

Genehmigen Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, die Versicherung unserer ausgezeichneten Hochachtung.

Lausanne, den 25. Februar 1913.

Im Namen des schweiz. Bundesgerichtes,

Der Präsident:

**G. Favey.**

Der Gerichtsschreiber:

**Huber.**

---

**418**

## Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Frage der Erstellung einer Verbindungslinie vom südlichen Ausgang des Hauensteinbasistunnels zur Linie Olten-Aarau mit Umgehung des Bahnhofes Olten.

(Vom 22. März 1913.)

Tit.

I.

Der Nationalrat hat in seiner Sitzung vom 26. Oktober 1910 folgendes, von Herrn Nationalrat Muri, am 6. Juni 1910 gestelltes Postulat angenommen:

„Der Bundesrat wird eingeladen, die Frage zu prüfen und darüber Bericht zu erstatten, ob nicht im Interesse der Abkürzung der nördlichen Zufahrt zum Gotthard gleichzeitig mit der Ausführung des Hauensteintunnels eine direkte Verbindung desselben mit der Linie nach Aarau-Arth-Goldau hergestellt werden sollte.“

Aus der Begründung des Postulates heben wir folgendes hervor:

Die aargauische Südbahn Aarau-Muri-Rothkreuz sei seinerzeit

als kürzeste nördliche Hauptzufahrt zum Gotthard ins Leben gerufen worden. An die Eröffnung derselben habe man im Kanton Aargau grosse Hoffnungen geknüpft. Diese hätten sich jedoch nicht erfüllt. Die Nordostbahn und die Centralbahn, in deren gemeinsames Eigentum die Aargauische Südbahn kam, hatten kein Interesse daran, einen Teil ihres Transits an die Gemeinschaftsbahn abzutreten. Man habe sie als blosse Lokal- und Sekundärbahn betrieben. Auch die Anschlüsse von und nach Basel und von und nach dem Gotthard hätten sich sehr ungünstig gestaltet. Obschon die kürzeste Verbindung mit dem Gotthard durch den Kanton führe, seien die Aargauer gezwungen, nach Westen oder Osten aus dem Kanton heraus — und über Olten oder Zürich um denselben herumzufahren, wenn sie eine günstige Fahrgelegenheit nach dem Gotthard benutzen wollen. Es hätten sich daher Bestrebungen für eine Schafmattbahn geltend gemacht. Trotzdem diese die kürzeste Verbindung zum Gotthard verwirklicht hätte, habe der Regierungsrat des Kantons Aargau dem Hauenstein-Basistunnel keine Opposition gemacht.

Um aber etwelchen Ersatz für die Schafmattbahn zu erhalten, habe der aargauische Regierungsrat mit Eingabe vom 28. Mai 1910 im Namen der beteiligten Landesgegend, unterstützt von 70—80 Gemeinden, das Gesuch gestellt, „es möchte ungefähr von dem Punkt, wo die neue Hauensteinlinie mit der alten südlich der vorgesehenen neuen Eisenbahnbrücke über die Aare zusammentreffe, mit der rechtsufrigen Aarelinie eine direkte Verbindung hergestellt werden, welche die Führung direkter Züge von Basel über den Hauenstein nach Aarau und die Südbahn ermöglichen würde.“

Auf diese Eingabe stütze sich das Postulat Müri. Es handle sich also um ein Verbindungsstück von nur 300—400 Meter Länge, mit einem Kostenaufwand von Fr. 100,000. Mit diesem geringen Aufwand werde jedoch sehr viel erreicht, indem die Verbindung Basel-Gotthard erheblich abgekürzt werde, was sich aus folgenden Entfernungsverhältnissen ergebe:

Hauensteinbasislinie, effektiv:

Basel S. B. B.—Olten—Aarau 52 km	} Unterschied effektiv 3 km.
Basel—Olten—Winznau—Aarau*) 49 km	
Basel—Olten—Aarau—Arth-Goldau 115 km.	
Basel—Olten—Winznau—Aarau—Arth-Goldau *) 112 km.	

\*) Mit Abkürzung gemäss dem Postulate Müri.

## Hauensteinbasislinie, virtuell:

Basel—Olten—Luzern—Arth-Goldau 127 km . . .	} Unterschied virtuell 11 km
Basel—Olten—Winznau—Aarau—Arth-Goldau *) 116 km . . . . .	
Basel—Olten—Winznau—Aarau—Arth-Goldau *) 116 km . . . . .	} Unterschied virtuell 9 km.
Basel—Bötzingen—Arth-Goldau 125 km . . . . .	

Durch die Abschneidung der Spitzkehre in Olten werde ferner eine Zeitersparnis von 18—20 Minuten (Einfahrt, Aufenthalt und Ausfahrt zusammengerechnet) erzielt. Dazu kommen die günstigeren Steigungsverhältnisse auf der Linie Aarau—Rothkreuz gegenüber Olten—Luzern.

	Höchster Punkt	Grösste Steigung
	m	‰
Olten—Luzern—Rothenburg . . . . .	525	16
Aarau—Rothkreuz—Muri . . . . .	462	10

Die schweizerischen Bundesbahnen leiten nun zurzeit schon einen grossen Teil des Gotthardtransits über die Südbahn. Die vorgeschlagene Abkürzung würde diesen Verkehr noch mehr erleichtern.

Gleichzeitig würde der Bahnhof Olten erheblich entlastet, wenn die direkten Transitgüter nicht mehr in denselben hinein- und wieder hinausgeführt werden müssten. Die schweizerischen Bundesbahnen hätten in letzter Zeit das sogenannte „indische Felleisen“, wenn der Postanschluss in Basel an die Linie Olten-Luzern nicht mehr erreicht worden sei, über Aarau und die Südbahn befördert, um den Gotthardzug in Arth oder Erstfeld wieder einzuholen.

Bezüglich des Personenverkehrs würde es genügen, wenn die Südbahnzüge oder ein Teil derselben von Aarau direkt nach Sissach-Basel geführt werden und umgekehrt. Nach den Aufstellungen eines Eisenbahnfachmannes liesse sich diese Verbindung ohne eine wesentliche Vermehrung der Zugskilometer herstellen durch Verbindung der bestehenden Züge von Arth-Goldau nach Aarau oder Olten mit solchen von Olten nach Basel oder den Lokalzügen von Sissach nach Basel und umgekehrt. Wenn sich später das Bedürfnis zeige, könnten auf der neuen Verbindung für den direkten Gotthardtransit im Personenverkehr auch Schnellzüge eingelegt werden, wodurch eine Zeitersparnis von 18—20 Minuten gewonnen würde. Für den Aargau handle es sich in

\*) Mit Abkürzung gemäss dem Postulate Muri.

erster Linie um eine bessere Verbindung mit Basel. Der Interessenskreis der neuen Verbindung umfasse den ganzen mittlern Aargau mit der Hauptstadt Aarau und die angrenzenden Gebietsteile von Baselland, Solothurn, Zug und Schwyz mit 250,000 bis 300,000 Einwohnern. Den Mehrausgaben, welche das Postulat verursachen würde, werden auch Mehreinnahmen gegenüberstehen wie bei jeder richtigen Verkehrsverbesserung. Der Bundesrat habe in seiner Botschaft vom 11. März 1910 betreffend die Bewilligung eines Kredites von Fr. 24,000,000 für die schweizerischen Bundesbahnen zum Zwecke der Erstellung des Hauenstein-Basistunnels hinsichtlich des Begehrens des Regierungsrates des Kantons Aargau betreffend eine direkte Verbindung vom Südportal des Hauenstein-tunnels zur Aaraueralinie auf Seite 23 ausgeführt, die fragliche Geleiseverbindung könne, wenn sie überhaupt je ausgeführt werde, nur für den Güterverkehr in Betracht kommen; auf die Führung von besondern Personenzügen ab Basel und die Überleitung direkt von der Tunnelmündung und umgekehrt gegen Aarau könne nicht eingetreten werden. Eine genaue Untersuchung aller Verhältnisse dürfte jedoch ein anderes Resultat ergeben. Hierbei dürfe erwartet werden, dass bei Prüfung des Projektes die Ziffern betreffend Bau- und Betriebskosten nicht aufgebaut und dass nicht Ausgabeposten aufgenommen werden, die sowieso gemacht werden müssten, oder die den Betriebsverhältnissen eines Lokalverkehrs, wie er für den Anfang vorgesehen sei, nicht entsprechen würden. So werden nach dem Gutachten eines Fachmannes die Kosten eines Zugskilometers auf höchstens Fr. 2 zu stehen kommen. Vielleicht hätten die Rücksichten auf Olten und Luzern bei der Abweisung des Begehrens des Regierungsrates des Kantons Aargau eine Rolle gespielt. Die Befürchtungen in dieser Richtung seien unbegründet. Man wolle der Stammlinie keinen Verkehr entziehen, es handle sich nur um die Weiterführung der Südbahnzüge. Das Projekt verfolge in erster Linie nationale, nicht regionale Eisenbahnpolitik. Wer daher die internationalen Verkehrsverhältnisse wirksam verbessern und den schweizerischen Transitverkehr von Süd nach Nord tatsächlich fördern wolle, müsse dem Projekte zustimmen. Bis zur Vollendung des Hauenstein-Basistunnels werde sich noch manches besser abklären; so werde sich herausstellen, dass durch die Ablagerung des Tunnelausbruchs der Unterbau des gewünschten Verbindungsstückes sich von selbst ergebe, und dass die zunehmende Konkurrenz des Auslandes die schweizerischen Bundesbahnen zwingen, die kürzeste Linie zum Gotthard für den direkten Transit zu wählen.

## II.

Unser Eisenbahndepartement hat mit Schreiben vom 3. Januar 1911 das Postulat Mürli, sowie einen diesen Gegenstand betreffenden Auszug aus dem Protokoll des Nationalrates vom 26. Oktober 1910 und die oben erwähnte Eingabe des Regierungsrates des Kantons Aargau vom 28. Mai 1910 der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen mit dem Ersuchen übermittelt, das Postulat sowohl den Kreiseisenbahnräten II und III, als auch dem Verwaltungsrat der schweizerischen Bundesbahnen zur Begutachtung zu unterbreiten.

Der Kreiseisenbahnrat II hat in seiner Sitzung vom 11. März 1911 das Postulat in ablehnendem Sinne begutachtet, während der Kreiseisenbahnrat III unterm 22. April 1911 folgenden Beschluss fasste: „Der Kreiseisenbahnrat III kann dem Postulat Mürli, soweit es den Personenverkehr beschlägt, nicht zustimmen; dagegen hält er dafür, dass die Erstellung einer ausschliesslich dem Güterverkehr dienenden Verbindungslinie Vorteile bieten würde.“

Die Generaldirektion und die ständige Kommission des Verwaltungsrates haben hierauf die Angelegenheit nochmals einlässlich geprüft und das Resultat der Prüfung mit Bericht vom 15. August/9. September 1911 dem Verwaltungsrate zur Kenntnis gebracht.

Aus diesem Berichte heben wir folgendes hervor:

### 1. Bautechnische Fragen.

Die durch das Postulat gewünschte Abkürzungslinie vom Hauenstein-Basistunnel zur Aarauerlinie mit Umgebung von Olten könne ohne technische Schwierigkeiten und mit geringen Baukosten erstellt werden. Ihre Länge betrage rund 1 Kilometer.

Da die Gestaltung des Projektes und die Kostenfrage eine verschiedene würde, je nachdem die bevorstehende Erweiterung des Rangierbahnhofes Olten berücksichtigt und die in Aussicht genomme Aarekorrektur unterhalb der Eisenbahnbrücke über die Aare ausgeführt werde oder nicht, seien vier Varianten erstellt worden, die folgende Baukosten aufweisen:

1. Verbindungslinie ohne Rücksicht auf das Projekt für die Erweiterung des Rangierbahnhofes Olten:

a. ohne Aarekorrektur . . . . .	Fr. 740,000
b. mit Aarekorrektur . . . . .	„ 680,000

2. Verbindungslinie mit Berücksichtigung des Projektes für die Erweiterung des Rangierbahnhofes Olten:

a. ohne Aarekorrektion . . . . .	Fr. 550,000
b. mit Aarekorrektion:	
$\alpha$ . 2 a . . . . .	„ 550,000
$\beta$ . 2 b (mit gestreckterem Tracé der Verbindungslinie gemäss Variante) . . . . .	„ 500,000

Da die in Aussicht genommene Erweiterung des Rangierbahnhofes Olten nicht zu lange verschoben werden könne und zum Zwecke der Ufersicherung für die Linie Olten-Aarau unterhalb des Tannenwaldes bei Olten die geplante Aarekorrektion möglichst bald zur Ausführung kommen sollte, worüber eine Verständigung mit den Behörden des Kantons Solothurn bereits eingeleitet sei, könne ernstlich nur mit dem Projekt 2 b (Variante  $\beta$ ) gerechnet werden. Die Verzinsung und Amortisation der Baukosten der Abkürzungslinie würde sich daher, zu  $4\frac{1}{2}\%$  berechnet, jährlich auf Fr. 22,500 belaufen.

## 2. Betrieb der Abkürzungslinie.

Die fragliche Geleiseverbindung könne nur für den Güterverkehr in Betracht fallen und auch für diesen erst nach einer vollständigen Umgestaltung des Güterbahnhofes Olten; von einer solchen könne heute nicht die Rede sein, sondern nur von der zurzeit erforderlichen Erweiterung. Eine Entlastung des Güterbahnhofes Olten in seinem jetzigen Zustande trete übrigens durch die Erstellung des Basistunnels, beziehungsweise die dadurch veränderte Betriebsführung ohne weiteres ein, weil das durch die Gefällsverhältnisse der jetzigen Hauensteinlinie bedingte Rangieren der Güterzüge (Einstellung von bremsbaren Wagen in einem bestimmten Verhältnis) dahinfalle und dadurch der Rangierdienst in Olten vereinfacht werde.

Bezüglich des Personenverkehrs sei zu bemerken, dass von den Personenzügen der aargauischen Südbahn in einer Richtung nur ein Zug und in der andern Richtung nur drei Züge bis Olten direkt durchgeführt werden, während alle andern Verbindungen auf der Strecke Aarau-Olten mit den Zügen der Linie Zürich-Olten hergestellt werden, und zwar ohne dass deshalb eine Überlastung stattfinde. Daraus ergebe sich, dass man nicht nur auf der Strecke Aarau-Olten, sondern auch weiter bis und ab Basel eine ganze Reihe von Personenzügen doppelt führen müsste, ein Aufwand, der durch den in Frage kommenden Ver-

kehr nicht zu rechtfertigen wäre. Es dürfe nicht ausser acht gelassen werden, dass der grosse internationale Reisendenverkehr stets über den Knotenpunkt Olten und über Luzern geleitet werden müsse. Die Führung internationaler Züge über den Gott-hard mit Umgehung von Olten und Luzern sei daher nicht möglich. Die bestehenden Personenzüge der aargauischen Südbahn müssten getrennt ab und bis Basel nach und ab Aarau durchgeführt werden, da aus betriebstechnischen Rücksichten eine Vereinigung derselben auf der Strecke Basel-Sissach oder gar Basel-Südportal des Hauenstein-Basistunnels mit den Zügen der Linie Basel-Olten (Luzern) und auf der Strecke Dulliken-Aarau mit den Zügen der Linie Olten-Aarau (Zürich) nicht angängig sei. Unter Zugrundlegung des Winterfahrplanes 1910/1911 würde dies sechs neue Zugpaare für die Strecke Basel-Aarau erfordern, was für die rund 50 Kilometer lange Strecke Basel-Hauenstein-Basistunnel-Verbindungslinie-Dulliken-Aarau eine tägliche Mehrleistung von  $2 \times 6 \times 50 = 600$  Zugskilometer oder im Jahr 219,000 Zugskilometer zur Folge hätte. Bei Annahme einer Ausgabe von Fr. 3. 50 pro Zugskilometer würde den Bundesbahnen einzig aus der Durchführung dieser Züge eine jährliche Mehrausgabe im Betrage von  $219,000 \times \text{Fr. } 3. 50 = \text{Fr. } 766,500$  erwachsen. Der Ausgabenansatz von Fr. 3. 50 für einen Zugskilometer im Durchschnitt könne in diesem Falle um so weniger als zu hoch gegriffen bezeichnet werden, weil jede im Bahnhof Basel ein- oder ausgeführte Achse eine Belastung von mindestens Fr. 1 nur an Bahnhofkosten verursache. Zu diesen Ausgaben für den Zugs- und Fahrdienst kommen noch die Ausgaben für den Unterhalt der Abkürzungslinie und für die Bedienung der beiden zentralen Weichen- und Signaleinrichtungen an den Abzweigstellen der Basler- und Aarauerlinie.

Die Vermehrung der Betriebskosten würde somit betragen:

1. Zugs- und Fahrdienst für die durchzuführenden Züge . . . . .	Fr. 766,500
2. Unterhalt, mit Inbegriff desjenigen der Sicherungseinrichtungen . . . . .	„ 5,000
3. Bedienung der zwei Stellwerke bei den Abzweigungen der Verbindungsstrecke . . .	„ 13,000
	<u>Fr. 784,500</u>
Dazu komme die Mehrlast für Verzinsung und Amortisation der Baukosten der Abkürzungslinie mit	„ 22,500
oder jährliche Gesamtlast . . . . .	<u>Fr. 807,000</u>

Wenn die in ihren Projekten und Kostenvoranschlägen bei den Abzweigungen der Geleise Olten-Aarau und Olten-Basel vorgesehenen, vom Standpunkt der Betriebssicherheit nicht unbedenklichen Niveaureuzungen vermieden werden, würden sich die Baukosten um rund Fr. 500,000 vermehren, somit die jährliche Mehrlast für Verzinsung und Amortisation um weitere Fr. 225,000, womit die jährliche Gesamtlast sich auf Fr. 829,500 oder rund Fr. 830,000 belaufen würde.

Auf eine bezügliche Anfrage des Eisenbahndepartements vom 10. Juni 1912, wie sich die Berechnungen gestalten würden, wenn denselben der Winterfahrplan 1911/1912 oder der Sommerfahrplan 1912 zugrunde gelegt würde, teilte die Generaldirektion mit Schreiben vom 3. Juli 1912 mit, dass die Fahrplanverhältnisse auf den Strecken Olten Aarau-Südbahn, die den Berechnungen im Jahre 1910 zugrunde lagen, zurzeit noch die gleichen seien. Vermehrte Zugsleistungen auf Grund des Sommerfahrplanes 1912 würden sich demnach nicht ergeben, dagegen würde die finanzielle Mehrbelastung angesichts der für einen Zugskilometer stetig steigenden Betriebsausgaben (Fr. 3. 66,<sup>14</sup> im Jahre 1911 gegenüber Fr. 3. 49,<sup>14</sup> im Jahre 1909) 219,000 Zugskilometer  $\times$  16,7 oder rund 17 Rappen = Fr. 37,230 ausmachen. Für das Jahr 1912 sei infolge des Inkrafttretens des neuen Besoldungsgesetzes eine weitere Steigerung der Betriebsausgaben für einen Zugskilometer zu rechnen und zwar um mindestens 10% gegenüber 1911, so dass mit einer Mehrausgabe von ungefähr Fr. 41,000 gerechnet werden müsste.

Die Gesamtlast würde somit jährlich Fr. 807,000 + Fr. 41,000 = Fr. 848,000 und bei Vermeidung der oben erwähnten Niveaureuzungen Fr. 830,000 + Fr. 41,000 = Fr. 871,000 betragen.

### 3. Verkehrsverhältnisse.

Bezüglich der aus der Erstellung der Abkürzungslinie sich ergebenden volkswirtschaftlichen Vorteile sei hervorzuheben, dass die wirkliche Abkürzung gemäss dem in Frage kommenden Projekt 2800 Meter betrage. Die Entfernungskürzung um rund 3 Kilometer bedeute für den Verkehr von Sissach bis Basel und weiter nach der Aarauerlinie, d. h. nach den Stationen Dänikon, Schönenwerd, Aarau und weiter einerseits bis Wildegg und andererseits nach der aargauischen Südbahn und weiter eine gewisse Herabsetzung der Taxen. Diese Taxkürzung betrage in Rappen im Personenverkehr für:

Einfache Fahrt			Hin- und Rückfahrt			Gepäck für 10 kg 1,5
I.	II.	III.	I.	II.	III.	
31,3	21,9	15,6	46,8	30	19,6	

Diese Taxkürzung hätte für die schweizerischen Bundesbahnen einen jährlichen Ausfall von Fr. 15,930 zur Folge. Der Taxwert der erwähnten Kürzung sei für den grossen Reisenden- und Gepäckverkehr derart gering, dass er für die Wahl der Reise- oder Transportlinie bei den in Frage kommenden Konkurrenzverkehren niemals ausschlaggebend in Betracht fallen könne. Voraussichtlich würde der Gotthardlinie im internationalen Verkehr kein Reisender mehr zugeführt. Es sei dieses um so wahrscheinlicher, als der Personen- und Gepäckverkehr Basel-Gotthard und umgekehrt sich sozusagen ausschliesslich über Olten-Luzern bewege, obschon die Linie über Aarau-Muri-Rothkreuz schon jetzt um 8 Kilometer kürzer sei.

Auch bezüglich des Tierverkehrs erscheine es als ausgeschlossen, dass eine Linienverkürzung um bloss 3 Kilometer die Transportleitung im Konkurrenzverkehr zugunsten der Gotthardlinie erheblich zu beeinflussen vermöchte.

Was den Güterverkehr anbetreffe, so würden auf Grund der statistischen Tabellen der Bundesbahnen pro 1909 im Verkehr Deutschland und weiter—Italien und weiter rund 517,000 Tonnen von der Entfernungskürzung von 3 Kilometern betroffen. Das ergebe einen Ausfall von 1,551,000 Tonnenkilometern oder zu 4 Rappen (dem Durchschnittsertragnis der betreffenden Verkehre) von rund Fr. 62,000 jährlich. Die Güterverkehre Sissach-Basel loco-Italien, Sissach-Basel loco und transit—aargauische Südbahn, —Gotthardbahn, —Seetalbahn, —Wypentalbahn seien auf rund 85,000 Tonnen jährlich zu schätzen, der Ausfall auf 255,000 Tonnenkilometer oder zu 6 Rappen (Durchschnittsertragnis der betreffenden Verkehre) auf Fr. 15,300. Zusammen ergebe sich somit ein jährlicher Ausfall im Güterverkehr von Fr. 75,000 bis 80,000.

Die Abkürzung von 3 Kilometer würde der Brennerlinie nichts abgewinnen, denn dieser stehen bis weit gegen Norden die Linien Gotthard-Romanshorn und Gotthard-Schaffhausen und nicht Gotthard-Basel gegenüber. Aber auch in den Gebieten, wo sich Gotthard-Basel und Brenner berühren, könne die Abkürzung von nur 3 Kilometern keine erhebliche Wirkung auf die Verkehrsbewegung ausüben, indem sie durchschnittlich nur einer Frachtermässigung von 12 Rappen für eine Tonne gleich-

komme, die bei den in Frage stehenden hohen Gesamtfrachten keine Rolle spielen.

Die fragliche Abkürzung sei auch der Löttschberg-Simplon-Linie gegenüber ziemlich wirkungslos, da ja für die Leitung des italienisch-schweizerischen und italienisch-deutschen Verkehrs über Pino-Gotthard und Iselle-Simplon nicht die Entfernungs-, sondern die Tariflage massgebend sei. Die letztere werde aber durch eine Abkürzung von 3 Kilometern nicht wesentlich zugunsten des Gotthard verschoben werden.

Es sei als ausgeschlossen zu betrachten, dass der auf der Hauensteinlinie eintretende Einnahmefall von jährlich Fr. 75,000 bis 80,000 durch Verkehrsvermehrung auch nur annähernd eingebracht würde. Dieser Ausfall würde voraussichtlich kaum um Fr. 10,000 herabgemindert.

Zu bemerken sei allerdings, dass die Abkürzung in dem Falle nicht mehr gleichgültig wäre, wenn später versucht würde, durch weitere Abkürzungen der Konkurrenzlinien die Gotthardlinie zu schädigen. Für einen solchen Fall sei die Abkürzungslinie nicht ausser acht zu lassen, und es empfehle sich daher, durch vorsorgliche Vornahme der erforderlichen Landerwerbungen, welche laut den Erhebungen der Generaldirektion nur auf Fr. 30,000 zu stehen kommen, heute schon dafür zu sorgen, dass die Linie im Bedarfsfalle jederzeit rasch und ohne Hindernis erstellt werden könne. Das sollte um so eher geschehen, da es auch nicht ausgeschlossen sei, dass der Betrieb einen Vorteil darin finden könne, gewisse Züge direkt von Sissach über eine Abkürzungslinie nach der Aarauerlinie zu führen. Solche Abkürzungslinien bestehen im Auslande in grosser Zahl. Zurzeit liege aber ein Bedürfnis hierfür noch nicht vor.

Gestützt auf obige Ausführungen beantragte die Generaldirektion und die ständige Kommission des Verwaltungsrates, das vom Eisenbahndepartement verlangte Gutachten in folgendem Sinne abzugeben:

„Der Verwaltungsrat der schweizerischen Bundesbahnen erachtet die Erstellung einer Verbindungslinie vom südlichen Ausgang des Hauenstein-Basistunnels zur Linie Olten-Aarau mit Umgehung des Bahnhofes Olten für den Personenverkehr überhaupt und für den Güterverkehr zurzeit nicht als notwendig; dagegen hält er es für zweckmässig, die für einen spätern Bau einer dem Güterverkehr dienenden Linie erforderliche Landerwerbung vorsorglich vorzunehmen.“

## III.

In seiner Sitzung vom 1. Dezember 1911 hat der Verwaltungsrat der schweizerischen Bundesbahnen sich eingehend mit der Angelegenheit beschäftigt. Nachdem der Vertreter der Generaldirektion im Sinne des oben erwähnten Berichtes der Generaldirektion vom 15. August 1911 gesprochen hatte, befürwortete der Vertreter des Kantons Aargau die Berücksichtigung des Postulates Müri, indem er die Hauptgesichtspunkte aus der Eingabe des Regierungsrates des Kantons Aargau an den Nationalrat, vom 28. Mai 1910 und aus den Ausführungen, die Herr Nationalrat Müri in der Sitzung des Nationalrates vom 26. Oktober 1910 zur Begründung seines Postulates vorbrachte, hervorhob.

Vom Vertreter des Kantons Baselstadt wurde ein Antrag gestellt, der ungefähr in der Mitte liegt zwischen dem Antrage der Generaldirektion und dem Postulat Müri. Der fragliche Antrag lautet:

„Der Verwaltungsrat der schweizerischen Bundesbahnen erachtet die Erstellung einer Verbindungslinie vom südlichen Ausgange des Hauenstein-Basistunnels zur Linie Olten-Aarau mit Umgehung des Bahnhofes Olten zurzeit nicht als angängig; dagegen hält er es für zweckmässig, die für einen spätern Bau einer solchen Linie erforderliche Landerwerbung vorsorglich vorzunehmen.“

Dieser Antrag stimmt mit demjenigen der Generaldirektion darin überein, dass er die Erstellung der Abkürzungslinie im gegenwärtigen Zeitpunkt nicht als angängig bezeichnet, sondern für jetzt bloss die vorsorgliche Landerwerbung als zweckmässig empfiehlt, dagegen unterscheidet er sich von demjenigen der Generaldirektion darin, dass die Abkürzungslinie nicht nur für den Güterverkehr, sondern auch für den Personenverkehr in Betracht fallen kann.

Nach eingehender Diskussion wurde zunächst eventuell mit 22 gegen 19 Stimmen der Antrag der Generaldirektion und der ständigen Kommission gegenüber dem Antrage des Vertreters des Kantons Baselstadt angenommen und sodann, nachdem der Vertreter des Kantons Aargau seinen Antrag zurückgezogen hatte, der Antrag der Generaldirektion und der ständigen Kommission vom Vorsitzenden als definitiv angenommen erklärt.

Mit Bezug auf die Begründung der Anträge und den Verlauf der Verhandlungen erlauben wir uns, auf das dem Dossier beigelegte Protokoll der 31. Sitzung des Verwaltungsrates der.

schweizerischen Bundesbahnen vom 1. Dezember 1911, Ziffer VI, Abkürzungslinie vom Hauenstein-Basistunnel zur Aarauerlinie, zu verweisen.

Im März 1912 hat die Generaldirektion ein neues Projekt für eine direkte Verbindung der neuen Hauensteinlinie mit der Linie Olten-Aarau, mit Korrektur der Aare und Erweiterung des Rangierbahnhofes Olten, bezeichnet 2a und b erstellt, das aber gegenüber dem in der Sitzung des Verwaltungsrates vom 1. Dezember 1911 aufgelegten Projekte 2b (Variante  $\beta$ ) vom Mai 1911 nur wenige Änderungen erfahren hat. Diese Änderungen haben keinen erheblichen Einfluss auf die Kostenvoranschlagssumme von Fr. 500,000.

#### IV.

Was nun zunächst das Projekt der Generaldirektion 2a und b für eine direkte Verbindung der neuen Hauensteinlinie mit der Linie Olten-Aarau vom März 1912 anbelangt, so hat die vom Eisenbahndepartement vorgenommene technische Prüfung ergeben, dass dasselbe, als generelles Projekt betrachtet, zu keinen Einwendungen Anlass gibt. Der Kostenvoranschlag im Betrage von Fr. 500,000 kann als genügend betrachtet werden.

Wie wir oben bereits ausgeführt, hat der Verwaltungsrat in seiner Sitzung vom 1. Dezember 1911 sein Gutachten über das Postulat Müri in folgendem Sinne abgegeben:

„Der Verwaltungsrat der schweizerischen Bundesbahnen erachtet die Erstellung einer Verbindungslinie vom südlichen Ausgang des Hauenstein-Basistunnels zur Linie Olten-Aarau mit Umgehung des Bahnhofes Olten für den Personenverkehr überhaupt und für den Güterverkehr zurzeit nicht als notwendig; dagegen hält er es für zweckmässig, die für einen spätern Bau einer dem Güterverkehr dienenden Linie erforderliche Landerwerbung vorzunehmen.“

Wir teilen diese Auffassung insoweit, dass wir ebenfalls dafür halten, es sollte von der Erstellung der fraglichen Verbindungslinie zurzeit Umgang genommen werden; dagegen scheint uns keine hinlänglich begründete Veranlassung vorzuliegen, eine beschränkende Bestimmung aufzustellen, wonach die Verbindungslinie, für welche die erforderliche Landerwerbung vorsorglich vorgenommen werden soll, nur dem Güterverkehr dienen solle. Es sollte nach unserer Ansicht wenigstens die Möglichkeit geboten werden, die Verbindungslinie unter Umständen auch für den Personenverkehr benutzen zu können. Die Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen sollte daher eingeladen werden,

die für den allfälligen spätern Bau einer Verbindungslinie erforderliche Landerwerbung vorsorglich vorzunehmen, wobei es die Meinung hätte, dass diese Linie zunächst für den Güterverkehr, bei eintretendem Bedürfnis aber auch für den Personenverkehr verwendet werden könnte.

Zur Begründung unserer Ansicht führen wir folgendes an: Aus den angestellten Erhebungen ergibt sich, dass die Entfernungskürzungen, die durch den Bau der Verbindungsbahn erzielt werden können, nur geringe, nämlich ungefähr 2800 Meter sind. Die für die Taxrechnung massgebenden Entfernungen würden daher beim Vorhandensein des Verbindungsgeleises eine Kürzung von zwei bis drei Kilometern erfahren.

Was nun zunächst die Verhältnisse rücksichtlich der Bedeutung der Verbindungsbahn für den Güterverkehr anbelangt, so sehen wir uns zu nachstehenden Bemerkungen veranlasst. Da der internationale Güterverkehr mit Italien über den Gotthard zum grösseren Teil über die Südbahn und nur zum geringeren Teil über Luzern geht, so wäre eine Abkürzung von zwei bis drei Kilometern, sowohl von volkswirtschaftlicher als auch von verkehrspolitischer Bedeutung. Der ganze Güterverkehr wird die sich hieraus ergebenden Vorteile geniessen, und es bedeutet diese Abkürzung eine Verstärkung der Konkurrenzfähigkeit des internationalen Gotthardverkehrs. Eine solche Verstärkung kann unter Umständen im Konkurrenzkampfe von erheblicher Bedeutung sein. Die Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen anerkennt diese Bedeutung der Verbindungsbahn für den internationalen Güterverkehr vollständig, weshalb sie sich auch durch vorsorgliche Erwerbung des erforderlichen Landes die Möglichkeit sichern will, das Verbindungsgeleise im geeigneten Zeitpunkte für den Güterverkehr zu erstellen.

Bezüglich des Personenverkehrs ist zu bemerken, dass die aus dem Verbindungsgeleise sich ergebende Entfernungskürzung von zwei bis drei Kilometern eine Taxersparnis von 15—25 Rp. in der II. und von 10—15 Rp. in der III. Wagenklasse zur Folge hätte. Von grösserer Bedeutung als diese Taxersparnis ist jedoch der Zeitgewinn, welcher aus dem Verbindungsgeleise für den Personenverkehr zwischen Basel und rückliegenden Stationen und Aarau und weitergelegenen Stationen der Südbahnlinie erwachsen würde. Dieser Zeitgewinn kann auf ungefähr 15—20 Minuten veranschlagt werden, unter der Voraussetzung, dass die Züge auf der ganzen Linie Basel-Südbahn gesondert geführt würden. Es wäre dies immerhin ein für den betreffenden Verkehr, namentlich für den Lokalverkehr mit Aarau, nennenswerter Vorteil. Würde nun die Verbindungslinie ausschliesslich für den Güter-

verkehr bestimmt, so würde man den erwähnten Vorteil gänzlich preisgeben. Dieser Vorteil darf aber nicht mit unverhältnismässig grossen Opfern erkaufte werden. Die jährlichen Mehrausgaben würden bei Annahme von sechs neuen Zugpaaren für die Strecke Basel-Verbindungsgeleise-Aarau, wie oben dargelegt worden ist, Fr. 848,000, beziehungsweise Fr. 871,000 betragen. Nun kann darüber wohl kein Zweifel bestehen, dass eine jährliche Mehrausgabe in diesem Umfange den schweizerischen Bundesbahnen nicht wohl zugemutet werden darf. Es ist nämlich noch in Betracht zu ziehen, dass für den Verkehr über die Südbahn hinaus nach dem Gotthard und mit Italien der Verbindungsbahn nur eine äusserst geringe Bedeutung zukommt. Dieser Personenverkehr müsste nämlich in Arth-Goldau den Anschluss an die über Olten-Luzern geführten internationalen Schnellzüge abwarten, so dass der Zeitgewinn schon hierdurch wieder verloren ginge. Eine Umleitung des internationalen Personenverkehrs von der Linie Olten-Luzern auf die Linie Verbindungsbahn-Aarau-Südbahn ist aber bei der grossen Bedeutung, welche der Stadt Luzern als internationalem Fremdenzentrum zukommt, so gut als ausgeschlossen.

Wenn es sich aus den angeführten Gründen jedenfalls nicht darum handeln kann, sechs neue Zugpaare für die Strecke Basel-Verbindungsgeleise-Aarau einzuführen, so muss doch immerhin die Frage ernstlich in Erwägung gezogen werden, ob nicht im Laufe der Zeit mit Rücksicht auf die dem Lokalverkehr mit Aarau erwachsenden Vorteile wenigstens versuchsweise 1 bis 2 Zugpaare über das Verbindungsgeleise geführt werden sollten. Die Vornahme eines solchen Versuches würde namentlich dann gerechtfertigt erscheinen, wenn der Kanton Aargau und die interessierten Gemeinden einen namhaften Beitrag an die den schweizerischen Bundesbahnen erwachsenden Mehrauslagen beisteuern würden.

Aus diesen Darlegungen erscheint es als ausgeschlossen, dass für die schweizerischen Bundesbahnen aus dem Umstande, dass das Verbindungsgeleise so angelegt werde, dass es allenfalls auch dem Personenverkehr zur Verfügung stehe, erhebliche finanzielle Folgen entstehen können. Ist einmal das Verbindungsgeleise erstellt, so werden es die schweizerischen Bundesbahnen voraussichtlich zunächst nur für den Güterverkehr benutzen und sich erst dann zur Führung von Personenzügen entschliessen, wenn ihnen hieraus keine oder doch nur unerhebliche finanzielle Nachteile erwachsen. Entstehen zwischen den schweizerischen Bundesbahnen und den interessierten kantonalen und lokalen Behörden über die Frage der Verpflichtung zur Führung von Personenzügen über das Verbindungsgeleise Meinungsverschieden-

heiten, so wird hierüber das Eisenbahndepartement anlässlich der Fahrplankonferenzen, beziehungsweise der Bundesrat im nachfolgenden Rekursverfahren entscheiden. Sollten dann einige Personenzüge über das Verbindungsgeleise geführt werden und ergäbe es sich, dass dies nur mit grossen finanziellen Opfern geschehen könnte, so hätten das Eisenbahndepartement und der Bundesrat immer wieder die Möglichkeit, die schweizerischen Bundesbahnen von der Verpflichtung zur Führung von Personenzügen über das Verbindungsgeleise zu befreien.

Würden Sie jedoch beschliessen, es sei die vorsorgliche Landerwerbung für den spätern Bau einer nur dem Güterverkehr dienenden Verbindungslinie vorzunehmen, und würde sich im Laufe der Zeit ein wirkliches Bedürfnis für die Führung eines oder mehrerer Personenzüge über das Verbindungsgeleise ergeben, so wären Sie genötigt, auf Ihre jetzige Schlussnahme zurückzukommen und in einem zweiten Beschlusse festzustellen, dass die Verbindungslinie auch für den Personenverkehr Verwendung finden dürfe. Um nun zu vermeiden, dass Ihnen die Angelegenheit unter Umständen zum zweiten Male vorgelegt werden müsse, haben wir im nachstehenden Beschlussesentwurfe die beschränkende Bestimmung weggelassen, wonach die Verbindungslinie, für welche die erforderliche Landerwerbung vorsorglich vorzunehmen ist, nur dem Güterverkehr dienen soll. Es wird daher einfach der allfällige spätere Bau einer Verbindungslinie erwähnt, in der Meinung, dass dieselbe sowohl für den Güter- als auch für den Personenverkehr benutzt werden könne.

Für die Vornahme des vorsorglichen Landerwerbes ist die Erteilung eines Kredites im Betrage von Fr. 30,000 vorgesehen.

Endlich gestatten wir uns noch die Bemerkung, dass der Umfang der vorsorglichen Landerwerbung der nämliche ist, wenn das Verbindungsgeleise nur dem Güterverkehr oder wenn es auch dem Personenverkehr dienen soll.

Wir beantragen Ihnen, dem nachfolgenden Beschlussesentwurfe Ihre Genehmigung zu erteilen und benützen auch diesen Anlass, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 22. März 1913.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,  
Der Bundespräsident:  
**Müller.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:  
**Schatzmann.**

(Entwurf.)

## Bundesbeschluss

betreffend

die Frage der Erstellung einer Verbindungslinie vom südlichen Ausgang des Hauensteinbasistunnels zur Linie Olten-Aarau mit Umgehung des Bahnhofes Olten.

---

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

1. eines Berichtes der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen vom 15. August und der ständigen Kommission vom 9. September 1911;
2. des Protokolls der 31. Sitzung des Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen vom 1. Dezember 1911;
3. einer Botschaft des Bundesrates vom 22. März 1913,

beschliesst:

I. Von der Erstellung einer Verbindungslinie vom südlichen Ausgang des Hauensteinbasistunnels zur Linie Olten-Aarau mit Umgehung des Bahnhofes Olten wird zurzeit Umgang genommen; dagegen wird die Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen eingeladen, die für den allfälligen spätern Bau einer Verbindungslinie erforderliche Landerwerbung vorsorglich vorzunehmen, und hiermit der erforderliche Kredit im Betrage von Fr. 30,000 erteilt.

II. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge dieses Beschlusses, welcher am 1. Mai 1913 in Kraft tritt, beauftragt.

---



**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Frage der Erstellung einer Verbindungslinie vom südlichen Ausgang des Hauensteinbasistunnels zur Linie Olten-Aarau mit Umgehung des Bahnhofes Ölten. (Vom 22. März 1913.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1913
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	13
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	418
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	02.04.1913
Date	
Data	
Seite	802-817
Page	
Pagina	
Ref. No	10 024 954

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.