

Der Regierungsrat

an

den Landrat.

Nachdem die vom Kanton erworbene Konzession für eine basellandschaftliche Ueberlandbahn gemäß Ihrem Beschlusse vom 2. April 1919 an eine Aktiengesellschaft abgetreten worden ist und diese mit dem Bau des Teilstückes St. Jakob-Muttenz begonnen hatte, stellte der Verwaltungsrat das Gesuch um Festsetzung der Bedingungen betr. die Benützung von Straßenterrain für das Teilstück St. Jakob-Muttenz. Er erklärt sich mit den Vorschriften, wie sie Ihnen vorgeschlagen werden, ausdrücklich einverstanden.

Die Bahn nimmt im ganzen 3215 m² Staatsareal in Anspruch. Der Umstand, daß die Birsbrücke unter dem Befahren durch Tramwagen sehr wahrscheinlich Schaden nehmen und der Fuhrwerkverkehr daselbst beeinträchtigt werden wird, ist besonders berücksichtigt. Im übrigen entsprechen die Vorschriften denjenigen, wie sie in ähnlichen Fällen schon festgesetzt wurden. Wir legen Ihnen einen bezüglichen Landratsbeschluß zur Beratung vor.

Liestal, den 10. Dezember 1920.

Namens des Regierungsrates,

der Präsident:

Bay.

der Landschreiber:

Haumüller.

Landratsbeschluss

betreffend

Benützung von Straßenterrain zum Bau und Betrieb der basellandschaftlichen Überlandbahn, Strecke St. Jakob-Muttenz.

(Vom _____ 1920).

Der Landrat des Kantons Basellandschaft, nach Einsichtnahme eines Gesuches des Verwaltungsrates der basellandschaftlichen Ueberlandbahn und in Ausführung von § 27 des Gesetzes über das Straßenwesen vom 30. November 1916 sowie von § 8 Abs. 2 des Gesetzes betreffend finanzielle Beteiligung von Kanton und Gemeinden beim Bau von Eisenbahnen vom 27. Juli 1908, beschließt:

Art. 1.

Der Aktiengesellschaft der basellandschaftlichen Ueberlandbahn wird die Bewilligung erteilt, gemäß den eingereichten Plänen vom 23. Juni 1920 Kantonsstraßenterrain zu benützen.

Art. 2.

Die Benützung der Birsbrücke bei St. Jakob soll nur eine provisorische sein. Sobald als möglich und besonders sobald sich Schwierigkeiten für den Straßenverkehr zeigen würden, oder wenn durch den Bahnverkehr die Brücke in der Bausicherheit wirklich leiden sollte, ist von der Bahngesellschaft flußaufwärts in der schon vorgesehenen Linienführung eine besondere Brücke zu erstellen.

Sobald die Birsbrücke von der Bahn benützt wird, hat die Bahngesellschaft die Hälfte der Unterhaltungs-

— 2 —

kosten zu tragen. Für Schaden jedoch, der durch den Bahnbetrieb entstehen sollte, hat jene ganz aufzukommen.

Art. 3.

Die Eindohlung des Höllebaches soll bei der Einmündung mit der Sohle auf Kote 275,50 liegen und von da an abwärts ein Gefälle von 2 ‰ haben.

Art. 4.

Die Ueberquerung des Dorfbaches in Muttenz soll nach Vereinbarung mit der Baudirektion in der Weise geschehen, daß keine erhebliche Verminderung des freien Durchflußprofils entsteht.

Art. 5.

Die Bahn erwirbt nach Plan zwischen km 1,5 und 1,75 einen Landstreifen, der für eine Straßenverbreiterung unentgeltlich an den Staat abgetreten wird.

Art. 6.

Der Regierungsrat ist berechtigt, auch nachdem die technischen Vorlagen durch das Eisenbahndepartement genehmigt worden sind, sodann auch später während des Betriebes, jederzeit Anordnungen und Ergänzungen zu verlangen, wenn solche im Interesse der Sicherheit des Verkehrs auf den benützten Straßenstrecken als geboten erscheinen.

Art. 7.

Die Bahnanlage und der Betrieb müssen derart sein, daß der Verkehr auf der Kantonstraße, den Gemeindewegen und den öffentlichen Plätzen nicht zu sehr gehindert und Zu- und Abfuhr bei den anstoßenden Liegenschaften nicht zu sehr erschwert wird.

Art. 8.

Die ganze Anlage soll immer in tadellosem Zustande erhalten werden. Der Unterhalt der Straßen und Wege samt ihren Zubehörenden, soweit sie mit dem Bahngebiet zusammenfallen, ist Sache der Bahn. Besonders ist für gehörige Entwässerung zu sorgen. Allfällig durch Erstellen der Bahnanlage entstandene Schädigungen sind unverzüglich nach Anordnung der Baudirektion auszubessern. Dasselbe gilt für spätere Unterhaltungsarbeiten.

Art. 9.

Wenn in der Folge von Staat- oder Gemeinde neue Straßen- oder Weganlagen erstellt oder bestehende korrigiert werden, so hat die Bahn sich den neuen Verhältnissen auf eigene Kosten anzupassen. Das betrifft hauptsächlich neu zu erstellende Straßen- und Wegübergänge.

Art. 10.

Für den Fall der Nichtvollendung oder Liquidation der Bahn sind die Straßen, Wege und Plätze auf Kosten der Bahngesellschaft wieder instand zu setzen. Besonders ist auch die Birsbrücke nach der Bahnverlegung gemäß Weisung der Baudirektion wieder gehörig herzustellen.

Art. 11.

Durch die gegenwärtige Bewilligung sollen die Eigentumsverhältnisse des Staates nicht weiter verändert werden, als ausdrücklich zugestanden wird. Es darf das benützte Straßenterrain nicht Gegenstand einer Abtretung, noch eines Pfandrechts oder Nutznießungsrechts sein, noch überhaupt mit irgend einer Dienstbarkeit im Grundbuch belastet werden.

Art. 12.

Für die Bewilligung ist dem Staate eine jährliche Gebühr von Fr. 300. — zu entrichten. Diese Gebühr

reduziert sich auf Fr. 100. —, sobald die Benützung der Birsbrücke aufhört.

Art. 13.

Im übrigen gelten die Bestimmungen des Gesetzes betr. finanzielle Beteiligung von Kanton und Gemeinden beim Bau von Eisenbahnen vom 27. Juli 1908.

Namens des Landrates,
der Präsident:

der Landschreiber: