

## **Vertrag über die Verlegung des Personenbahnhofes und den Umbau der übrigen Bahnhofteile der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen in Basel, abgeschlossen zwischen dem Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt und der Grossherzoglichen Generaldirektion der Badischen Staatseisenbahnen <sup>1)</sup>**

Vom 24. März 1900 (Stand 31. März 1900)

### **Art. 1**

<sup>1</sup> Die Verlegung des Personenbahnhofes und der Umbau der übrigen Bahnhofteile wird von der Generaldirektion auf Grund des diesem Vertrage beigelegten, einen integrierenden Bestandteil desselben bildenden und beidseitig unterschriebenen generellen Planes ausgeführt, wobei jedoch Änderungen im einzelnen, soweit solchen die nachstehenden Vereinbarungen nicht entgegenstehen, vorbehalten bleiben.

<sup>2</sup> Die zur Ausführung bestimmten Pläne werden seiner Zeit dem schweizerischen Eisenbahndepartement und dem Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt zur Genehmigung eingereicht. Dabei wird angenommen, dass die gesamte Anlage des Personen- und des Güterbahnhofes geräumig und zweckmässig erstellt und ein architektonisch schönes Aufnahmsgebäude erbaut werde.

### **Art. 2**

<sup>1</sup> Zu den Kosten der Verlegung des Personenbahnhofes leistet der Kanton Basel-Stadt an die badische Eisenbahnverwaltung einen Beitrag von zwei Millionen Franken.

<sup>2</sup> Sofern im Jahre 1900 mit den Arbeiten für den Personenbahnhof begonnen wird, erfolgt die Zahlung bei der Staatskasse des Kantons Basel-Stadt in nachstehenden Teilbeträgen:

am 31. Dezember 1900 Fr. 500'000.–

am 31. Dezember 1901 Fr. 500'000.–

am 31. Dezember 1902 Fr. 500'000.–

am 31. Dezember 1903 Fr. 500'000.–

<sup>3</sup> Verzögert sich der Bauangriff, so verschieben sich dementsprechend auch die vorstehenden Zahlungsfristen.

<sup>4</sup> Jedenfalls soll aber mit dem Bau spätestens anfangs des Jahres 1901 begonnen und derselbe, ausserordentliche Verhältnisse vorbehalten, im Frühjahr 1905 vollendet werden.

<sup>5</sup> Die Einleitung des Zwangsenteignungsverfahrens für das zu erwerbende Gelände soll sofort nach Genehmigung dieses Vertrages stattfinden.

### **Art. 3**

<sup>1</sup> Der Kanton Basel-Stadt erbietet sich, das durch die Verlegung des Personenbahnhofes frei werdende Gelände um denjenigen Schätzungspreis käuflich zu übernehmen, den die Delegierten des Regierungsrates mit ihrem Schreiben vom 23. Juni 1899 der Eisenbahnverwaltung bekannt gegeben haben. Letztere erklärt sich mit diesem Angebot unter der Voraussetzung einverstanden, dass das für den neuen Personenbahnhof erforderliche Gelände zu denjenigen Schätzungspreisen erworben werden kann, welche die Delegierten des Regierungsrates gleichfalls mit obgenanntem Schreiben mitgeteilt haben. Bezüglich der Schätzungspreise wird auf die diesem Vertrag beiliegenden und integrierende Bestandteile desselben bildenden Preisverzeichnisse und Situationspläne verwiesen.

<sup>1)</sup> Vom Grossen Rat des Kantons Basel-Stadt genehmigt am 10. 5. 1900.

<sup>2</sup> Sollten sich dagegen bei dem einzuleitenden Zwangsenteignungsverfahren die Geländeerwerbungs-kosten für den neuen Personenbahnhof höher oder niedriger als diese Schätzungspreise stellen, so würde der von dem Regierungsrate für die jetzige Bahnhoffläche gebotene Ankaufspreis in seinem auf die Flächeneinheit bezogenen Durchschnitt um so viel zu erhöhen oder zu erniedrigen sein, als sich der tatsächliche Durchschnittspreis für das zum neuen Bahnhof erforderliche Gelände gegenüber dem Durchschnittspreis, der sich nach der von den Delegierten des Regierungsrates mitgeteilten Schätzung ergibt, erhöht oder erniedrigt.

<sup>3</sup> Die Eisenbahnverwaltung behält sich vor, nachstehend verzeichnete und im Plan angegebene Geländeabschnitte unter Anrechnung der sich ergebenden definitiven Einheitspreise von der Veräusserung auszuschliessen:

- a) ein Areal an der Riehenstrasse von ca. 7'200 m<sup>2</sup> Inhalt mit dem darauf stehenden Wohngebäude samt Dependenz;
- b) ein Areal an der Ecke Grenzacherstrasse und Duttweg von ca. 2'500 m<sup>2</sup> Inhalt mit den darauf befindlichen Gebäuden.

<sup>4</sup> Die auf dem jetzigen Bahnhofgelände befindlichen Gebäude gehen mit demselben in das Eigentum des Kantons Basel-Stadt über; dagegen verbleiben der Oberbau und die Passerellen der Bahnverwaltung.

<sup>5</sup> Die Zahlung des Kaufpreises für das jetzige Bahnhofgelände erfolgt mit der Übergabe des letztern an den Kanton Basel-Stadt zur Zeit der Eröffnung des neuen Personenbahnhofes. Sollten einzelne Abschnitte des Areals bereits früher verfügbar werden, so bleibt betreffs der Übernahme durch den Kanton Basel-Stadt gütliche Verständigung vorbehalten.

#### Art. 4

<sup>1</sup> Die Eisenbahnverwaltung stellt gleichzeitig mit dem Bahnhofumbau Unterführungen für die nachgenannten Strassen und Wege her:

		Gesamtbreite
1.	Grenzacherstrasse	16 m
2.	Chrischonastrasse	16 m
3.	Riehenstrasse	18 m
4.	Maulbeerstrasse	15 m
5.	Horburgstrasse	16 m
6.	Hochbergerstrasse	16 m
7.	Freiburgerstrasse	16 m
8.	Neuhausstrasse	12 m

<sup>2</sup> Die Strassen sind horizontal unter der Bahn durchzuführen; bei den unter 2, 3, 4 und 7 genannten Strassen sind die Zufahrten zur Unterführung ohne Gegengefäll, bei den unter 1, 5 und 6 genannten mit höchstens 2½% und bei der unter 8 genannten Strasse mit höchstens 3% Steigung anzulegen.

<sup>3</sup> Auf die Unterführung der Parkwege beim Erlenspiel und einer anstelle des eingehenden Fasanenweges tretenden neuen Strasse, welche die Horburgstrasse mit dem östlich vom Personenbahnhof liegenden Gelände verbindet, wird von der Eisenbahnverwaltung bei Herstellung der beiden zwischen dem Vershubbahnhof und dem Personenbahnhof zur Ausführung gelangenden Viadukte entsprechend Rücksicht genommen werden.

<sup>4</sup> Bezüglich des Weilerweges bleibt nähere Untersuchung vorbehalten, ob er in seiner jetzigen Lage zu unterführen oder zu verlegen sei.

<sup>5</sup> Hinsichtlich der lichten Durchfahrtshöhe der vorgenannten Unterführungen wird bestimmt, dass sie bei den links der Wiese liegenden Strassen, sowie bei der Freiburgerstrasse mindestens 4,2 m betragen soll. Von den Unterführungen der Chrischonastrasse, der Riehenstrasse und des Maulbeerweges sollen zwei mindestens 4,5 m und eine 4,8 m lichte Durchfahrtshöhe haben. Für die übrigen rechts der Wiese liegenden Strassen und Wege wird die Festsetzung der lichten Durchfahrtshöhe näherer Untersuchung vorbehalten.

#### **Art. 5**

<sup>1</sup> Bei der Herstellung der nach Art. 4 durch die Eisenbahnverwaltung auszuführenden Strassen und Wegunterführungen ist inbegriffen:

1. Die Erwerbung des erforderlichen Geländes;
2. die Ausführung der Erdarbeiten;
3. die Herstellung des Mauerwerks und der Brücken.

<sup>2</sup> Diese Leistungen erfolgen auf Kosten der Eisenbahnverwaltung, soweit die Strassen und Bauwerke innerhalb des künftigen Bahnhofgebietes zu liegen kommen.

<sup>3</sup> Innerhalb dieses Gebietes bleiben die Strassenflächen Eigentum der Bahnverwaltung.

#### **Art. 6**

<sup>1</sup> Die Horburgstrasse wird auf die ganze Strecke ihrer infolge des Bahnbaues vorzunehmenden Verlegung von ihrer Abzweigung beim bestehenden Bahnübergang bis zu ihrer Wiedereinmündung vor der Wiesenbrücke vollständig und einschliesslich der Fahrbahn und der Fusswege auf Kosten der Eisenbahnverwaltung hergestellt und hierauf dem Kanton Basel-Stadt unentgeltlich zum Eigentum überwiesen.

#### **Art. 7**

<sup>1</sup> Der Riehenteich und die andern Wasserläufe, welche das künftige Bahngebiet durchschneiden, werden auf Kosten der Eisenbahnverwaltung unter dem Bahnkörper hindurchgeführt.

<sup>2</sup> Sofern die Eisenbahnverwaltung aus technischen Gründen Verlegungen dieser Wasserläufe für notwendig erachtet, erfolgen dieselben auch ausserhalb des künftigen Bahngebietes bis zu ihrer Wiedereinmündung auf Kosten der Eisenbahnverwaltung.

#### **Art. 8**

<sup>1</sup> Die Eisenbahnverwaltung erwirbt die in das künftige Bahngebiet fallenden Wegflächen des Gotterbarmweges und des Fasanenweges um den gleichen Preis, welcher für das an diese Wege angrenzende Gelände gezahlt werden muss; hierdurch wird sie gleichzeitig der Verpflichtung entbunden, für diese Wege einen anderweitigen Ersatz zu schaffen.

<sup>2</sup> Dagegen geht die in den künftigen Güterbahnhof fallende Strassenfläche der Horburgstrasse unentgeltlich in das Eigentum der Eisenbahnverwaltung über.

<sup>3</sup> An die Kosten des Landerwerbs und der Erstellung der Schwarzwaldallee hat die Eisenbahnverwaltung keinen Beitrag zu leisten; dagegen hat sie das auf gütlichem Wege oder mittelst Zwangsenteignung erworbene Gelände, welches in diese Strasse fällt, dem Kanton Basel-Stadt zu dem von ihr bezahlten Preis abzutreten.

**Art. 9**

<sup>1</sup> Die Eisenbahnverwaltung übernimmt auf ihre Kosten die Herstellung des Bahnhofvorplatzes zwischen dem Aufnahmsgebäude und der Schwarzwaldalle nach einem zwischen den beiden Vertragsschliessenden noch näher zu vereinbarenden Plan und tritt alsdann den Platz unentgeltlich an den Kanton ab. Dabei bleibt jedoch der Eisenbahnverwaltung das Recht vorbehalten, im Bedarfsfall diesen Platz für Bahnhofzwecke, wie Erweiterung der Gebäude und dergleichen ohne Entschädigung in Anspruch zu nehmen, soweit hiedurch öffentliche Interessen nicht geschädigt werden. Für den Fall, dass der Bahnhof an eine andere Stelle verlegt werden sollte, geht die überwiesene Fläche wieder unentgeltlich in das Eigentum der Eisenbahnverwaltung zurück.

**Art. 10**

<sup>1</sup> Die Eisenbahnverwaltung stellt die Anlagen, die zur Entwässerung des Bahnhofgebietes und zur Ableitung der Abwasser aus den Bahnhofgebäuden dienen, bis zu ihrer Einmündung in die Hauptkanäle unter Einhaltung der Bestimmungen des Kanalisationsgesetzes vom 9. Juli 1896 und der zugehörigen Vollzugsverordnung vom 17. März 1897 <sup>2)</sup> auf ihre Kosten her. Der Kanton Basel-Stadt gestattet den Anschluss dieser Anlagen an das städtische Leitungsnetz, soweit es sich um die dem öffentlichen Verkehr dienenden Bahnhofs- und Kanzleigebäude handelt, unentgeltlich; dagegen ist von der Eisenbahnverwaltung für alle Gebäude, welche ausschliesslich als Dienstwohnungen verwendet werden, der gesetzliche Dolenbeitrag zu leisten.

**Art. 11**

<sup>1</sup> Der Kanton Basel-Stadt übernimmt auf seine Kosten:

1. Die vollständige Herstellung sämtlicher Strassen ausserhalb des künftigen Bahngebiets mit Ausnahme der in Art. 6 bezeichneten Strecke der Horburgstrasse.
2. Die Herstellung der Fahrbahnen, Rinnen, Fusswege und Entwässerungseinrichtungen bei den in Art. 4 aufgeführten Strassen und Wegen innerhalb des künftigen Bahngebiets.

**Art. 12**

<sup>1</sup> Der Kanton Basel-Stadt übernimmt auf seine Kosten die Unterhaltung der in Art. 4 genannten Strassen innerhalb des künftigen Bahngebiets, welche sämtlich dem öffentlichen Verkehr dienen, sowie diejenige des Bahnhofvorplatzes.

**Art. 13**

<sup>1</sup> Die Genehmigung des vorstehenden Vertrages durch das Gr. Badische Ministerium des Gr. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten einerseits, durch den Grossen Rat und erforderlichen Falles durch eine Volksabstimmung des Kantons Basel-Stadt sowie durch den Schweizerischen Bundesrat andererseits, bleibt vorbehalten.

Genehmigt:

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt:

Der Vizepräsident: H. Reese

Der Sekretär i. V.: Dr. A. Im Hof, Substitut

Basel, den 24. März 1900

<sup>2)</sup> Diese Erlasse wurden ersetzt durch das Gesetz betreffend die Kanalisation im Kantonsgebiete vom 28. 3. 1912, die dazugehörige Vollzugsverordnung vom 10. 10. 1914 sowie das Kanalisationsgesetz für die Stadt Basel vom 6. 6. 1935. Die drei Erlasse sind nunmehr aufgehoben. Massgebend sind jetzt das Bau- und Planungsgesetz vom 17. 11. 1999 (SG 730.100) und die Kantonale Gewässerschutzverordnung vom 12. 12. 2000 (SG 783.200).

Namens der Grossherzoglichen Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen:

Eisenlohr

Haefner

Karlsruhe, den 31. März 1900

Im Namen des Grossen Rates des Kantons Basel Stadt:

Der Präsident: Dr. Hans Voellmy

Der Sekretär: Dr. S. Scheuermann

Basel, den 10. Mai 1900

Das Grossherzoglich Badische Ministerium des Grossherzoglichen Hauses und der Auswärtigen  
Angelegenheiten:

v. Brauer, Minister

Laub

Karlsruhe, den 29. Mai 1900

Vom Schweizerischen Bundesrat genehmigt den 15. September 1900.