

Vertrag zwischen dem Deutschen Reich (Eisenbahnfiskus), vertreten durch die Reichsbahndirektion in Karlsruhe, einerseits, dem Kanton Basel-Stadt, vertreten durch den Regierungsrat, und den Schweizerischen Bundesbahnen, vertreten durch die Generaldirektion in Bern, andererseits, betreffend a) den Anschluss der Hafenbahn an den Basel Badischen Verschubbahnhof, b) den Betrieb der Hafenbahn durch die Schweizerischen Bundesbahnen zwischen dem baselstädtischen Rheinhafen Kleinhüningen und dem Basel Badischen Verschubbahnhof ¹⁾

Vom 16. Dezember 1922 (Stand 12. März 1925)

I. Eigentums- und Benutzungsverhältnisse

§ 1

¹⁾ Die Deutsche Reichsbahn gestattet dem Kanton Basel-Stadt nach Massgabe der Bestimmungen dieses Vertrages und gemäss dem einen wesentlichen Bestandteil dieses Vertrages bildenden Plane:

- a) den Anschluss der zwischen dem baselstädtischen Rheinhafen Kleinhüningen und dem Basel Badischen Verschubbahnhof vom Kanton Basel-Stadt gebauten Hafenbahn an die Geleise dieses Bahnhofes bei Punkt a, dem Grenzpunkt der Eigentums- und Unterhaltungsstrecken der beiderseitigen Gleisstränge;
- b) die Auflegung des Erdkörpers, Gleisbettes, Gleisstranges und etwaigen Zubehörs der Hafenbahn auf ihr Eigentum, soweit die Anlage der Hafenbahn dies erfordert;
- c) die Mitbenutzung der vorhandenen Gleisanlagen der Deutschen Reichsbahn vom Anschlusspunkt a über den im Plan rot ausgezogenen Linienzug a-b-c-d-e-f und e 1 bis fl bis zum vordern Stoss der Weiche 265 am Süden des Personenbahnhofes in Basel Badischen Bahnhof für den Wagenverkehr vom Rheinhafen Kleinhüningen nach dem Bahnhof Basel SBB und umgekehrt.

§ 2

¹⁾ Die Deutsche Reichsbahn führt die Herstellung des Hafenbahnanschlusses und die Durchführung dieser Züge durch ihre Bahnanlagen folgende Arbeiten aus:

- a) Bau des Gleises vom Anschlusspunkte a bis zur Weiche 561, die von einer einfachen Weiche in eine doppelte Kreuzungsweiche umgebaut wird, mit eigenem Oberbaumaterial;
- b) die Einrichtung und Sicherung der erforderlichen Fahrstrassen innerhalb der deutschen Bahnhofanlagen in Basel nach ihren Vorschriften und Normalien;
- c) die Herstellung einer an das bahndienstliche Fernsprechnetzes ihres Verschubbahnhofes angeschlossenen Fernsprechverbindung mit dem Rheinhafen als Ringleitung.

II. Verfahren bei künftigen Erweiterungs- und Umbauten

§ 3

²⁾

¹⁾ 1. Falls sich auf dem Gebiete der Basler Bahnhofanlagen der Deutschen Reichsbahn Erweiterungen oder Umbauten der gemeinschaftlich benützten Anlagen als nötig erweisen, so werden sie nach Anhörung des Kantons Basel-Stadt durch die Deutsche Reichsbahn ausgeführt. Über die Beteiligung des Kantons Basel-Stadt an der Aufbringung der Anlagekosten und der Unterhaltungskosten bleibt Verständigung vor Baubeginn vorbehalten.

¹⁾ Vom Grossen Rat des Kantons Basel-Stadt genehmigt am 5. 4. 1923.

²⁾ Softwarebedingte, redaktionelle Einfügung von Gliederungsziffern oder -Buchstaben.

² 2. Handelt es sich um Anlagen für den ausschliesslichen Dienst der Hafenbahn, so ist für deren Ausführung die Zustimmung der Deutschen Reichsbahn erforderlich, wenn diese Anlagen auf dem der Deutschen Reichsbahn gehörenden Gebiete erstellt werden sollen. Die Ausführung erfolgt in diesem Falle durch die Deutsche Reichsbahn nach ihren eigenen Vorschriften und Normalien auf Kosten des Kantons Basel-Stadt. Die Kosten für die durch solche Neuanlagen oder Umbauten notwendigen Änderungen an den Anlagen der Deutschen Reichsbahn hat ebenfalls der Kanton Basel-Stadt zu tragen.

³ 3. Im übrigen trägt jeder Vertragsteil die Kosten neuer Bauten und Anlagen für seinen ausschliesslichen Dienst selbst, ebenso die Kosten für allfällige Änderungen an ihnen und führt die betreffenden Arbeiten in der Regel auch selbst aus.

III. Einrichtung und Besorgung des Betriebes

§ 4

¹ 1. Die Beförderung der Wagen nach und vom Rheinhafen wird zwischen Basel SBB und dem Rheinhafen Kleinhüningen durch die Schweizerischen Bundesbahnen in der Regel in geschlossenen Zügen nach einem für jeden Fahrplanabschnitt mit der Deutschen Reichsbahn vereinbarten Fahrplan besorgt. Sofern es sich als tunlich und zweckmässig erweist, können geschlossene Wagengruppen an der Spitze von Verbindungsbahnzügen befördert werden. Hierüber hat jedoch für jeden Fahrplanabschnitt oder von Fall zu Fall eine Verständigung zwischen den Basler Bahnhöfen der beiden Verwaltungen zu erfolgen.

² 2. Für die Züge zwischen Basel SBB und Basel Badischer Verschubbahnhof gelten die allgemein gültigen Fahr- und Signalvorschriften. Für die Hafenzüge zwischen dem Basel Badischen Verschubbahnhof und dem Hafen werden besondere Betriebsvorschriften erstellt.

§ 5

¹ 1. Die von der Deutschen Reichsbahn dem Rheinhafen zu übergebenden Wagen werden von ihr auf Gleis 1 der Gruppe L des Basel Badischen Verschubbahnhofes bereit gestellt; die vom Rheinhafen der Deutschen Reichsbahn zu übergebenden Wagen werden auf Gleis 2 der vorbezeichneten Gruppe abgestellt.

² 2. Die Beförderung dieser Wagen zwischen dem Basel Badischen Verschubbahnhof und dem Rheinhafen Kleinhüningen und umgekehrt wird ebenfalls von den Schweizerischen Bundesbahnen nach einem für jeden Fahrplanabschnitt mit der Deutschen Reichsbahn vereinbarten Fahrplan besorgt.

§ 6

¹ 1. Bezüglich der Wagenübergabe und Wagenmiete gelten die Bestimmungen des RIV.

² 2. Hiernach ist folgendes Verfahren anzuwenden:

- I. Richtung Basel SBB–Rheinhafen
 - a) die von Basel SBB und weiterher kommenden Wagen stehen zu Lasten der Schweizerischen Bundesbahnen;
 - b) die durch die Deutsche Reichsbahn dem Rheinhafen zu übergebenden Wagen gelten mit ihrer Verbringung auf das Gleis 1 der Gruppe L als den Schweizerischen Bundesbahnen übergeben.
- II. Richtung Rheinhafen Kleinhüningen–Basel SBB
 - a) die Wagen für Basel Badischer Verschubbahnhof und die Deutsche Reichsbahn gelten von ihrer Ankunft in Basel Badischer Verschubbahnhof – Gleis 2 der Gruppe L – an als der Deutschen Reichsbahn übergeben;
 - b) die Wagen für Basel SBB und weiter fallen zu alleinigen Lasten der Schweizerischen Bundesbahnen.

³ 3. Die betriebstechnische Untersuchung der Wagen und Ladungen der durchgehenden Hafenbahnzüge obliegt ausschliesslich den Schweizerischen Bundesbahnen, die auch die Haftung für den betriebs-sicheren Zustand übernehmen.

IV. Haftpflicht in Schadensfällen

§ 7

¹ 1. Die Schweizerischen Bundesbahnen haben für allen durch die Züge Rheinhafen Kleinhüningen Basel–Badischer Bahnhof oder umgekehrt im Basel Badischen Bahnhof (Punkt a–f und e 1–f 1) verursachten Schaden aufzukommen, wenn nicht nachgewiesen werden kann, dass und inwieweit der Schaden seine unmittelbare Ursache in einem Verschulden der Deutschen Reichsbahn oder ihres Personals hat. Davon sind aber ausgenommen die bei jeder Verwaltung versicherten Personalschäden.

² 2. Für den Verkehr der Hafenzüge auf der Verbindungsbahn gelten die Haftpflichtbestimmungen der Verbindungsbahnübereinkunft vom 23. November 1889.

V. Beteiligung an den Kosten

§ 8

¹ 1. Der Kanton Basel-Stadt vergütet der Deutschen Reichsbahn in bar die Arbeits- und Sachleistungen für alle noch nicht vorhandenen durch den Anschluss der Hafenbahn erforderlichen Anlagen und Einrichtungen, insbesondere für die Gleisbauten (§ 2a), für die Einrichtung der Fahrstrassen und Fernsprechleitungen (§ 2b und 2c) und folgende Zuschläge für Überwachung, Leitung, Beaufsichtigung und allgemeine Verwaltungskosten für diese Herstellungen:

- a) 50% Zuschlag zu den verausgabten Tagelöhnen ihrer Arbeiter und den Gehaltsanteilen ihrer Beamten;
- b) 5% Zuschlag zu den Abrechnungssummen für Arbeits- und Sachleistungen, die die Deutsche Reichsbahn an Unternehmer vergibt;
- c) die zur Zeit der Ausführung geltenden Teuerungszuschläge.

² 2. Die Deutsche Reichsbahn übernimmt für das von ihr bei der Ausführung der unter Ziff. 1 genannten Arbeiten beschäftigte eigene Personal alle aus dem Beamtenfürsorgegesetz, dem Angestelltenversicherungsgesetz und der Rentenversicherungsordnung erwachsenden Verpflichtungen.

³ 3. Der Betrag der Barvergütung wird aufgrund der Ausführungskosten nach Vollendung der Arbeiten festgestellt.

⁴ 4. Die Berechnung der Arbeitsleistungen erfolgt aufgrund der verwendeten Zeit und tarifmässigen Lohn- und Gehaltssätze und die der Sachleistungen nach den wirklichen Auslagen unter Berücksichtigung der oben genannten Zuschläge.

⁵ 5. Die Zahlung der in Ziff. 1 genannten Entschädigung wird fällig mit der Fertigstellung der Arbeiten. Die Deutsche Reichsbahn ist indessen auch berechtigt, Abschlagszahlungen entsprechend dem Baufortschritt zu verlangen. Die Begleichung erfolgt in Schweizer Franken auf das Konto der Eisenbahnhauptkasse in Karlsruhe beim Schweizerischen Bankverein in Basel.

§ 9

¹¹ 1. Der Kanton Basel-Stadt leistet der Deutschen Reichsbahn folgende jährlich wiederkehrende Vergütungen:

- a) 100 Schweizer Franken für Inanspruchnahme von Bahneigentum beim Anschlusspunkt a;

- b) Anteil an der 6½prozentigen Verzinsung und Tilgung eines Anlagekapitals von 1'200'000 Schweizer Franken der nach § 1 lit. c mitbenützten Gleisanlagen samt Unterbau und Zubehör, zu berechnen nach dem Verhältnis der Anzahl der nach beiden Richtungen in einem Jahr zwischen Basel SBB und der Gruppe des Basel Badischen Verschubbahnhofes verkehrenden Wagenachsen des Hafenverkehrs zu der entsprechenden Zahl Wagenachsen des übrigen Verkehrs;
- c) Anteil an den jährlichen Unterhaltungskosten von 34'000 Schweizer Franken der unter § 1 lit. c bezeichneten Gleisstrecke samt Unterbau, Sicherheits- und Fernsprecheinrichtungen mit allem Zubehör, ebenfalls zu berechnen nach der gleichen Verteilungsart wie unter § 1 lit. b. Die Mindestvergütung für diese Unterhaltung wird auf 3'000 Schweizer Franken für das Jahr festgesetzt;
- d) Ersatz der Kosten für Störungen des Betriebes im Basel Badischen Verschubbahnhof nach dem beiliegenden Schema Anlage I berechnet aus dem Aufwand für Personal und Lokomotiven in den durch den Betrieb der Hafenbahn berührten Gleisgruppen H, J, K, L und M, sowie des Ablafrückens H nach Massgabe der Dauer der Störungen.

^{1,2} 2. Über die Wagenachsenzahl und die Störungsdauer werden Aufzeichnungen geführt; aufgrund dieser Unterlagen werden die Ersatzbeträge berechnet. Eine Neuberechnung des Aufwandes nach Ziff. 1 lit. c und d soll erfolgen, wenn in der Entlohnung des Personals oder in den Preisen der Materialien erhebliche Änderungen eintreten. Die von der Deutschen Reichsbahn in Markwährung geleisteten Ausgaben nach Ziff. 1 lit. d sind zum Mittelkurs der Mark an der Zürcher Börse im Ausgabenmonat umzurechnen.

^{1,3} 3. Es bleibt späterer Vereinbarung vorbehalten, gestützt auf die festgestellten Ergebnisse für die Kostenbeteiligung nach Ziff. 1 lit. b–d feste Beträge als jährliche Entschädigungssummen zu bestimmen.

^{1,4} 4. Die Bezahlung der jährlich wiederkehrenden Beträge erfolgt jeweils nach Ablauf eines halben Jahres nach Aufnahme des Verkehrs zwischen dem Rheinhafen Kleinhüningen und Basel SBB und aufgrund der von der Betriebsinspektion Basel zu erstellenden Abrechnung auf 1. August und 1. Februar jeden Jahres.

² Die Zahlungen werden in Schweizer Franken zugunsten des Kontos der Eisenbahnhauptkasse Karlsruhe beim Schweizerischen Bankverein in Basel geleistet.

VI. Dauer des Vertrages

§ 10

¹ Dieser Vertrag tritt mit der Inbetriebnahme der Hafenbahn in Kraft. Er ist auf unbestimmte Zeit abgeschlossen und kann von jeder der vertragsschliessenden Parteien je auf Ende eines Kalenderjahres gekündigt werden; die Kündigung hat schriftlich, wenigstens sechs Monate im voraus, zu erfolgen.

VII. Entscheidung über Streitigkeiten

§ 11

¹ Streitigkeiten aus diesem Verträge werden von einem Schiedsgericht entschieden, zu welchem schweizerischerseits und deutscherseits je zwei Schiedsrichter berufen werden, welche zusammen einen Obmann wählen. Kommt eine Verständigung nicht zustande, so bezeichnet das oberste Gericht des beklagten Teils (Deutsches Reichsgericht oder Schweizerisches Bundesgericht) drei Personen, wovon der Kläger den Obmann zu wählen hat.

VIII. Genehmigungsvorbehalt

Die Genehmigung dieses Vertrages durch die zuständigen Behörden wird vorbehalten. Der Vertrag wird dreifach ausgefertigt und nach Genehmigung durch die Aufsichtsbehörde jedem vertragsschließenden Teile in einer Fertigung in Urschrift zugestellt.

Karlsruhe, den 1. Februar 1923
Für das Deutsche Reich
(Eisenbahnfiskus)
Reichsbahndirektion Karlsruhe: Schulz

Basel, den 12. Januar 1923
Für den Kanton Basel-Stadt,
der Regierungsrat:
Der Präsident: i. V. Niederhauser
Der Sekretär: Dr. H. Matzinger

Bern, den 16. Dezember 1922
Für die Generaldirektion
der Schweizerischen Bundesbahnen
Der Präsident: Zingg

NB. Anlage 1 (Berechnungsformular für den Aufwand an Personal und Lokomotiven im Hafenbahnbetrieb) wird hier nicht abgedruckt.

**Nachtrag zum Vertrag vom 16. Dezember 1922
zwischen dem Deutschen Reich (Eisenbahnfiskus),
vertreten durch die Reichsbahndirektion in Karlsruhe, einerseits,
dem Kanton Basel-Stadt, vertreten durch den Regierungsrat,
und den Schweizerischen Bundesbahnen, vertreten durch die Generaldirektion
in Bern, anderseits, betreffend
a) den Anschluss der Hafenbahn an den Basel Badischen Verschubbahnhof,
b) den Betrieb der Hafenbahn durch die Schweizerischen Bundesbahnen
zwischen dem baselstädtischen Rheinhafen Kleinhüningen und dem Basel
Badischen Verschubbahnhof**

Vom 19. Februar / 10./12. März 1925

Zu § 6 Ziff. 3 des Vertrages vom 16. Dezember 1922 wird folgende Vereinbarung getroffen:

Die betriebstechnische Untersuchung der Wagen und Ladungen, welche von den SBB nach dem Rheinhafen oder vom Rheinhafen nach den SBB laufen und mit gemischten Zügen als Spitzengruppen befördert werden, liegt ebenso wie bei den durchgehenden Hafenzügen den SBB ob.

Die Wagen dieser Züge für den übrigen Verkehr werden gegenseitig nach den bestehenden Bestimmungen untersucht und übergeben.

Die SBB haften für den betriebssicheren Zustand der Spitzengruppen gemischter Züge in gleicher Weise wie für die durchgehenden Hafenzüge.

Die Instandsetzung von Wagen, welche während den Überfahrten oder im Rheinhafen selbst lauffähig beschädigt werden oder deren Ladung nicht vorschriftsmässig ist, fällt zu Lasten der SBB.

In der Regel führen die SBB die erforderlichen Arbeiten selbst aus, die Deutsche Reichsbahngesellschaft stellt im Bedarfsfalle die Ausbesserungsgeleise ihrer in der Gruppe M befindlichen Hilfswerkstätte zur Verfügung, vorausgesetzt, dass der eigene Ausbesserungsstand dies zulässt.

Auf Antrag der SBB werden diese Instandsetzungsarbeiten auch von der Deutschen Reichsbahngesellschaft auf Kosten der SBB nach den allgemeinen Bestimmungen vorgenommen, sofern die eigenen Arbeiten der Deutschen Reichsbahngesellschaft hierdurch nicht behindert werden.

Karlsruhe, den 19. Februar 1925
Deutsche Reichsbahngesellschaft,
Reichsbahndirektion Karlsruhe: Singrün

Basel, den 10. März 1925
Für den Kanton Basel-Stadt,
der Regierungsrat:
Der Präsident: Miescher
Der Sekretär: Dr. H. Matzinger

Bern, den 12. März 1925
Für die Generaldirektion
der Schweizerischen Bundesbahnen: Schrafl