



Erschienen am: 17.07.2004

Zur Erlenmatt-Diskussion

Regierungsrat Speiser hätte das DB-Areal zurückgekauft

Paul Speiser-Sarasin lebte von 1846 bis 1935. Öffentlich tätig war er in den Jahren von 1875 bis 1919 als liberaler Regierungsrat in drei Amtsperioden mit Unterbrüchen, dann als liberaler Nationalrat wiederum in drei unterbrochenen Amtsperioden.

Von Markus Kutter

Im Jahr seines Todes, also 1935, publizierte er «Erinnerungen aus meiner öffentlichen Tätigkeit von 1875 bis 1919», ein Buch von rund 270 Seiten, mit dem er sich Rechenschaft über seine Amtsführung gab und vor seinen Kollegen, Freunden und Wählern ein ausdifferenziertes politisches Glaubensbekenntnis ablegen wollte. Somit lässt sich noch heute nachlesen, wie der liberale Speiser die (im Vergleich zu anderen Kantonen) ungewöhnlich aktive basel-städtische Liegenschaftspolitik begründete - mit der Absicht freilich, «grössere baureife Komplexe ohne Zwischenhandel, also wohlfeiler, in die Hand zu bekommen und dann auch bei der Gestaltung des Strassennetzes mit mehr Freiheit vorgehen zu können; auch musste vermieden werden, dass bedeutendere Strassenprojekte (?) durch planlose und vorzeitige einzelne Privatbauten erschwert oder verunmöglicht wurden.»

In Speisers Amtszeit als Regierungsrat fielen der Umbau des Centralbahnhofes (heute Bahnhof SBB) und die Verlegung des Badischen Bahnhofs aus dem Gebiet der heutigen Mustermesse an den jetzigen Standort nördlich der Schwarzwaldallee. Diese Ereignisse fallen in die Jahre 1907 und 1913. Zur Verlegung des Badischen Bahnhofs notierte Speiser: «Das Projekt war eisenbahntechnisch grossartig und für uns, da sich daraus die Beseitigung aller Niveauübergänge ergab, technisch sehr annehmbar. Aber die Badische Bahn nahm einen zu grossen Teil unseres Kantonsgebietes für ihre Zwecke in Anspruch, dass ich doch nie eine rechte Freude daran bekam.»

Das heutige DB-Areal auf der Erlenmatt muss man also als den ursprünglichen Rangierbahnhof des ersten Badischen Bahnhofs oder ein erst später angelegtes Geleisefeld begreifen. Er blieb nach der Verlegung der Bahnhofgebäude und Perrons im Besitz der Badischen Staatsbahn und deren Rechtsnachfolgerinnen Deutsche Reichsbahn und Deutsche Bahn. Ein eigentlicher Rangierverkehr fand nicht mehr statt, die verbleibenden Geleiseanlagen wurden mehr zu Verschiebungen zum Zweck der Verzollung oder Zwischenlagerung benutzt, weil sich ja der eigentliche Personen- und Güterbahnhof nördlich der Schwarzwaldallee niederliess. Für Basel stellte sich das Problem, was mit dem Terrain des nicht mehr benötigten alten Badischen Bahnhofs geschehen sollte.

Speiser schrieb: «Nach der Aufgabe des alten Badischen Bahnhofs musste nun auch die Verständigung von 1900 mit der Bahnverwaltung vollzogen werden, kraft welcher der Kanton

das gesamte alte Bahnhofareal käuflich zu übernehmen hatte (?). Es handelte sich um ein Areal von rund 150 000 Quadratmeter, und der Preis, der nach einem gewissen Verhältnis zu den Landerwerbungspreisen für das neue Bahnland zu bestimmen war, betrug 3 417 000 Franken, zahlbar in drei Jahresraten von 1913 an. Ich hatte seinerzeit die Übernahme des Landes durch unsere Verwaltung warm empfohlen, weil wir damit für die Gestaltung des Strassennetzes und für die Überbauung freie Hand erhielten. Der Badischen Bahn war natürlich die sofortige Liquidation des beträchtlichen Aktivums sehr angenehm, und die Kleinbasler, die sich ja immer, ohne Recht, von der öffentlichen Verwaltung zurückgesetzt finden, waren ebenfalls zufrieden. Doch war mit der Operation die Gefahr unausweichlich verbunden, dass das Strassennetz verschwenderisch ausgestaltet und allzu viel Areal für öffentliche Liebhabereien verwendet werde.» (Man beachte, dass Speiser hier vom eigentlichen Bahnhofgelände und nicht vom Geleisefeld, dem heutigen DB-Areal, spricht.)

Nach dem Beschluss des Grossen Rates vom 9. Juni 2004 (auf der Basis des regierungsrätlichen Ratschlages 9299) soll oder kann der Kanton Basel-Stadt auf dem DB-Areal jene Grundstücke käuflich erwerben, die nach seinen Plänen in die Allmend fallen, also für Strassen, Plätze, Tram- oder Busspuren, für Parkanlagen und Grünflächen nötig sind. Die überbaubaren Parzellen hingegen bleiben fast alle bei der Grundeigentümerin - wobei merkwürdigerweise in den Akten nirgends verbindlich definiert ist, ob der letzte Grundeigentümer die Deutsche Bahn oder die private Vivico Real Estate GmbH ist. (Letztere könnte die Verhandlungen mit dem Kanton Basel-Stadt ja auch im Auftragsverhältnis geführt haben.) Für das vom Kanton zu übernehmende Land wurde ein Preis von 125 Franken festgesetzt; die in der Verfügungsgewalt der Vivico verbleibenden Bauparzellen werden wesentlich teurer gehandelt werden müssen. Nachdem der Grosse Rat das ganze Areal neu eingezont hat, ergibt das beim Verkauf an Investoren und Bauherren erhebliche Mehrwerte, von denen wieder ein grosser Teil an den Kanton zurückfällt. Vereinfacht gesagt muss Basel-Stadt mit allen Kosten für Landkauf, Planung, Erschliessung, verkehrstechnische Infrastrukturen, Grün- und Parkflächen für die nächsten 15 Jahre mit Aufwendungen in der Grössenordnung von 50 Mio. Franken rechnen. Der Ratschlag des Regierungsrates, der eine neue Ausgabe in dieser Grössenordnung nicht befürworten kann, bemerkt dazu: «In etwa der gleiche Betrag dürfte in Form der anfallenden Mehrwertabgaben bei der Realisierung der Bauvorhaben durch die privaten Grundeigentümer als Einnahmen für den Kanton resultieren. Dieser Betrag beruht auf vorsichtigen Schätzungen und hängt ab vom dannzumal erzielten Landwert bei der Realisierung der Bauvorhaben.» Das Fazit lautet einfach: «Es kann aus heutiger Sicht also davon ausgegangen werden, dass die finanziellen Aufwendungen und Erträge für den Kanton im Gleichgewicht sein werden.» Das ist eine Hoffnung, keine Prognose.

Was aber den Vater der baselstädtischen Liegenschaftspolitik Paul Speiser anbelangt, so hätte er einer so extrem ungleichen Aufteilung der Allmend- und Bauzonen sicher nicht zugestimmt, sondern sein ganzes Verhandlungsgeschick dafür eingesetzt, dass das für den Bahnbetrieb nicht mehr benötigte Schienenareal auf der Erlenmatt vom Kanton Basel-Stadt zurückgekauft werden kann. Artikel 38 des Vertrages von 1852 hält fest: «(Der Kantonsregierung) bleibt das Recht vorbehalten, das Eigentum und den Selbstbetrieb einer oder sämtlicher auf ihrem Gebiet befindlicher Bahnstrecken nach vorausgegangener fünfjähriger Kündigung, jedoch keineswegs vor Ablauf eines fünfundzwanzigjährigen Betriebes an sich zu ziehen.» Das scheint klar, aber über den Preis könnte es Streit geben, doch auch daran hat der Vertrag von 1852 in seinem Artikel 41 gedacht, wenn er festhält: «Über etwaige Streitigkeiten, welche zwischen den kontrahierenden Teilen über die Auslegung oder Anwendung des gegenwärtigen Vertrags entstehen, entscheidet ein Schiedsgericht, zu welchem beiderseits je zwei Schiedsrichter berufen werden, die zusammen einen Obmann wählen.» Hat es Basel versäumt, den Vertrag von 1852 noch einmal gründlich zu lesen?

Paul Speiser wäre das nicht passiert. Er machte sich ausführlich Gedanken über den

staatlichen Grundstücksbesitz und notierte dazu: «Die blosserwerbun von möglichst viel Land für den Staat hielt ich freilich, so viel Land ich auch für ihn kaufte, nicht für absolut richtig. Denn wenn der Staat zu viel Land extra commercium setzt (dem Markt entzieht) - und das Kaufen ist für ihn viel leichter als das Verkaufen - so hilft er nur zur Steigerung des Wertes des Privatlandes und zur Bereicherung der Landspekulanten und erschwert die bauliche Entwicklung seines Gebietes.» Auf die Preisgestaltung für Bauland und die architektonische Ausgestaltung auf dem Erlenmatt-Areal hat der Kanton Basel-Stadt keinen Einfluss mehr. Für Paul Speiser wäre das inakzeptabel gewesen.

© 2004 National Zeitung und Basler Nachrichten AG