

Zeitschrift: Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme

Herausgeber: Schweizerische Vereinigung für Landesplanung

Band: 21 (1964)

Heft: 2

Artikel: Zum Problem der interkantonalen Zusammenarbeit in Angelegenheiten der Hochrheinschiffahrt

Autor: Guthauser, P.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-783767>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 06.02.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Plan

Landesplanung

Schweizerische Zeitschrift für Landes-, Regional- und Ortsplanung • Revue suisse d'urbanisme • Fachorgan für kommunale Bau- und Planungsfragen
 Offizielles Organ der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung • Offizielles Organ der Schweizerischen Vereinigung für Gewässerschutz und Lufthygiene (VGL) • Offizielles Organ der Föderation Europäischer Gewässerschutz (FEG)
 Erscheint 6mal jährlich

Redaktioneller Teil der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung

Redaktion: Prof. Dr. E. Winkler, Institut f. Landesplanung an d. ETH, Zürich 6, Tel. (051) 32 73 30
 Redaktions-Sekretariat: Dr. H. E. Vogel, Kürbergstrasse 19, Zürich 49, Tel. (051) 44 56 78

656.62(282.243.14)(3)

Zum Problem der interkantonalen Zusammenarbeit in Angelegenheiten der Hochrheinschifffahrt

Dr. P. Guthauser, Direktionssekretär, Aarau

Vorbemerkung

Die stete Expansion der Wirtschaft und des Handels verleiht dem Problem der Schiffbarmachung des Hochrheins und der Aare Bedeutung und Aktualität. Umfangreiche Vorstudien sind eingeleitet oder bereits durchgeführt worden. In Diskussionen und Schriften werden Pro und Contra teilweise leidenschaftlich erörtert. Hier geht es nicht um eine solche Parteinahme. Der neue Verkehrsträger wird einfach als Eventualität, als Möglichkeit einer nahen oder fernen Zukunft, aus der Sicht eines mit diesen Fragen beschäftigten kantonalen Beamten — wie er glaubt sine ira et studio — ins Auge gefasst. Dabei besteht allerdings die Auffassung, die Tragweite der Sache erheische es, dass man sich in den interessierten Kantonen auch mit der blossen Möglichkeit, nicht zuletzt wegen ihrer verkehrspolitischen und regionalplanerischen Konsequenzen, ernsthaft befasst. In diesem Zusammenhang verdient namentlich das Problem der Zusammenarbeit der einzelnen Uferkantone unter sich und mit den Bundesbehörden einer vorausschauenden Prüfung. Die nachstehenden Ausführungen, die ein Exposé des Verfassers zuhanden der Konferenz des Eidg. Amtes für Wasserwirtschaft mit den Hochrheinkantonen wiedergeben, wollen einige rechtliche und organisatorische Aspekte der interkantonalen Zusammenarbeit aufzeigen.

Für diese interkantonale Zusammenarbeit liegt im betrieblichen Zusammenschluss der Hafenanlagen von Baselstadt und Baselland ein beachtliches Beispiel vor. Das Problem ist auch für den Kanton Aargau bereits heute von mehr als theoretischem Interesse, hat er doch gegenwärtig Gesuche für die Errichtung von Anlegestellen für den Güterumschlag am aargauischen Rheinufer unterhalb Rheinfeldens zu prüfen und zu entscheiden.

A. Allgemeine Bemerkungen zur Zuständigkeitsfrage

1. Hochrheinschifffahrt als völkerrechtliches Problem

Der Hochrhein bildet als Grenzgewässer zwischen der Schweiz und Deutschland ein internationales Ge-

wässer. Seine Schiffbarmachung bedeutet demnach eine primär von den Anliegerstaaten gemeinsam zu lösende Aufgabe. Zu diesem Zwecke bedarf es staatsvertraglicher Abmachungen über folgende Materien:

a) Ausbau des Hochrheins zur Schifffahrtsstrasse. Im deutsch-schweizerischen Staatsvertrag von 1929 über die Rheinregulierung zwischen Strassburg/Kehl und Istein waren sich die Kontrahenten darin einig, dass im Zusammenhang mit der erwähnten Rheinregulierung die Ausführung des Grossschifffahrtsweges von Basel bis zum Bodensee zu erstreben sei. Man kam überein, darüber einen neuen Vertrag abzuschliessen, «sobald die wirtschaftlichen Verhältnisse die Ausführung des Unternehmens möglich erscheinen lassen» (zit. im Bericht des BR über die Schiffbarmachung des Hochrheins vom 2. März 1956, BBl. 1956, S. 547).

b) Schifffahrtsregime des Hochrheins.

Es bestehen grundsätzlich zwei Möglichkeiten. Entweder werden die Mannheimer Akte von 1868 mit ihren wichtigen Prinzipien der Schifffahrtsfreiheit und der Abgabefreiheit auf den Hochrhein ausgedehnt oder es wird hiefür — allenfalls unter Anlehnung an die Mannheimer Akte — bilateral ein neues Regime ausgearbeitet.

2. Hochrheinschifffahrt als Problem des schweizerischen Staatsrechtes

(Verhältnis Bund—Kanton und der Kantone unter sich).

a) Nach Art. 24^{ter} BV ist die Gesetzgebung über die Schifffahrt Bundessache. Zur Schifffahrt gehört nicht nur der Bau der Wasserstrassen, sondern auch ihre Unterhaltung und die Rechtsverhältnisse des Schifffahrtsgewerbes. Es handelt sich somit um eine umfassende Bundeskompetenz, wie auch aus der seinerzeitigen bundesrätlichen Botschaft erhellt.

Der Bund hat von seiner Kompetenz erst spärlichen Gebrauch gemacht. Das Schiffsregistergesetz und das Seeschifffahrtsgesetz regeln nur privatrechtliche

Belange. Dazu kommen die zahlreichen öffentlich-rechtlichen Erlasse zur Regelung der Sicherheit und Ordnung der Schifffahrt auf dem Rhein von der Landesgrenze bis zur Mittleren Rheinbrücke in Basel und von der Mittleren Rheinbrücke in Basel bis Rheinfelden (vgl. die Zusammenstellung sämtlicher bundesrechtlicher Erlasse über die Rheinschifffahrt in Müller: Rechtliche Grundlagen und Voraussetzungen der Schiffbarmachung des Hochrheins von Basel bis zum Bodensee, S. 61 ff. und Register der amtlichen Sammlung der Bundesgesetze und Verordnungen).

b) Die öffentlich-rechtliche Gesetzgebungskompetenz der Kantone in Schifffahrtssachen besteht insofern weiter, als der Bund von seiner umfassenden Rechtsetzungsbefugnis des Art. 23^{ter} BV nicht Gebrauch gemacht hat und dies auch künftig nicht tun wird. Aber auch in den bundesrechtlich geregelten Materien kommen die Kantone dort noch zum Zuge, wo der Bundeserlass eine kantonale Zuständigkeit vorbehält oder gar statuiert. Letzteres trifft für die Schifffahrtspolizeiverordnung für die Rheinstrecke zwischen Basel und Rheinfelden zu, mit deren Vollzug

die Kantone BS, BL und AG, jeder für sein Hoheitsgebiet, beauftragt werden.

c) Unbestrittenermassen sind die Kantone im Rahmen ihres Zuständigkeitsbereiches auch befugt, mit andern Kantonen die Zusammenarbeit durch interkantonale Vereinbarungen oder Konkordate anzustreben und zu bewerkstelligen.

3. *Hochrheinschifffahrt als Problem des kantonalen Staats- und Verwaltungsrechtes*

a) *Allgemeines*

In den Anliegerkantonen ist oder wird die Schifffahrt auf Grund der bereits bestehenden oder noch zu schaffenden Schiffbarkeit des Rheins zu einer wichtigen Angelegenheit des kantonalen Rechts. Es stellen sich Fragen der Zuständigkeit und Behördenorganisation, der Eigentumsverhältnisse, der Verwaltung und des Betriebes der öffentlichen Hafenanlagen und der privaten Anlegestellen, der Tarife und Abgaben. Demgegenüber haben sich Bahnbetriebe und Zoll nach eidgenössischem Recht zu richten. Es



Abb. 1. Becken 1 des Rheinhafens Kleinhüningen (Baselstadt).

Photo Comet, Zürich



Abb. 2. Kraftwerk Birsfelden mit Schleuse, dahinter die Rheinhäfen Birsfelden und Au (Baselland).

Photo Comet, Zürich

dürfte nützlich sein, die vorhandenen Lösungen in den beiden bisherigen Schiffahrtskantonen Basel-Stadt und Baselland etwas ins Auge zu fassen.

b) *Behördenorganisation und Zuständigkeit in Baselstadt*

Der Gesamtregierungsrat fungiert als oberste Aufsichtsbehörde über die Hafenanlagen. Die Schiffahrtsdirektion, die von einem Regierungsrat (zurzeit Vorsteher des Finanzdepartementes) geleitet wird, erstattet dem Regierungsrat die erforderlichen Berichte und stellt die entsprechenden Anträge. Zur Vorbereitung und Begutachtung wichtiger Fragen amtiert die Rheinschiffahrtskommission, die ebenfalls vom Vorsteher der Schiffahrtsdirektion präsiert wird und aus 15 Mitgliedern besteht, die aus Schiffahrt, Handel und Industrie gewählt werden. Die praktische Arbeit konzentriert sich indes bei dem der Schiffahrtsdirektion unterstellten Rheinschiffahrtsamt. Ihm obliegt die eigentliche Verwaltung der Hafenanlagen. Im Vordergrund stehen dabei die Ausnützung und Verwertung des Hafengeländes durch Abschluss von Bauverträgen mit den Hafensiedlern (privatrechtliche Unternehmungen, die den Umschlag und die Lagerung der Güter besorgen und meist auch die Reederei betreiben), der Verkehr mit diesen Unternehmen, die Erhebung von Abgaben und die Verwaltung des Hafenvermögens. Dazu kommen die Bearbeitung von

Problemen des Schiffahrts- und Hafenverkehrs, ferner Kontakte, insbesondere mit Schiffahrtsinteressenten, Bahn- und Zollverwaltungen sowie die Ausübung des Aufsichtsrechtes über den Betrieb der Rheinhäfen und der Hafeneisenbahn usw.

Den wesentlich gleichen organisatorischen Aufbau (Regierungsrat, Schiffahrtsdirektion, Rheinhafenkommission) besitzt *Baselland*, allerdings mit der bedeutsamen Abweichung, dass die Funktionen des Schiffahrtsamtes dem Rheinschiffahrtsamt Basel-Stadt übertragen sind.

B. *Bestehende Formen interkantonalen Zusammenarbeit*

1. *Der Zusammenschluss der Hafenanlagen von Basel-Stadt und Baselland zu einer Betriebseinheit*

Die Rechtsgrundlage hierfür bildet die «Vereinbarung zwischen dem Kanton Basel-Landschaft und dem Kanton Basel-Stadt über die Zusammenarbeit in Rheinschiffahrts- und Hafenanangelegenheiten» vom 18./21. Juni 1946.

Ausgangspunkt und Grundlage der Vereinbarung bildet nachstehende Feststellung der Einleitungsformel: «Im Bestreben, die im wesentlichen gleich liegenden Interessen der beiden Kantone an der Förderung der Rheinschiffahrt und an einem wirtschaftlichen Betrieb der Hafenanlagen durch eine enge und ver-

trauensvolle Zusammenarbeit gemeinsam zu wahren, treffen die Regierungen... folgende Vereinbarung».

Die Kernpunkte der Abmachung sind:

- Verpflichtung der zuständigen Behörden beider Kantone, sich gegenseitig in allen wichtigen, gemeinsame Interessen berührenden Fragen der Rheinschifffahrt zu konsultieren, damit nach ausser nach Möglichkeit eine gleiche Stellungnahme erfolgen kann.
- Die beiden Hafenunternehmen bilden jedes für sich eine dem betreffenden Kanton unterstellte öffentliche Anstalt (also getrennte Rechnungsführung und -ablage).
- Administrative Unterstellung der Hafenanlagen von Baselland unter das Rheinschiffahrtsamt Basel-Stadt.
- Unter der Bezeichnung «Rheinhäfen beider Basel» bilden die Anlagen eine Betriebseinheit, und sie werden nach dem Grundsatz grösstmöglicher Parität verwaltet (z. B. Konkurrenzverbot, Anwendung gleicher Tarife im Verkehr nach und von den Häfen, Erhebung gleicher Hafenabgaben usw.).
- Ausrichtung einer jährlichen Entschädigung des Kantons Baselland an den Kanton Basel-Stadt gemäss besonderer Abmachung.

Dazu kam der Erlass einer gemeinsamen Hafenordnung für den Hafenbetrieb und die Hafenpolizei im Jahre 1959.

2. Die Zusammenarbeit der Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft und Aargau beim Vollzug schiffahrtsrechtlicher Vorschriften des Bundes

Im Jahre 1957/58 haben die genannten Kantone eine vom Bundesrat genehmigte Vereinbarung abgeschlossen «über den gemeinsamen Vollzug der vom Bund erlassenen schiffahrtsrechtlichen Vorschriften für die Rheinstrecke zwischen Basel und Rheinfelden». Anlass dazu bot der bundesrätliche Erlass einer neuen Schiffahrtspolizeiverordnung für die Rheinstrecke zwischen Basel und Rheinfelden im Jahre 1955. Auch hier nennt der Ingress das für die Vereinbarung ausschlaggebende Motiv: «Im Bestreben, eine einheitliche Anwendung schiffahrtsrechtlicher Vorschriften auf der Rheinstrecke zwischen Basel und Rheinfelden im Interesse einer reibungslosen und sicheren Schifffahrt zu gewährleisten...».

Hauptpunkte der Vereinbarung sind:

- Innerhalb des eigenen Hoheitsgebietes ist die Aufsicht über die Schifffahrt und der Vollzug schiffahrtsrechtlicher Vorschriften Sache des betreffenden Kantons oder der von ihm bezeichneten Schifffahrtsbehörden, namentlich des von ihm für den Vollzug der bundesrechtlichen Vorschriften bestellten Schifffahrtsamtes.
- Die Kantone Basel-Landschaft und Aargau übertragen die Geschäftsführung ihrer eigenen Rheinschiffahrtsämter dem Schifffahrtsamt Basel, dessen Dienstobliegenheiten und die Verantwortlichkeit

seines Personals sich nach dem Recht desjenigen Kantons beurteilen, für den gehandelt wurde.

C. Die interkantonale Zusammenarbeit unter dem Gesichtspunkt der weiteren Schiffbarmachung des Hochrheins

1. Die Kantone und die völkerrechtlichen Voraussetzungen der Schiffbarmachung

Die weitere Schiffbarmachung des Hochrheins bedingt staatsvertragliche Abmachungen der Schweiz mit Deutschland über den Ausbau zur Schifffahrtsstrasse und das spätere Schifffahrtsregime (vgl. die Ausführungen sub lit. a, Ziff. 1). Der Abschluss dieser Staatsverträge fällt in die Zuständigkeit des Bundes. Der andere theoretisch ebenfalls mögliche Weg, dass die interessierten Kantone im Rahmen eines Konkordates sich über den Inhalt eines Staatsvertrages verständigen, ohne dass der Bund zunächst aktiv werden müsste, scheint bei den Kantonen kaum Anklang zu finden (vgl. aber Müller, a. a. O. S. 65). Trotzdem geht es hier um derart wichtige grundsätzliche, schiffahrtsrechtliche und politische Vorentscheide, dass sich die schiffahrtsinteressierten Kantone schon im eigenen Interesse um die völkerrechtliche Fragestellung kümmern und sich hierüber in gegenseitiger Fühlungnahme eine klare, möglichst übereinstimmende Konzeption erarbeiten. Eine solche wäre nicht nur für die Bundesbehörden bedeutsam, sondern hätte auch Gewicht in den Staatsvertragsverhandlungen mit Deutschland. In die Diskussion um den Ausbau des Hochrheins wird wohl auch die Frage des spätern Unterhaltes der Schifffahrtsstrasse einzubeziehen sein.

2. Die Beteiligung der Kantone an der Schiffbarmachung als Bundesaufgabe

Bezüglich des erforderlichen Ausbaus der Schifffahrtsstrasse des Hochrheins wurde in der Konferenz des Eidg. Amtes für Wasserwirtschaft mit den Kantonsvertretern vom 2. Oktober 1962 seitens der letztern die Meinung vertreten, der Bund möge hier von seiner verfassungsmässigen Zuständigkeit Gebrauch machen und — die Mitwirkung der Kantone vorbehalten — die Führung übernehmen. Es kann aber heute schon gesagt werden, dass sich die Kantone an den Kosten werden beteiligen müssen. Auch über diesen Punkt sollten sich die interessierten Kantone frühzeitig und umfassend verständigen. Dabei darf eine simple Wahrheit nicht übersehen werden. Die Höhe des kantonalen Kostenanteils wird entscheidend sein für das Mitspracherecht der Kantone in Fragen des Ausbaues und des dadurch teilweise bereits präjudizierten spätern Schifffahrtsbetriebes.

D. Die interkantonale Zusammenarbeit beim Betrieb einer verlängerten Schifffahrtsstrasse am Hochrhein

1. Vorbemerkung

Ueber den künftigen Ausbau des Hochrheins zur Schifffahrtsstrasse herrscht noch in zahlreichen wich-

tigen Punkten Ungewissheit. Dies gilt namentlich auch für die Bestimmung der Ausbaustufen in räumlicher und zeitlicher Hinsicht, obwohl es sich hier um Faktoren handelt, die für die konkrete Stellungnahme der Kantone zu Angelegenheiten der Schifffahrt im allgemeinen und der Zusammenarbeit untereinander im besondern von entscheidender Bedeutung sind. Dazu kommt, dass auch der Inhalt der staatsvertraglichen Abmachungen, z. B. bezüglich des Schifffahrtsregimes, diese Stellungnahme mit beeinflussen können. Bei dieser Sachlage erscheint es unmöglich, im gegenwärtigen Zeitpunkt ein fixfertiges Konzept interkantonalen Zusammenarbeit im Sinne eines Diskussionsvorschlages zu unterbreiten. Dagegen vermittelt die oben dargestellte, bisher verwirklichte interkantonale Zusammenarbeit zwischen den Kantonen Basel-Stadt, Basel-Landschaft und Aargau immerhin wertvolle Aufschlüsse, die mithelfen, gewisse allgemeine Richtlinien herauszuschälen, die für die Ordnung der jeweiligen konkreten Verhältnisse wegleitend sein können. Ferner wird dabei vorausgesetzt, dass der Bund den Vollzug der für den Betrieb der Schifffahrtsstrasse erforderlichen Vorschriften — gleich wie heute auf der Rheinstrecke bis Rheinfeldern — weitgehend den Kantonen überlässt und ihnen auch sonst in verwaltungsorganisatorischen und materiellen Fragen grösstmöglichen gesetzfreien Raum offen hält.

2. Grundsätze der interkantonalen Zusammenarbeit

a) Es ist von der Feststellung in der Präambel der Vereinbarung der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft auszugehen — die *mutatis mutandis* für alle Schifffahrtskantone gilt —, dass wesentlich gleich liegende Interessen der Kantone an der Förderung der Rheinschifffahrt und an einem wirtschaftlichen Betrieb der Hafenanlagen bestehen. Ebenso bildet die einheitliche Anwendung schifffahrtsrechtlicher Vorschriften im Interesse einer reibungslosen und sicheren Schifffahrt von der in der Einleitung zur Vereinbarung BS/BL/AG die Rede ist, ein gemeinsames Anliegen. Demgemäss bedarf es nicht nur in den Fragen der Schiffbarmachung, wie oben dargestellt, eine gewisse *unité de doctrine*, sondern auch der Schifffahrtsbetrieb wird in seinen wesentlichen Belangen auf miteinander harmonisierenden kantonalen Auffassungen und Regelungen beruhen müssen.

b) Das bedingt, dass bereits die der Aufnahme der Schifffahrt vorausgehenden Projektierungen und Dispositionen der Kantone weitgehend aufeinander abgestimmt werden müssen. Es ist voraussehbar, dass entlang der Schiffsstrasse zwar eine grössere Zahl privater Anlegestellen oder Werkhäfen entstehen werden, dass aber auch beim Ausbau bis zum Bodensee nur ganz wenige «öffentliche Häfen» grösseren Ausmasses möglich sind. Vom Standort und der Anlage dieser Häfen hängt es entscheidend ab, ob aus dem neuen Verkehrsträger der Wasserstrasse verkehrspolitisch und allge-

mein volkswirtschaftlich der optimale Nutzen gezogen werden kann oder nicht. Die interessierten Kantone, und zwar alle ohne Exklusivität, werden sich deshalb ernsthaft darüber unterhalten müssen — und in diesem Punkte kann Müller beigepflichtet werden — «an welchen Orten Häfen zu errichten sind und welche Grösse den Hafenanlagen zufallen soll» (vgl. Müller, a. a. O. S. 67). Diese landesplanerische Aufgabe ersten Ranges sollte frei von jeglichen kantonalen Prestigerücksichten und in der Bereitschaft angepackt werden, die Anlagen an den sich bestgeeignet erweisenden Orten, gegebenenfalls als interkantonales Gemeinschaftswerk, zu errichten und zu betreiben. Einen interkantonalen Aspekt hat die Hafenfrage übrigens nicht nur wegen der Mehrzahl der Anliegerkantone, sondern namentlich auch deshalb, weil das Einzugsgebiet der Hoahrheinschifffahrt weit in hinterliegende Kantone hineinreicht (vgl. die diesbezügliche kartographische Darstellung im bundesrätlichen Bericht vom 2. März 1956, BBl. 1956, S. 580). Dies rechtfertigt es m. E., dass sich auch die Bundesbehörden um die Hafenfragen interessieren und sich allenfalls dazu in fundierten Empfehlungen äussern. Gesichtspunkte der Zweckmässigkeit und der Verwaltungsökonomie werden sodann darüber entscheiden, ob mehrere Kantone nach dem Vorbild der Vereinbarung von Basel-Stadt und Basel-Landschaft, unter Wahrung der eigenen Hoheitsrechte, die eigentliche Verwaltungsführung einem gemeinsamen Schifffahrtsamt übertragen.

c) Auch der Grundsatz der Parität, namentlich in bezug auf die Anwendung gleicher Tarife und die Erhebung gleicher Hafenabgaben, wie er für die Häfen von Basel-Stadt und Baselland in Geltung steht, wird auch an der obern Rheinstrecke nicht einfach ausser acht gelassen werden können. Dabei geht es nicht etwa primär darum, keine baslerische Opposition wachzurufen, sondern einen möglichst reibungsfreien, unter den grundsätzlich gleichen Bedingungen stehenden Schifffahrtsverkehr auf der schweizerischen Rheinstrecke zu gewährleisten. Dies ist zugleich eine wichtige Voraussetzung für die Konzentration in der Schifffahrtsverwaltung. In diesem Zusammenhang gehört, dass jene Unternehmen, die für ihre rheinnahen Industrieanlagen eine private Anlegestelle verlangen, im Verhältnis zu den Hafenbenützern keine grundsätzliche Besserstellung beanspruchen können.

d) Die notwendige Zusammenarbeit der Kantone im Schifffahrtsbetrieb wird sich kaum auf der Basis zufälliger und sporadischer Kontakte von Kantonsvertretern auf die Dauer bewerkstelligen lassen. Man wird zu gegebener Zeit, wenn der Stand der Entwicklung die rechtlichen Konsequenzen klarer überblicken lässt, nach dem geeigneten organisatorischen Rahmen der Zusammenarbeit Ausschau zu halten haben.

e) Schliesslich dürfte es nützlich und notwendig sein, die verschiedenen Aspekte einer Ausdehnung der Hoahrheinschifffahrt mit den beiden bisherigen Schifffahrtskantonen Basel-Stadt und Baselland rechtzeitig und gründlich zu besprechen.