XII, 277). Der Umstand, dass das Verbindungsstück zwischen dem Anfangspunkt (Kantonsgrenze) der neuen Strecke und dem Netz der städtischen Strassenbahnen zur Stunde noch nicht erstellt und auch noch nicht konzessioniert ist, kann kein Hindernis bilden, die vorwüfliche Konzessionsausdehnung zu beschliessen. Denn es genügt, wenn

die Bewilligung der Erweiterung des Strassenbahnnetzes auf dem Gebiete von Basel-Stadt — die gemäss Konzession in die Zuständigkeit des Bundesrates fällt — gleichzeitig mit der Plangenehmigung für die Gegenstand des vorliegenden Konzessionsausdehnungsgesuches bildende Strecke erteilt wird, zumal die Frage der Tracéführung auf baselstädtischem Gebiet in Verbindung mit andern Linienprojekten noch studiert wird.

Mit dem nachstehenden Beschlusentwurf erklärten sich die beiden Kantonsregierungen von Basel-Stadt und Basel-Land mit Schreiben vom 27. Februar bzw. 3. März 1925 einverstanden. Konferenzielle Verhandlungen waren entbehrlich.

Indem wir Ihnen diesen Entwurf zur Annahme empfehlen, benutzen wir auch diesen Anlass, Sie unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 13. März 1925.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**Musy.**

Der Vizekanzler:

**Kaeslin.**

(Entwurf.)

## **Bundesbeschluss**

betreffend

**Ausdehnung der Konzession für die Strassenbahnen des Kantons Basel-Stadt auf die Strecke von der Kantonsgrenze nach der Gemeinde Binningen.**

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

1. einer Eingabe des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt vom 31. Oktober 1922,
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 13. März 1925,

beschliesst:

I. Die durch Bundesbeschluss vom 28. März 1893 (E. A. S. XII, 277) dem Kanton Basel-Stadt erteilte Konzession für den Bau und Betrieb von

Strassenbahnen für den Kanton Basel-Stadt wird auf die Strecke „Hauptstrasse“ der Gemeinde Binningen von der Kantonsgrenze Basel-Stadt-Basel-Land bis zur Paradiesstrasse ausgedehnt und gleichzeitig abgeändert wie folgt:

1. Binnen einer Frist von 12 Monaten, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, sind dem Bundesrate die technischen Vorlagen für die Teilstrecke „Hauptstrasse“ der Gemeinde Binningen einzureichen.

Innert 6 Monaten nach der Plangenehmigung ist mit den Erdarbeiten für die Erstellung der neuen Linie zu beginnen.

Binnen 6 Monaten, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die ganze Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

2. Die Bahnlinie wird als Nebenbahn im Sinne des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 erklärt.

3. In bezug auf die Benutzung der öffentlichen Strassen für die Anlage und Betrieb der neuen Linie gelten die Bestimmungen des Beschlusses des Landrates des Kantons Basel-Land vom 29. November 1923, soweit sie nicht mit der Konzession und der Bundesgesetzgebung im Widerspruch stehen.

4. Für die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Bundes bildet das ganze Netz der Strassenbahnen für den Kanton Basel-Stadt ein einziges Rückkaufsobjekt, und es kommen die Bestimmungen des Artikels 18 der Konzession vom 28. März 1893 zur Anwendung.

5. Sollten die unter Ziffer 1 hiervor festgesetzten Fristen nicht eingehalten werden, so fällt der gegenwärtige Bundesbeschluss, soweit er von der Ausdehnung der Konzession auf die Strecke Kantonsgrenze-Binningen handelt, dahin.

II. Der Bundesrat ist mit dem Vollzug dieses Beschlusses, welcher sofort in Kraft tritt, beauftragt.

**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Ausdehnung der Konzession für die Strassenbahnen des Kantons Basel-Stadt auf die Strecke von der Kantongrenze nach Binningen. (Vom 13. März 1925.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1925
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	11
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	1944
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.03.1925
Date	
Data	
Seite	750-754
Page	
Pagina	
Ref. No	10 029 321

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.