

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Bewilligung eines Kredites von Fr. 24,000,000 für die S. B. B. zum Zwecke der Erstellung des Hauenstein-Basistunnels.

(Vom 11. März 1910.)

Tit.

I.

Mit Botschaft vom 27. November 1909, betreffend den Voranschlag der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1910 (Bundesbl. 1909, VI, 117), haben wir Ihnen in unserem Berichte über das Baubudget (Seite 7) beantragt, den für den Hauenstein-Basistunnel pro 1910 eingestellten Budgetposten von Fr. 200,000 (Gesamtkosten Fr. 24,000,000) zu eliminieren, bis die ganze Frage eines weitem Juradurchstiches genau geprüft worden sei. Dabei behielten wir uns vor, auf die Frage in einer Nachtragsbotschaft zurückzukommen.

Obigem Antrage haben Sie anlässlich der Genehmigung des Baubudgets zugestimmt.

Nach Prüfung der ganzen Angelegenheit beehren wir uns nun, Ihnen nachstehenden Bericht zu erstatten:

Die Maximalsteigungen der bestehenden Linie von Basel nach Olten betragen zwischen Basel und Sissach 10 ‰, zwischen Sissach und Läfelfingen 21,8 ‰ und zwischen Olten und Läfelfingen 26,8 ‰. Die Generaldirektion der S. B. B. und die ständige Kommission des Verwaltungsrates halten eine Verbesserung der Linie Basel-Olten zwischen Sissach und Olten für erforderlich und

unterbreiteten daher mit Bericht vom 18. Juni/2. Juli 1907 dem Verwaltungsrat mit Bezug auf die Frage der Verbesserung der Hauensteinlinie durch einen Basistunnel folgenden Antrag:

„Der Verwaltungsrat beauftragt die Generaldirektion, beförderlich die erforderlichen Studien vorzunehmen und Plan und Kreditbegehren für die Ersetzung der bestehenden Hauensteinlinie durch eine solche mit einem Basistunnel und mit einer Maximalsteigung von 10 ‰ vorzulegen.“

In seiner Sitzung vom 19. Juni 1907 genehmigte der Verwaltungsrat diesen Antrag und stimmte zugleich einem von Herrn Regierungsrat Dr. Kyburz (Solothurn) gestellten Zusatzantrag bei, welcher lautet:

„In die vorzunehmenden Studien sind gleichzeitig auch andere Projekte mit ähnlicher Tendenz, namentlich dasjenige der Wasserfallbahn und der Schafmattbahn, einzubeziehen.“

Die Generaldirektion kam diesem Auftrag nach und legte mit Bericht vom 8. September 1909 dem Verwaltungsrat das Ergebnis ihrer Untersuchungen vor. Dieselben umfassen nicht nur die neue Hauensteinlinie, die Wasserfallen- und die Schafmattbahn, sondern auch die Kellenberg- und die Lüsseltalbahn (Grellingen oder Zwingen-Solothurn).

Alle diese Projekte sind in der dem Berichte der Generaldirektion beigegebenen Karte eingezeichnet. Laut diesem Berichte sind die Studien für die neue Hauensteinlinie auf Grund von Terrainaufnahmen und Schichtenplänen im Masstab 1 : 2000, sowie auf Grund einer von Herrn Professor Dr. F. Mühlberg in Aarau vorgenommenen geologischen Untersuchung des in Betracht kommenden Gebiets gemacht worden. Für die Untersuchung der andern Projekte wurde die Siegfriedkarte (1 : 25,000) benützt, deren Angaben, wo es nötig war, durch Lokalbesichtigungen ergänzt worden sind.

Wir lassen nun, indem wir uns im allgemeinen an den Bericht der Generaldirektion halten, eine kurze Beschreibung und Erörterung der verschiedenen Projekte folgen :

A. Die Hauensteinlinie.

a. Variante über Gelterkinden.

Dieses Projekt ist in der dem Berichte der Generaldirektion beigegebenen Karte mit IV a bezeichnet.

Wichtigste technische Verhältnisse:

Länge der neu zu erstellenden Strecke 16,200 m.

Länge des Tunnels 8148 m.

Maximalsteigung 10,5 ‰.

Minimalradius 500 m.

Zwischenstationen: Gelterkinden und Tecknau.

Die Linie übersetzt hinter der Station Sissach die nach Gelterkinden führende Strasse und die Ergolz und erreicht bei Böckten die nördliche Talseite, auf welcher sie bis Gelterkinden verbleibt. Für diese Ortschaft ist westlich von derselben eine Station vorgesehen. Oberhalb des Dorfes überfährt die Linie auf 10 m hohem Viadukt das Ergolztal, tritt in das Eibachtal ein und steigt bis zur Station Tecknau an. Diese ist rund 800 m südlich von der Ortschaft an der Strasse nach Zeglingen vorgesehen. Die grösste Steigung zwischen Sissach und Tecknau beträgt 10,5 ‰. Unmittelbar hinter der Station Tecknau tritt die Bahn in den 8148 m langen Tunnel ein. Das südliche Tunnelportal ist nördlich von der von Olten nach Gösigen führenden Strasse unweit von der bestehenden Eisenbahnbrücke angenommen. 150 m unterhalb von dieser übersetzt die mit 10 ‰ fallende Linie die Aare und mündet 500 m weiter in den Bahnhof Olten.

Die wichtigsten Kunstbauten der Linie sind die 30 m weite Brücke über die Staatsstrasse oberhalb Sissach, der 145 m lange Viadukt über das Ergolztal bei Gelterkinden und die 120 m lange Aarebrücke bei Olten. Für die die Linie kreuzenden Strassen und Wege sind 6 Über- und 13 Unterführungen vorgesehen.

Der Kostenvoranschlag enthält folgende Posten:

Organisation und Verwaltungskosten	Fr.	1,000,000
Verzinsung des Baukapitals	„	1,420,000
Expropriationen	„	610,000
Unterbau	„	17,820,000
Oberbau	„	1,410,000
Hochbau	„	180,000
Telegraph, Signale und Verschiedenes	„	300,000
Mobiliar und Gerätschaften	„	10,000
Zusammen	Fr.	22,750,000

oder pro km Fr. 1,404,300.

Die Ausführung dieses Projektes würde den Fortbestand der elektrischen Strassenbahn Sissach-Gelterkinden nicht hindern, aber die Rendite derselben ungünstig beeinflussen. Die Bundesbahnen als Rechtsnachfolger der ehemaligen Centralbahn sind mit einem Aktienbesitz von nominell Fr. 116,000 an dieser Strassenbahn beteiligt. Der genannte Betrag ist bis auf einen Franken abgeschrieben.

b. Variante über Sommerau (Projekt IV b).

Wichtigste technische Verhältnisse:

Länge der neu zu erstellenden Strecke	13,700 m
Länge des Tunnels	8,766 m
Maximalsteigung	12 ‰
Minimalradius	500 m.

Zwischenstation Sommerau.

Die Kosten dieses Projektes sind zu Fr. 22,800,000 veranschlagt. Die geologischen Verhältnisse der Tunnels der unter *a* und *b* erwähnten Projekte sind gemäss den Untersuchungen von Prof. Dr. Mühlberg einander ähnlich. Beide Tunnel durchqueren in relativ geringer Entfernung voneinander in der Richtung von Norden nach Süden zuerst den Tafeljura, dann die Überschiebungszone und schliesslich den Kettenjura. Der grösste Teil der beiden Tunnel liegt in weichem Gestein, das stärkere Mauerungsprofile erfordert. Immerhin ist hinsichtlich der Ausmauerung das östliche Tunneltracé als das günstigere zu bezeichnen.

* * *

Ein Vergleich der beiden Varianten und der bestehenden Linie ergibt folgendes Resultat:

	Variante über Gelterkinden IV a	Variante über Sommerau IV b	Bestehende Linie
Effektive Länge Sissach-Olten . .	18,080 km	15,570 km	18,191 km
Virtuelle Länge nach Jacquier . .	23,6 km	22 km	53,4 km
Grösste Steigung auf der Nordrampe	10,5 ‰	12 ‰	21,8 ‰
Grösste Steigung auf der Südrampe	10 ‰	10 ‰	26,8 ‰
Kleinster Krümmungshalbmesser .	500 m	500 m	360 m
Länge des Tunnels	8148 m	8766 m	2495 m
Höhe des Kulminationspunktes . .	451,93 m	431,87 m	561,80 m
Baulänge	16,200 m	13,700 m	—
Baukosten (zweigeleisig)	Fr. 22,750,000	Fr. 22,800,000	—

Zugunsten der Variante über Gelterkinden spricht die geringere Steigung auf der Nordrampe, sowie die geringere Länge des Scheiteltunnels. Ferner ist der grössere volkswirtschaftliche Wert der Linie über Gelterkinden in Betracht zu ziehen. Innerhalb einer Distanz von 4 km von den neuen Stationen Gelterkinden und Tecknau liegen 13 Ortschaften mit zusammen 7500 Bewohnern, während durch die Führung der Linie im Homburgertal kein neues Gebiet erschlossen wird.

Aus diesem Grunde ist der Variante über Gelterkinden derjenigen über Sommerau der Vorzug zu geben.

Von der Variante über Gelterkinden erwartet die Generaldirektion die in ihrem Bericht vom 18. Juli 1907 erwähnten Vorteile und Ersparnisse im Betriebe.

Gemäss diesem Berichte betragen bei den gegenwärtigen Verkehrs- und Betriebsverhältnissen die Ersparnisse und Betriebskosten mindestens:

Beim Expeditions- und Zugdienst	Fr. 130,000
Beim Traktionsdienst	„ 750,000
Zusammen	<u>Fr. 880,000</u>

Die Wirkung folgender weiterer Verhältnisse ist nicht zahlenmässig ermittelt:

1. Die Ersparnisse für Unterhalt und Aufsicht der Bahn.
2. Die zukünftige Verkehrszunahme, für welche ein Basis-tunnel die gleichen Vorteile bietet, wie für den jetzigen Verkehr. Wie gross diese Verkehrszunahme sein wird, lässt sich nicht sicher beurteilen; jedenfalls ist aber damit fortschreitend für so lange zu rechnen, als nicht durch einen neuen Juradurchstich eine Konkurrenzlinie geschaffen wird.
3. Die Benützung der Hauensteinbasislinie für den direkten Güterverkehr Basel-Biel an Stelle der Juralinie, welche bedeutend ungünstigere Traktionsverhältnisse aufweist und daher trotz geringer Länge weniger vorteilhaft ist.
4. Die zukünftige Steigerung der Kosten des Rollmaterials, der Konsummaterialien, der Gehalte und Löhne.
5. Die Entlastung der Lokomotivdepots Olten, Sissach und Basel durch das Freiwerden einer Anzahl Lokomotivstände und die Verschiebung bezüglichlicher Baubedürfnisse.
6. Der Wegfall des zukünftigen Unterhaltes des Depots Sissach.

Die finanziellen Vorteile, welche aus den unter 1—6 verzeichneten Faktoren erwachsen, dürften nach der im erwähnten Bericht von 1907 geäusserten Ansicht der Generaldirektion auf

mindestens Fr. 150,000—200,000 gewertet werden; damit würden die schon für die nächsten Jahre mit einem Basistunnel zu erzielenden Ersparnisse im Betriebe auf über Fr. 1,000,000 ansteigen, also einem Kapital von Fr. 25,000,000 entsprechen.

Bei Ausführung der neuen Hauensteinlinie Sissach-Gelterkinden-Tecknau-Olten soll die bestehende Linie Sissach-Sommerau-Läufelfingen-Olten nicht aufgegeben, sondern als dem Lokalverkehr dienende einspurige Nebenbahn auch weiterhin betrieben werden. Die Kosten dieses Betriebes werden nach der Berechnung der Generaldirektion zirka Fr. 150,000 im Jahre betragen.

B. Die Wasserfallen-, Kellenberg- und Lüsseltalbahn.

Diese Bahnen haben die Tendenz, ohne Rücksicht auf die Gotthardlinie, die Verbindung von Basel mit der Westschweiz und dem Simplon zu verbessern.

1. Wasserfallenbahn.

Schon im Jahre 1873 hatte die schweizerische Centralbahn die Konzession für eine Wasserfallenbahn (Liestal-Oensingen) erhalten und mit dem Bau des grossen Tunnels begonnen. Die Arbeiten sind jedoch im Herbst 1875 eingestellt und nicht wieder aufgenommen worden.

Mittelst Eingabe vom 24. April 1899 hat das Initiativkomitee für die Wasserfallenbahn (Präsident: Herr J. Bloch, Oberamtmann in Balsthal) ein Konzessionsgesuch eingereicht für eine normalspurige Eisenbahn von Liestal nach Balsthal. Die Regierungen der beteiligten Kantone Solothurn und Basel-Landschaft sprachen sich mit Vernehmlassungen vom 5. und 13. Mai 1899 in empfehlendem Sinne über dieses Konzessionsgesuch aus.

Die Generaldirektion begutachtete das Konzessionsgesuch unterm 24. Februar 1903 und gelangte zu folgenden Schlussfolgerungen:

1. Die Erstellung einer Wasserfallenbahn ist sowohl vom Standpunkt der Finanzverwaltung der Bundesbahnen wie von allgemein volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten aus abzulehnen.

2. Der Bund hat daher keine Veranlassung, diese Bahn selbst zu bauen; ebensowenig kann er aber deren Erstellung durch Dritte durch Erteilung einer Konzession gestatten.

Das dem Konzessionsgesuch zugrunde liegende Projekt ist in den Beilagen zum Bericht der Generaldirektion vom 8. September 1909 mit II b bezeichnet.

Die Linie beginnt in der Station Liestal, durchfährt mit 18 ‰ Steigung das Tal der Frenke bis Bubendorf und das Tal der hinteren Frenke bis zur Station Reigoldswil. Dreihundert Meter weiter tritt die Linie in den 4950 m langen Wasserfallentunnel ein. Unmittelbar beim Süportal liegt die Station Mümliswil. Von hier führt die Linie durch die unterhalb befindliche Klus und dann durch zwei kurze Tunnel in die Station Balsthal der Oensingen-Balsthal-Bahn ein. Die Baukosten der eingleisig projektierten, 22,850 km langen Linie waren von den Konzessionsbewerbern zu Fr. 12,000,000 veranschlagt. Auf Grundlage der heutigen Preise müsste dieser Betrag auf Fr. 14,400,000 erhöht werden.

Die wichtigsten technischen Verhältnisse sind folgende:

Effektive Länge Liestal-Balsthal (II b) . . .	22,850 km
Virtuelle Länge nach Jacquier	43,4 km
Grösste Steigung auf der Nordrampe	18 ‰
Grösste Steigung auf der Südrampe	18 ‰
Kleinster Krümmungshalbmesser	300 m
Länge des grossen Tunnels	4950 m
Höhe des Kulminationspunktes	562,95 m ü. M.
Baukosten eingleisig	Fr. 14,400,000
„ zweigleisig	„ 20,300,000

Nach Ansicht der Generaldirektion kann eine solche Linie gegenüber der tiefer gelegenen Hauensteinlinie nicht ernstlich in Betracht kommen. Wenn die Wasserfallbahn die ihr von ihren Befürwortern zugedachte Aufgabe erfüllen und die wichtigste Verbindung zwischen Basel mit Bern und der Westschweiz werden soll, dann muss sie zweispurig angelegt werden. Zu den Kosten für die zweispurige Anlage kämen auch noch der Umbau der Nebenbahn Oensingen-Balsthal und die Fortsetzung des II. Geleises bis Neu-Solothurn. Ferner müsste die Linie Solothurn-Schönbühl als zweigleisige Hauptbahn angelegt werden. Unter diesen Voraussetzungen würden die Baukosten betragen:

Wasserfallbahn Liestal-Balsthal (zweigleisig)	Fr. 20,300,000
Balsthal-Oensingen, Korrektion und zweites Geleise	„ 1,300,000
Oensingen-Neu-Solothurn, zweites Geleise . . .	„ 3,100,000
Neu-Solothurn-Schönbühl (zweigleisig) . . .	„ 12,300,000
Zusammen	<u>Fr. 37,000,000</u>

Selbst mit einer so bedeutenden Mehrausgabe würde man nur eine Linie erhalten, durch welche zwar eine Verkürzung der effektiven Distanzen von 12 auf 15 km, jedoch nur eine unbe-

deutende Verbesserung der virtuellen Entfernungen für die Verbindung von Basel nach Bern und der Westschweiz erreicht werden würde.

Die Generaldirektion hat auch untersucht, ob sich für die Wasserfallbahn nicht ein Tracé mit flachern Rampen finden liesse. Es könnte ein solches mit Steigungen von 13,5 ‰ ausgeführt werden. In der Beilage zum Bericht der Generaldirektion vom 8. September 1909 ist dasselbe mit II a bezeichnet.

Die Linie steigt von Liestal an die östliche Talseite empor, übersetzt hinter der Station Bubendorf-Bad die vordere Frenke, durchschneidet den Murenberg mit einem 450 m langen Tunnel und gelangt nach Überbrückung der hintern Frenke auf den westlichen Talhang, auf welchem sie 1 km unterhalb der Ortschaft die Station Reigoldswil und den Eingang des grossen Tunnels erreicht. Dieser hat eine Länge von 9620 m, und sein höchster Punkt liegt ungefähr 508,60 m über Meer. Am Südennde des Tunnels, westlich von der Ortschaft, liegt die neue Station Balsthal und 1,2 km weiter bei der innern Klus mündet die neue Linie in die bestehende ein.

Die effektive Länge des Wasserfallbahnprojektes II a mit tiefem Tunnel Liestal-Balsthal-Klus beträgt 23,720 km und die virtuelle Länge nach Jacquier 35,8 km.

Die wichtigsten technischen Verhältnisse dieses Projektes im Vergleich mit dem neuen Hauensteinprojekt zeigt folgende Tabelle.

	Wasserfallen- projekt II a	Hauenstein- projekt IV a
Grösste Steigung auf der Nordrampe	13,5 ‰	10,5 ‰
Grösste Steigung auf der Südrampe	13 ‰	10 ‰
Kleinster Krümmungshalbmesser	500 m	500 m
Länge des Scheiteltunnels	9620 m	8148 m
Höhe des Kulminationspunktes	508,60 m	451,93 m
Baukosten (zweigeleisig)	Fr. 32,200,000	22,750,000

Die Baukosten der neuen Linie betragen:	
Wasserfallbahn Liestal - Balsthal - Klus (zweigeleisig)	Fr. 32,200,000
Klus-Oensingen, Korrektion der Linie und zweites Geleise	" 800,000
Oensingen-Neu-Solothurn, zweites Geleise	" 3,100,000
Neu-Solothurn-Schönbühl (zweigeleisig)	" 12.300,000
Zusammen	<u>Fr. 48.400,000</u>

Durch die Annahme schwächerer Steigungen und die Tieferlegung der Linie entstünden somit gegenüber dem Konzessionsprojekt Mehrkosten im Betrag von Fr. 11,400,000. Die Mehrkosten gegenüber dem Hauensteinprojekt betragen Fr. 25,650,000.

Durch die vorgesehene Verbesserung des Konzessionsprojektes würden sich für die Strecken Basel-Bern und Basel-Biel eine Verringerung der virtuellen Entfernungen um 9 und 15 km ergeben. Die Abkürzung der effektiven Distanzen bliebe mit 12 und 15 km unverändert. Berechnet man nicht die Distanzen für Bern und Biel, sondern für die weiter entfernt liegenden Verkehrszentren Mailand und Genua, so ergibt sich, dass die effektiv kürzeste Linie von Basel nach Mailand über den Hauenstein und Gotthard führt und dass nur für Basel-Genua die Distanz durch die Wasserfallbahn um wenige Kilometer verkürzt würde. Ferner sieht man, dass der Schweiz die Taxen bei der Fahrt über den Gotthard nach und über Mailand für eine um 70—80 km längere Strecke und über Luino für eine um 40—50 km längere Strecke zufallen, als bei der Fahrt durch den Simplon. Die Erstellung der Wasserfallbahn rechtfertigt sich also nicht.

2. Die Kellenbergbahn.

Mit Eingabe vom 6. Juni 1899 bewarb sich das Aktionskomitee der Kellenbergbahn (Präsident Herr Prof. Alphons Tommen in Waldenburg) um die Konzession einer Eisenbahn von Liestal durch das Waldenburgerthal mit Durchstich des Kellenbergs nach Mümliswil und Balsthal. Das Projekt stimmt in seinen Grundzügen mit demjenigen der Wasserfallbahn überein. Sowohl die Regierungen der Kantone Solothurn und Basel-Landschaft als auch die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen haben sich mit Vernehmlassungen vom 12. August, 2. September 1899 und 24. Februar 1903 für Ablehnung des Gesuchs ausgesprochen. Das Tracé ist in den Beilagen zum Bericht der Generaldirektion vom 8. September 1909 mit III b bezeichnet. Dasselbe unterscheidet sich vom Tracé der Wasserfallbahn nur dadurch, dass zum Aufstieg auf der vordern Seite das Tal der vordern Frenke, das Waldenburgerthal, benützt wird.

Die Generaldirektion hat auch bei der Kellenbergbahn ein tiefergelegtes Tracé von 13,5 ‰ Steigung angenommen.

Die Baukosten der neuen Linie Liestal-Balsthal-Oensingen-Neu-Solothurn-Schönbühl betragen unter Zugrundlegung des tiefern Tracés für die Kellenbergbahn:

Liestal-Balsthal-Klus (zweigeleisig)	Fr. 33,700,000
Klus-Oensingen, Korrektur der Linie und zweites Geleise	" 800,000
Oensingen-Neu-Solothurn, zweites Geleise . .	" 3,100,000
Neu-Solothurn-Schönbühl (zweigeleisig) . . .	" 12,300,000
Zusammen	<u>Fr. 49,900,000</u>

Für die Kellenbergbahn ergeben sich die gleichen Abkürzungen der effektiven und virtuellen Distanzen wie für die Wasserfallbahn. Da aber die Erstellungskosten der Kellenbergbahn diejenigen der Wasserfallbahn noch um Fr. 1,500,000 übersteigen, so würde sich die Erstellung der Kellenbergbahn noch weniger rechtfertigen, als diejenige der Wasserfallbahn.

3. Die Lüsseltalbahn.

Laut dem Bericht der Generaldirektion hat Herr Ingenieur R. Alioth im April 1907, von der Voraussetzung ausgehend, die Erstellung einer neuen direkten Verbindung zwischen Basel und Bern sei durch den Bau des Simplon- und Lötschbergtunnels nötig geworden, in den „Basler Nachrichten“ ein Tracé befürwortet, das sich der geraden Verbindungslinie von Basel nach Bern soviel als möglich nähert. Gegenüber den Projekten der Wasserfall- und Kellenbergbahn zeigt das Aliothsche Projekt für die Distanzen nach Bern und Biel eine Abkürzung von rund 9 km.

Das Tracé, das in den Beilagen zum Bericht der Generaldirektion vom 8. September 1909 mit Ib bezeichnet ist, beginnt in der Station Zwingen der Linie Basel-Delsberg, biegt dort in das Lüsseltal ein, in welchem es mit 16,8 ‰ bis Erschwil ansteigt. Oberhalb dieser Ortschaft tritt die Bahn in den 13,580 km langen Scheltentunnel ein. Das Südportal liegt unterhalb Niderwil. Nach Durchschneidung des Attisholzwaldes und Überbrückung der Aare, 350 m oberhalb der Emmenmündung, endigt das Tracé im Bahnhof Neu-Solothurn.

Die wichtigsten technischen Verhältnisse sind:

- Effektive Länge Zwingen-Neu-Solothurn 29,660 km.
- Virtuelle Länge nach Jacquier 52,5 km.
- Grösste Steigung auf der Nordrampe 16,8 ‰.
- Grösste Steigung auf der Südrampe 12 ‰.
- Kleinster Krümmungshalbmesser 400 m.
- Länge des grossen Tunnels 13,580 m.
- Höhe des Kulminationspunktes 517,10 m.
- Baukosten zweigeleisig Fr. 58,000,000.

Für die Verbindung von Solothurn mit Bern hat Herr Ingenieur Alioth die Benützung der Emmentalbahn bis Äfligen und von da nach Hindelbank eine neue Linie vorgesehen. Wie für die Wasserfallen- und Kellenbergbahn, müsste auch hier der Bau einer zweispurigen Hauptbahn Solothurn-Schönbühl in Aussicht genommen werden. Auch für die Lüsseltalbahn hat die Generaldirektion ein Tracé mit schwächeren Steigungen gesucht, um dasselbe mit dem neuen Hauensteinprojekt vergleichen zu können. Dabei gelangte sie zu folgenden zwei Linien: Die eine mit Steigungen von 10,5 ‰ auf beiden Rampen, in den Beilagen mit I c bezeichnet, bei welcher der Aufstieg in das Lüsseltal mit einer kurvenreichen Entwicklung vorgesehen ist, und eine zweite Linie I a, die, um diese Entwicklung zu vermeiden, die bestehende Bahn schon in Grellingen verlässt und mit 12 ‰ im Birstal und mit 13,8 ‰ im Lüsseltal ansteigt. Von diesen drei Tracés weist die Variante I a infolge Wegfalls der 5 km langen Strecke Grellingen-Zwingen die kürzesten Distanzen nach Bern und Biel auf. Die Baukosten für diese sind:

Grellingen-Neu-Solothurn (zweigeleisig)	Fr. 62,500,000
Neu-Solothurn-Schönbühl	„ 12,300,000
Zusammen	<u>Fr. 74,800,000</u>

Ohne die Kosten des hier nicht berücksichtigten II. Geleises auf der Strecke Basel-Grellingen käme die Lüsseltalbahn daher zirka dreimal so teuer zu stehen, als das neue Hauensteinprojekt. Nach dem Bericht der Generaldirektion würde durch die Erstellung der Lüsseltalbahn die Entfernung zwischen Basel und Bern um 22, zwischen Basel und Biel um 26 und zwischen Basel und Genua um 22 km abgekürzt. Für Basel-Mailand ergibt sich jedoch nur eine Abkürzung von 2 km gegenüber der bestehenden kürzesten Route über Olten-Aarau-Rothkreuz-Gotthard. Auch der Bau der Lüsseltalbahn würde sich wegen der grossen Erstellungskosten nicht rechtfertigen.

Ein Konzessionsgesuch für die Lüsseltalbahn hat zwar bestanden, ist aber zurückgezogen worden.

C. Schafmattbahn.

Mit Eingabe vom 10. Juli 1907 übermittelte der Regierungsrat des Kantons Aargau dem Bundesrat eine Druckschrift des seither verstorbenen Herrn Nationalrat Olivier Zschokke vom Januar 1888, „Projekt einer Schafmatteisenbahn“, sowie eine

Arbeit des nämlichen Verfassers, betitelt „Verkehrs- und Ertragsfähigkeit der Schafmatteisenbahn Basel-Sissach-Schafmatt-Aarau“, mit dem Gesuch, es möchten die schweizerischen Bundesbahnen eingeladen werden, gleichzeitig mit der Frage der Erstellung eines Hauenstein-Basistunnels auch das Schafmattbahnprojekt einer einlässlichen Prüfung zu unterziehen und die definitive Beschlussfassung über allfällige Änderungen an der bisherigen Hauensteinlinie zu verschieben, bis die auf Expertengutachten gestützte Eingabe betreffend das Schafmattbahnprojekt eingelangt sei.

Ferner stellte der Gemeinderat von Aarau, unterstützt von den Behörden von 74 interessierten Gemeinden, mit Eingabe vom 30. August 1907 an den Bundesrat ein ähnliches Gesuch, dahingehend:

Es möchte das Projekt eines Basistunnels durch den Hauenstein nicht ausgeführt werden; vielmehr möchte es mit dem Projekt eines Juradurchstichs weiter ostwärts mit Einmündung auf Aarau, speziell mit dem Schafmattbahnprojekt, in vorurteilslose und objektive finanzielle, technische und volkswirtschaftliche Vergleichung gesetzt werden; es möchte, wenn immer möglich, der notwendige neue Juradurchstich mit Einmündung auf Aarau ausgeführt werden. Auch diese Eingabe stützte sich im allgemeinen auf die eben erwähnte Druckschrift des Herrn Olivier Zschokke.

Das Projekt der Schafmattbahn verfolgt die Tendenz, die Zufahrt zum Gotthard abzukürzen und dadurch seine kommerzielle Fähigkeit zu erhöhen. Als Zufahrtslinie zum Gotthard ist die aargauische Südbahn Aarau-Rothkreuz-Immensee angenommen, auf der jetzt die direkten Güterzüge von Basel nach dem Gotthard verkehren. Herr Zschokke fasste übrigens ebenfalls die Möglichkeit der Tieferlegung der Hauensteinlinie ins Auge. Der von ihm angestellte Vergleich zwischen der Hauenstein- und der Schafmattbahn fiel zugunsten der Schafmattbahn aus, weil derselbe nur für Aarau und Altdorf aufgestellt wurde. Ferner lag demselben für die Tieferlegung des Hauensteintunnels ein Tracé zugrunde, das eine Mehrlänge von 6 km gegenüber der bestehenden Hauensteinlinie und einen zu hohen Kulminationspunkt aufwies, und weil Luzern nicht berücksichtigt wurde. Es ergibt sich nämlich für Basel-Luzern über die Hauensteinlinie und Olten eine um 12 km kürzere effektive und virtuelle Distanz, als über die Schafmattbahn und Rothkreuz. Das Schafmattbahnprojekt müsste durch eine direkte Verbindung von Aarau nach Luzern ergänzt werden, z. B. durch eine Linie von Aarau nach Sursee, was aber eine bedeutende Entwertung der Strecke Sissach-Olten-Sursee, wo gegenwärtig Olten-Sursee zweispurig ausgebaut wird, zur Folge hätte.

Für die Schafmattbahn hat Herr Ingenieur Zschokke zwei Varianten in Vorschlag gebracht. Die eine, in der Beilage mit V b bezeichnet, stimmt bis Gelterkinden mit dem von der Generaldirektion für die Hauensteinlinie vorgeschlagenen Tracé überein, steigt dann mit 12 ‰ weiter im Ergolzthal und tritt 1 km oberhalb der Ortschaft Rothenfluh in den 7500 m langen Tunnel ein. Der südliche Tunnelausgang liegt bei Ober-Erlinsbach an der westlichen Talseite. Die Linie fällt von da mit 12 ‰ gegen die Aare, übersetzt dieselbe und die Aarau-Oltenerlinie bei Wösch nau und erreicht auf der Westseite des Aarauertunnels ihr Ende. Die Entfernung von Sissach nach Aarau beträgt 23,4 km.

Die zweite Variante, in den Beilagen mit V c bezeichnet, verlässt bei Gelterkinden das Tal der Ergolz und steigt mit 15 ‰ im Eibachtal bis zur Station Kilchberg empor, an welche sich der 5700 m lange Tunnel anschliesst. Das Südportal desselben liegt westlich von der Ortschaft Stüsslingen. Mit 15 ‰ fällt die Linie von hier gegen Osten, dann südwärts, übersetzt unterhalb Schönenwerd die Aare und die Oltenerlinie und mündet in diese an der Westseite des Aarauertunnels. Die Entfernung Sissach-Aarau beträgt 24,740 km. Durch eine Verschiebung des südlichen Tunnelausgangs nach Westen zum Bad Lostorf kann die Tunnellänge um 1200 m verkürzt werden (V d). In diesem Falle würde jedoch die ganze Linie Sissach-Aarau eine Verlängerung um 720 m erfahren.

Die Generaldirektion hat auch für die Schafmattbahn ein Tracé mit der im Hauensteinprojekt angewendeten Steigung von 10,5 ‰ gesucht. Dasselbe ist in den Beilagen mit V a bezeichnet.

Das Tracé der Variante V a führt ebenso wie das des Hauensteinprojektes mit 10,5 ‰ von Sissach über Gelterkinden ins Eibachtal und tritt 700 m oberhalb Tecknau auf dem östlichen Talhang in den Tunnel ein. Dieser hat eine Länge von 10,325 m, und sein Scheitelpunkt liegt in der Höhe von 448,70 m über Meer; das ist 3,28 m tiefer, als derjenige des tiefer gelegten Hauenstein-tunnels. Das Südportal liegt in Unter-Erlinsbach, von wo die Linie mit 10 ‰ fällt und nach Überbrückung der Aare bei Wösch nau in die Olten-Aarauerlinie einmündet. Die Entfernung von Sissach nach Aarau beträgt 21,490 m.

Die Kosten für die vier Varianten bei doppelspuriger Anlage, unter Hinzurechnung der Kosten des II. Geleises Aarau-Suhr, sowie der Kosten der doppelspurigen, 23,7 km langen Strecke Suhr-Sursee, betragen für die nachstehenden Projekte, nämlich:

V a	V b	V c	V d
Fr. 45,400,000	38,700,000	34,300,000	32,700,000

Zur Vergleichung des Schafmattbahnprojektes Va mit dem Hauensteinprojekt dienen die folgenden Distanzangaben:

	Hauenstein-Olten		Schafmattbahn	
	effektiv	virtuell	effektiv	virtuell
	km	km	km	km
Basel-Aarau . . .	52,6	68,6	42,6	55,5
Basel-Luzern . . .	95,0	128,2	96,5 *	130,2 *
Basel - Arth - Goldau über Aarau-Roth- kreuz	115,7	150,9	105,7	137,9

* Über Aarau-Suhr-Sursee.

Daraus geht hervor, dass die Schafmattbahn zwar für Aarau und für den Gotthard über Arth-Goldau eine 10 km betragende Abkürzung, für Luzern aber eine Verlängerung um 1,5 km zur Folge hätte. Die durch die Schafmattbahn zu erreichenden Vorteile würden die grossen dafür erforderlichen Ausgaben nicht rechtfertigen. Ein Konzessionsgesuch für eine Schafmattbahn besteht nicht.

D. Vergleichung der Projekte unter sich.

Aus den von der Generaldirektion erstellten Tabellen über die wichtigsten technischen Verhältnisse, die Baukosten und die effektiven und virtuellen Distanzen der für die verschiedenen Projekte in erster Linie in Betracht kommenden Varianten ergibt sich, dass die Hauensteinlinie die günstigsten Verhältnisse aufweist. Sie hat die kürzeste effektive und virtuelle Länge und auch das günstigste Verhältnis zwischen beiden. Steigungen von 10 ‰ kommen nur noch bei der Schafmattbahn vor, und nur diese hat einen (um 3,20 m) tiefern Kulminationspunkt. Die Hauensteinlinie hat den kürzesten Haupttunnel und erfordert die geringste Bau-summe. Die Kosten der ihr zunächst kommenden Schafmattbahn sind mit der direkten Verbindung nach Luzern gerade doppelt so hoch. Bei der Hauensteinlinie ist nur der Juradurchstich allein zu erstellen; bei allen andern Projekten wären neue teure Zufahrtslinien nach Bern und Luzern notwendig. Auch die Kosten des Juradurchstichs sind beim Hauenstein wesentlich geringer, als bei den andern Linien. Die in dieser Beziehung in zweiter Reihe stehende Wasserfallenbahn kostet 40 ‰ mehr.

Durch die Tieferlegung des Hauensteintunnels werden die virtuellen Distanzen von Basel nach Bern, Biel, Luzern und Arth-Goldau um 30 km verkürzt, und selbst gegenüber der durch die direkte Verbindung von Münster nach Lengnau verbesserten Linie über Delsberg nach Bern würde sich noch eine virtuelle Abkürzung um 12 km ergeben. Die Wasserfallen-, Kellenberg- und Lüsseltalprojekte hätten eine Abkürzung der effektiven und virtuellen Distanzen für Bern um 12—22 km und für Biel um 16—26 km zur Folge. Für den Verkehr nach Luzern ist die Hauenstein- der Schafmattlinie überlegen; dagegen zeigt letztere für den direkten Verkehr nach dem Gotthard über Arth-Goldau mit Umgehung von Luzern eine Abkürzung von 10 km.

Die Hauenstein-Gotthardlinie ist für den Verkehr nach Mailand allen andern Linien überlegen. Die Schafmattbahn zeigt für den direkten Güterverkehr über den Gotthard die oben erwähnte Abkürzung. Für den Verkehr nach Genua würde die Linie über Hauenstein, Lötschberg und Simplon von den Projekten über Wasserfälle, Kellenberg und Lüsseltal nur um 12—22 km übertroffen. Dass die Gotthardbahn für den nord-südlichen Verkehr unsere beste Transitlinie ist, ergibt sich auch aus der Länge der auf schweizerischem Gebiet gelegenen Strecken, den daraus der schweizerischen Linie zufallenden grösseren Taxanteilen und der höhern kommerziellen Bedeutung überhaupt. Diese schweizerischen Strecken sind über den Hauenstein und den Gotthard für Mailand um 53—92 km länger, als über Lötschberg und Simplon.

E. Die Frage des elektrischen Betriebes.

Die Generaldirektion hat sodann noch die weitere Frage geprüft, ob nicht mit dem elektrischen Betriebe der bestehenden Linie eine gleich günstige Besserung erzielt werden könnte, wie mit der Tieferlegung derselben.

Es hatten nämlich die Elektrizitätsgesellschaft Alioth A.-G. in Basel und die Aktiengesellschaft Brown-Boveri & Cie. in Baden im Laufe des Jahres 1909 verschiedene Projekte und Berechnungen über die elektrische Traktion auf der bestehenden Linie vorgelegt. Dabei gingen die Firmen von der Ansicht aus, durch die Einführung des elektrischen Betriebes würde der Betrieb auf der bestehenden Linie so verbessert werden, dass die gleichen Zuglasten mit denselben Fahrzeiten wie auf der tiefer gelegten Linie geführt werden könnten, und diese Verbesserungen wären durch den elektrischen Betrieb viel billiger, als durch den Bau eines Basistunnels, zu erreichen. In einem einlässlichen Berichte vom

4. November 1909 gelangte die Generaldirektion zu dem Schlusse, dass bei Einführung des elektrischen Betriebes auf der bestehenden Linie die Mängel der jetzigen Anlage zum grossen Teil bestehen blieben. Dazu kommt, dass der für die Elektrifizierung notwendige Kapitalaufwand sehr bedeutend wäre. Zudem erscheint es richtiger, mit der Elektrifizierung nicht auf der Strecke Basel-Olten, sondern auf der tunnelreichen Gotthardstrecke zu beginnen, wo die schweizerischen Bundesbahnen die erforderlichen Wasserkräfte bereits besitzen. Die Erstellung eines Basistunnels ist daher günstiger. Dabei ist die Möglichkeit nicht ausgeschlossen, künftig den elektrischen Betrieb auf der tiefer gelegenen Linie durchzuführen, um damit eine weitere Verbesserung zu erzielen.

F. Schlussfolgerungen der Generaldirektion.

Gestützt auf obige Ausführungen, gelangte die Generaldirektion zu folgenden Schlussfolgerungen:

„1. Die Ersetzung der Hauensteinlinie durch eine neue mit einem Basistunnel und schwach geneigten Zufahrtsrampen erfolgt am besten nach dem Projekt IVa durch eine von Sissach nach Gelterkinden und Tecknau nach Olten führende Linie. Die Maximalsteigung derselben ist mit 10,5 ‰, der Tunnel mit einer Länge von 8148 m und einer Kulminationshöhe von 451,98 m über Meer vorgesehen. Die Kosten sind zu Fr. 22,750,000 veranschlagt.

2. Durch dieses Projekt wird der Kulminationspunkt gegenüber der bestehenden Linie um 110 m tiefer gelegt und die virtuelle Länge um 30 km verringert. Es wird demzufolge eine wesentliche Verbilligung des Betriebes und eine Verbesserung und Beschleunigung des Verkehrs nach dem Gotthard, der Westschweiz und dem Simplon eintreten. In unserem Berichte vom 18. Juni 1907 haben wir die im Betriebe eintretenden Ersparnisse mit mindestens Fr. 880,000 angegeben. Die Abkürzung der Fahrzeiten wird für Schnell- und Personenzüge 15—20, für Güterzüge bis auf 25 Minuten betragen.

3. Die zur Konzession angemeldeten Projekte einer Wasserfallen- oder Kellenbergbahn können nicht zur Ausführung empfohlen werden. Der Betrieb solcher Linien würde unter denselben Umständen zu leiden haben, wie sie der bestehenden Hauensteinlinie anhaften und nun durch die Tieferlegung des Hauensteintunnels beseitigt werden sollen.

4. Auch die von uns abgeänderten Projekte der Wasserfallen- und Kellenbergbahn, mit tieferliegenden Tunneln, sowie das Projekt einer Lüsseltalbahn weisen infolge ihrer grösseren Steigungen,

grösseren Tunnellängen und höheren Scheitelpunkte viel ungünstigere Bau- und Betriebsverhältnisse als das Hauensteinprojekt auf und erfordern zwei- bis dreimal so grosse Anlagekosten. Zur Herstellung einer leistungsfähigen direkten Verbindung mit Bern und dem Simplon müsste bei Ausführung jedes dieser Projekte eine zweigeleisige Hauptbahn von Solothurn nach Schönbühl gebaut werden. Der einzige durch die Erstellung dieser Linien zu erreichende Vorteil wäre eine Abkürzung der Distanzen von Basel nach Bern und der Westschweiz um 12—26 km. Für die Distanz von Basel nach Genua beträgt die Abkürzung 12—22 km; für Mailand ist eine solche nicht vorhanden. Diese Vorteile sind zu gering, um Ausgaben von 48—74 Millionen zu rechtfertigen.

5. Das von uns aufgestellte Projekt einer Schafmattbahn, das die gleichen Steigungen und nahezu die gleiche Kulminationshöhe wie das Hauensteinprojekt aufweist, ist zu Fr. 33,300,000 veranschlagt. Wenn die Schafmattbahn nicht nur dem direkten Gotthardverkehr, sondern auch dem Verkehr nach Luzern dienen und dadurch die Verbesserung der Hauensteinlinie entbehrlich machen soll, so muss zur Herstellung einer direkten Verbindung von Aarau nach Luzern eine neue Linie von Aarau nach Sursee gebaut werden. Durch diese erhöht sich die Gesamtausgabe auf Fr. 45,400,000. Die Wirkung dieser Linie wäre die Verlängerung der Strecke Basel-Luzern, eine Entwertung der Strecke Sissach-Olten-Sursee und eine Schädigung der daran liegenden Ortschaften, sowie eine Verschlechterung des Verkehrs der Zentral- und Westschweiz mit Luzern. Diesen Nachteilen steht die Abkürzung der Entfernung von Basel nach Arth-Goldau, bezw. Mailand, um 10 km als einziger und hauptsächlich den Güterzügen zukommender Vorteil gegenüber. Dieser Vorteil ist zu gering, um eine Ausgabe, welche zweimal so gross ist, als die für das Hauensteinprojekt veranschlagte, zu rechtfertigen.

6. Der Bau einer neuen Hauensteinlinie zwischen Sissach und Olten muss den andern Juradurchstichprojekten vorgezogen werden, weil durch die Tieferlegung des bestehenden Tunnels der Verkehr sowohl nach dem Gotthard, als nach der Westschweiz verbessert wird, während durch die westlich vom Hauenstein gelegenen Linien (Wasserfallen-, Kellenberg- und Lüsseltalbahn) nur eine im Betriebe unwirksame Distanzabkürzung nach der Westschweiz und dem Simplon und durch die Schafmattbahn nur eine geringe Abkürzung nach dem Gotthard erreicht werden würde. Es ist das die Konsequenz der Entscheidung, die in den 50er Jahren des vorigen Jahrhunderts die Erstellung der Hauensteinlinie herbeigeführt hat. Als sich die vom Bundesrate auf Grund eines von der Bundesversammlung am 14. Dezember 1849 gefassten Beschlusses berufenen

Experten Stephenson und Swinburne in ihrem Bericht vom 12. Oktober 1850 gegenüber der Wasserfallen- und der Bötzbarglinie zugunsten der Hauensteinlinie aussprachen, taten sie dies mit der Absicht, eine Linie zu schaffen, welche „dem grössten Teil der schweizerischen Bevölkerung“ und nicht nur dem Verkehr nach Westen oder Osten dienen könne. Diese Entscheidung ist damals gebilligt worden, und sie wurde massgebend für den Ausbau eines wichtigen Teiles des innerschweizerischen Eisenbahnnetzes. Heute, wo es sich um eine Verbesserung der Hauensteinlinie handelt, liegt kein Grund vor, den leitenden Gedanken, der zu ihrer Erstellung geführt hat, zu verlassen und sie schädigende neue Linien zu bauen. Für eine dem Güterverkehr dienende Abkürzung der Zufahrt zum Gotthard, wie sie die Schafmattbahn herbeiführen würde, sind die erforderlichen Baukosten zu gross.“

Die Generaldirektion beantragte daher dem Verwaltungsrat, das Projekt IV a zu genehmigen und den Bundesrat zu ersuchen, der Bundesversammlung die Bewilligung eines bezüglichen Kredites von Fr. 22,750,000 zu beantragen.

Unterm 20. November 1909 modifizierte sie diesen Antrag dahin, dass sie um einen Kredit von Fr. 24,000,000 nachsuchte.

G. Beschluss des Verwaltungsrates.

Der Verwaltungsrat fasste sodann in seiner Sitzung vom 25. November 1909 folgenden Beschluss:

„Der Verwaltungsrat genehmigt das vorliegende Projekt IV a betreffend die Verlegung der Hauensteinlinie von Sissach über Gelterkinden und Tecknau nach Olten mit einer Länge von 18 km, einer Maximalsteigung von 10,5 ‰ und einem 8148 m langen Basistunnel und ersucht den Bundesrat, der Bundesversammlung die Bewilligung eines bezüglichen Kredites von Fr. 24,000,000, sei es auf dem Budgetwege, sei es durch Erlass eines besondern Bundesbeschlusses, zu beantragen.“

II.

Das Eisenbahndepartement hat die Vorlage der Generaldirektion vom 8. September 1909 mit dem Beschlusse des Verwaltungsrates vom 25. November 1909 den Regierungen der zunächst beteiligten Kantone Basel-Landschaft, Solothurn, Aargau und Bern zur Vernehmlassung gestellt.

In seiner Vernehmlassung vom 6. Dezember 1909 bemerkte der Regierungsrat des Kantons Solothurn, dass mit dem Projekt der Tieferlegung des Hauensteintunnels die solothurnischen Eisen-

bahninteressen zum zweitenmal tangiert werden, weil, nachdem durch die Münster-Grenchen-Linie die Weissensteinbahn und ihre natürliche Fortsetzung Solothurn Schönbühl in Nachteil komme, nunmehr auch das Projekt der Wasserfallenbahn überholt werden solle. Der Regierungsrat erhebe zwar gegen die Ausführung des Basistunnels keine Einwendung; dagegen möchten die Rechte der Wasserfallenbahn in dem Sinne gewahrt werden, dass, wenn die Verkehrsverbesserung nach der Mittel- und Westschweiz an die Reihe komme, zugunsten dieses anerkannt kürzesten und rationellsten Projektes Gegenrecht gehalten werde.

Der Regierungsrat des Kantons Aargau teilte unter Bezugnahme auf seine Eingabe und diejenige von 74 Gemeinden vom Juli 1907 betreffend das Schafmattbahnprojekt mit Vernehmlassung vom 16. Dezember 1909 mit, dass er dieses Projekt inzwischen durch Herrn Ingenieur A. Trautweiler in Zürich habe begutachten lassen. Dieser komme zum Schlusse, dass die bestehende Hauensteinlinie für den elektrischen Betrieb einzurichten und als Hauptlinie beizubehalten und zur Entlastung dieser Linie die Schafmattbahn mit Ausmündung auf Aarau und Anschluss an die Südbahn zu erstellen sei. Herr Trautweiler weise in dem Gutachten zahlenmässig nach, dass diese Lösung der von der Generaldirektion vorgeschlagenen in verkehrspolitischer, ökonomischer und auch in volkswirtschaftlicher Hinsicht ebenbürtig und teilweise sogar überlegen sei.

Diese Ansicht sei auch diejenige des Regierungsrates, und er halte daran grundsätzlich auch noch heute fest. Dem Projekt eines Hauenstein-Basistunnels haften schwere Nachteile an. Es werde namentlich mit der Ausführung des Basistunnelprojektes eine bestehende wertvolle Linie, das Stück Sissach-Olten, völlig entwertet werden, ohne dass neue Gegenden dem Verkehr erschlossen würden oder für die an der Linie gelegenen Gemeinden auch nur eine Abkürzung der Tarifdistanz erreicht würde. Für den Aargau würde die Ausführung des Basisprojektes einige spezielle Nachteile zur Folge haben, während umgekehrt von der Hauptstadt Aarau und einem erheblichen Teil des Kantons grosse und wohl auch berechtigte Hoffnungen an einen Juradurchstich mit Ausmündung auf Aarau geknüpft werden.

Für den Fall, dass das Hauenstein-Basisprojekt doch zur Ausführung gelangen sollte, stelle der Regierungsrat folgende Begehren:

Die Ausführung dieses Projektes solle keine Benachteiligung der Bötzbberglinie nach sich ziehen und keine Verzögerung der dringlichen Bahnhofumbauten in Brugg, Baden, Aarau und Aarburg zur Folge haben.

Die Fahrpläne der Bötzberrbahn und der aargauischen Südbahn möchten dem Bedürfnis und den früher schon gegebenen Zusicherungen entsprechend verbessert werden.

Es möchte ungefähr von dem Punkte, wo die neue Hauensteinlinie mit der alten südlich der vorgesehenen neuen Eisenbahnbrücke über die Aare zusammentrifft, mit der rechtsufrigen Aarelinie westlich „W“ von Winznau (vergleiche Beilage I zum Bericht der Generaldirektion) eine direkte Verbindung hergestellt werden, die die Führung direkter Züge von Basel über den Hauenstein unter Umgehung von Olten nach Aarau und die Südbahn ermöglichen würde. Diese Lösung würde einen, wenn auch nicht vollwertigen, so doch teilweisen Ersatz der Schafmattbahn bieten, mit der man sich im Aargau zurzeit wohl zufrieden geben dürfte. Es würde dadurch eine wesentliche Verbesserung des Verkehrs zwischen Aarau und Basel herbeigeführt, indem die Distanz zwischen diesen beiden Städten um zirka 3 km abgekürzt und das lästige und zeitraubende Umsteigen in Olten vermieden würde.

Mit Vernehmlassung vom 24. Dezember 1909 führt der Regierungsrat des Kantons Bern, der deshalb, weil das Projekt einer Lüsseltalbahn bernisches Gebiet in Anspruch nimmt, begrüsst werden musste, aus, die Tieferlegung des Hauensteintunnels habe für den Kanton Bern wenig Wert; vielmehr würden durch dieselbe die mit der Abkürzungslinie zum Lötschberg, Münster-Lengnau, verbundenen Interessen des Kantons Bern geschädigt. Der Nutzen des Hauenstein-Basistunnels stehe nicht in dem günstigen Verhältnis zu den damit verbundenen Bau- und Betriebsausgaben der schweizerischen Bundesbahnen, wie die Generaldirektion annehme. Er bezweifle, dass die vorgesehenen Totalkosten von Fr. 24,000,000 für den doppelspurigen Bau der Linie Sissach-Gelterkinden-Tecknau-Olten hinreichen, und halte gemäss seinen Berechnungen dafür, dass die Baukosten vielmehr auf Fr. 26—27,000,000 anzusetzen seien. Aber auch die Betriebsverhältnisse dieser neuen Linie würden sich kaum so günstig gestalten, wie die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen annehme. Solange unterhalb Sissach zwischen Nieder-Schönthal und Liestal, sowie zwischen Lausen und Sissach noch Steigungen von 12 ‰ vorkommen, seien die von ihr geltend gemachten Vorteile des 10 ‰-Projektes gegenüber dem 12 ‰-Projekt illusorisch. Ferner dürften die Betriebskosten der Linie Sissach-Läufelfingen-Olten, welche als Nebenbahn weiter betrieben werden solle, von der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen mit Fr. 150,000 jährlich zu niedrig berechnet worden sein. Wenn zukünftig vielleicht auch nur 5 Züge (Güterzüge inbegriffen) täglich in jeder Richtung auf der Bergstrecke mit

Bedienung der bisherigen Stationen verkehren sollen, so würden sich die Betriebskosten doch mindestens auf Fr. 3 pro Zugskilometer oder auf Fr. 200,000 pro Jahr belaufen. Ferner sei darauf hinzuweisen, dass auf der Gotthardroute noch viele Verbesserungen, zum Beispiel die durchgehende Doppelspur, dringender seien, als die Tieferlegung des Hauensteintunnels. Mit der Tieferlegung des Hauensteintunnels habe es nicht so sehr Eile. Die schweizerischen Bundesbahnen täten wohl daran, zuerst die Wirkung des seiner baldigen Ausführung entgegengehenden Juradurchstichs zwischen Münster und Grenchen mit Fortsetzung über Lengnau nach Biel abzuwarten, bevor sie zur Ausführung des vorliegenden Projektes schreiten. Über das Projekt einer Lüsseltalbahn äussert sich der bernische Regierungsrat nicht.

In seiner Vernehmlassung vom 29. Dezember 1909 konstatierte der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft zunächst, dass die Tieferlegung des Hauensteintunnels allerdings für einzelne Gemeinden des Ergolztales den Vorteil bringe, dass sie an eine Normalbahn zu liegen kommen. Andererseits habe dieselbe aber für die Gemeinden des Homburgertales nicht geringe Nachteile im Gefolge, und es stehe zu befürchten, dass die letztern die erstern überwiegen werden. Er könne jedoch grundsätzlich seine Zustimmung zu dem Projekte nicht versagen. Dabei müsse er aber verlangen, dass der Lokalverkehr zwischen Sissach-Läufelfingen-Olten unter allen Umständen in einer den Bedürfnissen vollständig entsprechenden Weise durchgeführt werde. Es sollten täglich mindestens 8 Züge für den Personen- und Güterverkehr nach jeder Richtung kursieren, und bei Aufstellung des Fahrplanes müsse Rücksicht genommen werden auf die Bevölkerung, welche auswärts arbeite, auf die Besucher auswärtiger Schulen, auf die in der Umgebung von Läufelfingen gelegenen Kurorte, sowie auf die Geschäftsinhaber in Läufelfingen selbst. An leicht zugänglichen Orten möchten Haltestellen errichtet werden. Der Lokalverkehr Sissach-Gelterkinden werde gegenwärtig durch eine Strassenbahn vermittelt. Ob letztere nach Eröffnung des Basistunnels dies auch noch aus eigenen Mitteln imstande sein werde, sei sehr fraglich, da deren Einnahmen dann zweifellos erheblich zurückgehen werden. Hinsichtlich dieses Lokalverkehrs müsse eine befriedigende Lösung gesucht und gefunden werden. Ferner möchte bei Anlage der neuen Stationen möglichst auf die Lokal- und Verkehrsverhältnisse Rücksicht genommen werden. Schliesslich wünsche er, dass später, wenn einmal die Verkehrsverbesserungen nach der Mittel- und Westschweiz ins Auge gefasst werden müssen, der Bund dann auch für die Verwirklichung der Wasserfallenbahn eintreten werde.

III.

Die Vernehmlassungen der vier erwähnten Kantonsregierungen wurden der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen zur Rückäusserung zugestellt. Dieselbe erwiderte folgendes:

Zur Vernehmlassung des Regierungsrates des Kantons Solothurn.

Hinsichtlich des Projektes der Wasserfallenbahn bestätige die Generaldirektion die in ihrem Bericht an den Verwaltungsrat vom 8. September 1909 enthaltenen Ausführungen. Es wäre volkswirtschaftlich nicht zu rechtfertigen, wenn man für eine eingleisige Bahnanlage zwischen Liestal und Oensingen mit Steigungen von 18 ‰ rund 14 ½ Millionen, beziehungsweise für eine zweigleisige über 20 Millionen aufwenden wollte, besonders wenn man berücksichtige, dass dadurch die schweizerischen Bundesbahnen in empfindlicher Weise geschädigt würden. Der Durchgangsverkehr könnte mit einer solchen Linie nicht gefördert werden; der Lokalverkehr könne dagegen durch einfache und billige Nebenbahnen in ausreichender Weise bedient und gehoben werden.

Zur Vernehmlassung des Regierungsrates des Kantons Aargau.

Die Generaldirektion habe in ihrem Bericht an den Verwaltungsrat vom 8. September 1909 ausgeführt, dass die wirkliche Distanz von Basel nach Arth-Goldau durch eine Schafmattbahn gegenüber der heutigen kürzeren Strecke Basel-Olten-Aarau (gemäss Projekt IV a) um rund 10 km abgekürzt werde. Eine solche Verbindung könnte aber nur für den Güterverkehr in Betracht kommen, da es im Gegensatz zu dem Gutachten des Herrn Ingenieur Trautweiler, auf das sich die Aargauer Regierung stütze, niemals angehen könnte, den durchgehenden Personenverkehr nach dem Gotthard und Italien über diese Strecke zu leiten und damit Luzern, den Hauptplatz des schweizerischen Fremdenverkehrs, abzufahren. Das Gutachten des Herrn Trautweiler veranlasse die Generaldirektion nicht, ihren Standpunkt bezüglich der Verbesserung der Hauensteinlinie irgendwie zu ändern.

Auf die vom Regierungsrat gestellten Eventualbegehren bemerkt die Generaldirektion folgendes:

Sie vermöge nicht einzusehen, inwiefern einzelne aargauische Stationen, respektive die gesamten aargauischen Interessen, gefährdet werden könnten.

Den Fahrplanbegehren der aargauischen Behörden habe sie allerdings nicht in allen Teilen entsprechen können; dagegen müsse bestritten werden, dass die Fahrpläne der Bötzbberglinie und der aargauischen Südbahn total ungenügend seien. Diese hätten im Gegenteil wesentliche Verbesserungen erfahren. Der Fahrplan der Bötzbberglinie biete in jeder Richtung 8 Züge mit Halt auf allen Stationen und 5 Schnellzüge. Auf der aargauischen Südbahn verkehren Werktags mindestens 8 Züge in jeder Richtung; mit dieser Zahl von Fahrgelegenheiten sei dem Bedürfnis des Verkehrs jener Linien in ausgiebigem Masse Rechnung getragen.

Die Möglichkeit, die Hauensteinlinie vor deren Einmündung in den Bahnhof Olten direkt mit der Aarauerlinie zu verbinden, liege vor. Diese Geleiseverbindung könne jedoch, 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.

Zur Vernehmlassung des Regierungsrates des Kantons Bern.

Die Generaldirektion sei nach reiflicher und wiederholter Prüfung zur Überzeugung gekommen, dass die Baukosten des Basistunnels mit 24 Millionen ausreichend bemessen seien; der Voranschlag stütze sich auf genaue Erhebungen. Die zufolge der Tieferlegung der Linie sich ergebenden Ersparnisse an Betriebskosten seien keineswegs übertrieben gerechnet. Zuzufolge der seit dem Zeitpunkt ihrer ersten Berechnung (1907) eingetretenen Steigerung namentlich der Personalausgaben werden die zu erreichenden Minderausgaben mehr als eine Million im Jahr betragen. Die Generaldirektion verweise hierbei auf die Spezialberichte ihres Bau- und Betriebsdienstes.

Im Gegensatz zur Auffassung der Berner Regierung sei sie der Meinung, dass trotz der Erstellung der Linie Münster-Lengnau die Verbesserung der Gotthardroute eine der wichtigsten Aufgaben der schweizerischen Eisenbahnpolitik bleibe. Die Schweiz habe alle Veranlassung, dafür zu sorgen, dass der grosse internationale Durchgangsverkehr nach Italien dieser Route gesichert werde; es liege durchaus nicht im schweizerischen Interesse, dass sich alle die übertriebenen Hoffnungen erfüllen, welche in Frankreich im Zusammenhang mit dem Bau von Münster-Lengnau auf eine Ablenkung des Verkehrs vom Gotthard gesetzt werden. Auf die Zumutung, die schweizerischen Bundesbahnen sollen vorerst eine Verkehrsablenkung durch Münster-Lengnau ruhig abwarten und

dann nach eingetretener Schädigung auf Abhülfe und Wiedergewinnung entgangenen Verkehrs bedacht sein, könne sie nicht eintreten. Die zum Schutze der Interessen der Bundesbahnen zu treffenden Massnahmen seien vielmehr so rasch als möglich zu ergreifen.

Sie halte auch ihre Schätzung der Kosten des Fortbetriebes der Linie Sissach-Läufelfingen-Olten als einspuriger Lokalbahn schon mit Rücksicht auf die einfachen Stationsverhältnisse mit Fr. 150,000 für zutreffend.

Zur Vernehmlassung des Regierungsrates des Kantons Basel-Landschaft.

Die Generaldirektion sei einverstanden, dass der Lokalverkehr zwischen Sissach-Läufelfingen-Olten in einer den Bedürfnissen entsprechenden Weise durchgeführt werde. Dagegen erachte sie es nicht für annehmbar, eine bestimmte Zugszahl zum voraus festzusetzen; es werde Sache der Aufsichtsbehörde sein, im Falle von Differenzen das erforderliche zu verfügen.

Die Frage, ob und eventuell wo weitere Haltestellen zu errichten seien, erfordere ein eingehendes Studium, und es müsse daher deren Beantwortung der Zukunft vorbehalten bleiben.

Die Entscheidung darüber, wie für den Lokalverkehr zwischen Sissach und Gelterkinden zu sorgen sei, müsse auch einem weitem Studium vorbehalten bleiben. Die Generaldirektion anerkennt, dass es erwünscht sei, über das Verhältnis zur Bahn Sissach-Gelterkinden eine Verständigung zu erzielen und erklärt, sie sei zur wohlwollenden Entgegennahme bezüglichher Vorschläge gerne bereit.

Für die Anlage der neuen Stationen müsse in erster Linie die richtige Gestaltung der neuen Linie massgebend sein, und lokale Wünsche könnten nur Berücksichtigung finden, insoweit die rationelle Bestimmung des Tracés nicht benachteiligt werde.

Die Frage des Zurückkommens auf die Wasserfallenbahn müsse einer spätern Zukunft überlassen werden.

IV.

Mit Eingabe vom 8. Januar 1910 tritt der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt energisch für das Projekt eines Hauenstein-Basistunnels ein und ersucht um beförderliche Ausführung desselben, indem er Stellung nimmt gegen die Auffassung des Regierungsrates des Kantons Bern, der zunächst die Wirkung des in Aussicht genommenen Juradurchstichs zwischen Münster und Grenchen abwarten will.

V.

Wir sind mit den Behörden der Bundesbahnen der Ansicht, dass die Verbesserung der Gotthardroute eine der wichtigsten Aufgaben der schweizerischen Eisenbahnpolitik bleibt. Diese Route ist die wichtigste Transitlinie in der Richtung Nord-Süd durch die Schweiz. Es liegt nicht nur im Interesse der Bundesbahnen, sondern auch im Interesse des grössern Teiles der Schweiz, diese Linie möglichst leistungsfähig zu gestalten. Eine wesentliche Verbesserung der Gotthardroute besteht zweifellos in der Tieferlegung des Hauensteintunnels. Dieses Projekt hat in der Öffentlichkeit allgemeines Interesse hervorgerufen. Wir wollen nur erwähnen, dass die Regierung des Kantons Luzern, in Verbindung mit derjenigen von Basel-Stadt, die Vertreter von 13 an der Gotthardroute interessierten Kantonen auf den 22. November 1909 zu einer Konferenz nach Luzern zum Zwecke der Besprechung der Frage der Tieferlegung des Hauensteintunnels eingeladen hat, und dass hierbei die Vertreter von zwölf Kantonen ihre Zustimmung zur Ausführung des Hauenstein-Basisprojektes erklärt haben.

Die verkehrstechnischen Vorteile der Tieferlegung des Hauensteintunnels beruhen auf der Herabsetzung der maximalen Steigungen von 21,8 ‰ zwischen Sissach und Läfelfingen und 26,8 ‰ zwischen Olten und Läfelfingen, auf 10,5 ‰ zwischen Sissach und Tecknau, bzw. 10 ‰ auf der offenen Strecke und 7,5 ‰ im Tunnel zwischen Olten und Tecknau. Daraus ergibt sich, abgesehen von einer Verkürzung der virtuellen Länge der neuen Linie um 30 km und den sich daraus ergebenden kommerziellen Konsequenzen (vgl. S. 653), ein Zeitgewinn von etwa 15 Minuten für die Express- und die Personenzüge und etwa 25 Minuten für die Güterzüge. Zufolge den gekürzten Fahrzeiten wird die Linie durch die einzelnen Züge nicht mehr so lange belegt sein, wie bisher, weshalb ihre Leistungsfähigkeit erheblich gewinnen muss. Man wird innert einem bestimmten Zeitraum mehr Züge als bisher über die Linie führen können. Eine weitere Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Linie ergibt sich sodann aus dem Umstande, dass zufolge der Herabminderung der Steigungen die Züge im allgemeinen stärker als jetzt belastet werden können.

Nun ist allerdings richtig, dass die Strecke Basel-Chiasso als wichtigste Transitlinie unseres Landes noch mehrere andere schwache und vielleicht noch schwächere Punkte aufweist als die Steigungen am Hauenstein, so z. B. die Einspurigkeit der Strecken Sursee-Luzern, Luzern-Immensee, Brunnen-Flüelen und Giubiasco-Chiasso, die Steigung von 18 ‰ zwischen Emmenbrücke und Rothenburg, die Höhenlage des Monte Cenere-Tunnels.

Allein es ist hervorzuheben, dass die Beseitigung auch dieser Mängel in Aussicht genommen und studiert wird. Einige derselben werden noch vor der Vollendung des neuen Hauensteintunnels verschwinden. Dass der Tieferlegung des Hauensteins vor andern grossen Bauten an der Gotthardbahn der Vortritt gegeben wird, ist darin begründet,

dass die Studien und Vorbereitungen für diese anderen Verbesserungen noch nicht so weit gediehen sind;

dass die Verbesserung der Linie Basel-Olten nicht nur dem Verkehr nach dem Gotthard, sondern auch demjenigen nach der Westschweiz zugute kommt, und

dass schliesslich die Zinsen für die dafür aufzuwendenden Kapitalien wahrscheinlich ganz, jedenfalls aber zum grössten Teile, durch Ersparnisse im Betrieb aufgebracht werden können, so dass dadurch eigentlich kein oder jedenfalls kein bedeutender finanzieller Ausfall entstehen wird.

In ihrem Bericht vom 18. Juni 1907 hat die Generaldirektion, um dies hier zu wiederholen, berechnet, dass bei den damaligen Verkehrs- und Betriebsverhältnissen die Ersparnisse an Betriebskosten beim Basistunnel mindestens betragen werden:

beim Expeditions- und Zugdienst	Fr. 130,000
„ Traktionsdienst	„ 750,000
Total	<u>Fr. 880,000</u>

Ferner hat sie die finanziellen Vorteile, welche aus einer Anzahl weiterer, eine Vermehrung der Ersparnisse herbeiführenden Faktoren erwachsen, auf mindestens Fr. 150,000 bis 200,000 gewertet, womit die schon für die nächsten Jahre mit einem Basistunnel zu erzielenden Ersparnisse auf über eine Million steigen.

Die angestellten Berechnungen beruhen teilweise auf Schätzungen und mehr oder weniger sichern Annahmen. Das Eisenbahndepartement hat die zu erwartenden Ersparnisse zum Teil auf anderem Wege zu ermitteln gesucht. So hat es für die Bestimmung der durch intensivere Ausnützung des Zugdienstpersonals zu erzielenden Ersparnisse auf die bisherigen Fahrzeiten der verschiedenen Züge, statt auf die Fahrleistungen des Personals, abgestellt. Und für die Ermittlung der Brennmaterialersparnisse legte es den Minderbetrag der zu leistenden Arbeit in Pferdekraftstunden zugrunde.

Es gelangt dabei zu Zahlen, die sich bis auf etwa 7 % mit denjenigen der Generaldirektion decken.

Auch die Möglichkeit, ausser den zahlenmässig ausgedrückten, noch weitere Ersparnisse auf den von der Generaldirektion aufgeführten Punkten zu erzielen, muss als vorhanden anerkannt werden.

Trotz einer gewissen Unsicherheit, die derartigen Zukunftsschätzungen und -Rechnungen anhaftet, kann zusammenfassend doch bestimmt angenommen werden, dass der Betrieb der neuen tiefergelegten Linie gegenüber demjenigen der bisherigen eine Ersparnis von Fr. 800,000—1,000,000 bringen wird.

Ob die Ordnung der Verhältnisse mit der bestehenden schmalspurigen Strassenbahn Sissach-Gelterkinden und der Fortbetrieb der alten Hauensteinlinie von den Bundesbahnen weitere Opfer, die von den vorgenannten Ersparnissen abzuziehen wären, verlangen wird, lässt sich zurzeit noch kaum beurteilen. Es darf jedoch der Generaldirektion beigestimmt werden, dass ein Betrag von 150,000 Franken für den Betrieb der alten Linie Olten-Sissach als Nebenbahn genügen dürfte. Dieser Summe stehen die von den S. B. B. nicht bezifferten Mehreinnahmen aus dem Lokalverkehr der beiden Strecken, der alten und der neuen, gegenüber. Und da der Fr. 116,000 betragende Anteil der S. B. B. am Aktienkapital der Sissach-Gelterkinden-Bahn bereits auf Fr. 1 abgeschrieben ist, werden die sich aus den beiden Faktoren ergebenden Verluste der S. B. B. keine hohen Summen erreichen.

Im Berichte vom 8. September 1909 erörtert die Generaldirektion der S. B. B. im Nähern die bautechnischen Verhältnisse der beiden Varianten für den Hauenstein-Basistunnel und der verschiedenen Konkurrenzprojekte (Wasserfallen-, Kellenberg- und Lüsseltalbahn).

In dieser Beziehung besteht für uns kein Zweifel, dass eine neue Hauensteinlinie allen andern in der Vorlage behandelten Juradurchstichen vorzuziehen ist, und dass diese neue Linie am besten nach dem Projekt IV a (Sissach-Gelterkinden-Tecknau-Olten) erstellt wird. Die Ausführungen der Generaldirektion über die Vorzüge dieses Projektes gegenüber den andern Lösungen sind so einleuchtend, dass sie keiner weiteren Erörterung bedürfen. Abgesehen von der Kostenfrage, ist denn auch die Variante IV a von keiner Seite ernstlich beanstandet worden. Der Einwendung des Regierungsrates des Kantons Bern, dass die Vorteile des 10 ‰-Projektes gegenüber dem 12 ‰-Projekt (Variante IV b über Sommerau) illusorisch seien, solange unterhalb Sissach Steigungen von 12 ‰ vorkommen, hat die Generaldirektion in ihrem Schreiben vom 25. Januar 1910 mit Recht entgegengehalten, dass die betreffenden 4 Strecken von 10,2 bis 12 ‰ Steigung im Betriebsdienst keine

Rolle spielen, weil sie nur kurz sind und von den Zügen im Anlauf überwunden werden, so dass die Betriebsnormen für 10 % hier von jeher durchgeführt werden konnten.

Auch hinsichtlich der Kostenfrage kann die auf blossen Schätzungen beruhende Kritik der Berner Regierung nicht als begründet anerkannt werden. Nach Prüfung des Kostenvoranschlages, der auf Grund eines Projektes im Massstab 1:2000 aufgestellt worden ist, sowie der ausführlichen Antwort der Generaldirektion vom 28. Januar d. J. auf die Vernehmlassung der Berner Regierung, gelangen wir vielmehr zum Schlusse, dass die vom Verwaltungsrat von Fr. 22,750,000 auf Fr. 24,000,000 erhöhte Bausumme als ausreichend betrachtet werden kann, sofern beim Tunnelbau keine ausserordentlichen Ereignisse eintreten.

Nach der vom Verwaltungsrat für den Tunnel vorgenommenen Erhöhung der Bausumme um Fr. 1,250,000 stellt sich der Kostenvoranschlag wie folgt:

Tunnelstrecke	8148 m à Fr. 2376	. . . =	Fr. 19,360,000
Offene Linie	$\frac{8052}{16,200}$ m à Fr. 572,5	. . =	" 4,610,000
Beitrag an die Aarekorrektur bei Olten		. =	" 30,000
		Total	<u>Fr. 24,000,000</u>

Was sodann die vom Regierungsrat des Kantons Aargau verlangte Führung direkter Züge von Basel über den Hauenstein, unter Umgehung von Olten, nach Aarau und der Südbahn anbelangt, so sind wir mit der Antwort der Generaldirektion vom 28. Januar dieses Jahres einverstanden, wonach die Möglichkeit, die Hauensteinlinie vor ihrer Einmündung in den Bahnhof Olten direkt mit der Aarauerlinie zu verbinden, besteht, dass jedoch diese Geleiseverbindung, wenn sie überhaupt je ausgeführt wird, nur für den Güterverkehr in Betracht kommt und dass an eine Führung von besondern Personenzügen ab Basel gegen Aarau unter Umgehung von Olten und aller dortigen Anschlüsse nicht gedacht werden kann.

Was schliesslich die Stellungnahme der Generaldirektion gegenüber den Angeboten auf Elektrifikation der bestehenden Linie an Stelle des Baues der neuen betrifft, so müssen wir ihr im ganzen Umfange zustimmen. Wir fügen nur bei, dass die Vorteile der Elektrifizierung der Linie Basel-Olten erst zur Geltung gelangen werden, wenn die ganze Strecke Basel-Chiasso elektrisch betrieben werden kann. Dass aber hierfür der Anfang mit der tunnelreichen Gotthardstrecke gemacht werden muss, wo für die vom Bunde erworbenen Wasserkräfte schon namhafte Summen

bezahlt werden, scheint keiner weitem Erörterung zu bedürfen. Die Generaldirektion hat denn auch zunächst die Ausarbeitung der Projekte für diese Strecke ernstlich in Angriff genommen.

Wir sind deshalb der Ansicht, dass das vom Verwaltungsrat genehmigte Projekt IV a betreffend die Verlegung der Hauensteinlinie ausgeführt und der hierfür erforderliche Kredit von Fr. 24,000,000 bewilligt werden solle. Für das Jahr 1910 wäre eine erste Rate von Fr. 200,000 in Aussicht zu nehmen.

VI.

Wir haben uns noch über die Frage auszusprechen, ob die projektierte Bahn Sissach-Gelterkinden-Tecknau-Olten als neue Linie im Sinne des Art. 4 des Rückkaufgesetzes vom 15. Oktober 1897 aufzufassen und ob somit für den Bau dieser Linie der Erlass eines Bundesgesetzes nötig sei.

Neue Linien im Sinne des Art. 4 sind solche, die neue Verkehrsgebiete erschliessen und auch für ihre Existenzfähigkeit auf neuen Verkehr angewiesen sind. Bei der projektierten neuen Verbindung Sissach-Olten kann weder vom Einen noch vom Anderen gesprochen werden. Diese Linie ist in der Hauptsache nicht auf neuen Verkehr angewiesen, indem der durch den Anschluss der Stationen Gelterkinden und Tecknau an das Netz der Bundesbahnen sich ergebende neue Verkehr nur gering ist. Sie dient vielmehr dazu, die bestehende Linie Basel-Chiasso leistungsfähiger zu gestalten und ihr damit den gegenwärtigen Verkehr gegenüber den Konkurrenzbestrebungen auswärtiger Bahnen zu erhalten.

In manchen Fällen kann allerdings darüber Zweifel bestehen, ob eine Tracéänderung als eine neue Linie oder als eine Verbesserung einer bereits bestehenden Linie zu betrachten ist. Die Grenze ist schwer zu ziehen; insbesondere kann nicht einfach darauf abgestellt werden, ob neue Stationen bedient werden oder nicht. Massgebend ist der Zweck der Tracéänderung. Soll in erster Linie eine Verbesserung einer bestehenden Linie angestrebt werden, so kann nicht von einer neuen Linie gesprochen werden, auch wenn neue Stationen errichtet und bedient werden, sofern letzteres als eine notwendige Folge des Hauptzweckes erscheint. Besteht dagegen der Hauptzweck der Tracéänderung darin, neuen Verkehr zu gewinnen, und kommt dem veränderten Tracé auch wirklich ein namhaftes neues Verkehrsgebiet zu, so ist dieses veränderte Tracé als neue Linie zu betrachten. Im vorliegenden Falle kann es keinem Zweifel unterliegen, dass der Hauptzweck der angestrebten Tracéverbesserung die höhere Leistungsfähigkeit der bestehenden Linie Basel-Chiasso ist.

Bei dieser Sachlage erscheint der Umstand, dass die bestehende Linie Sissach-Olten als Lokalbahn weiter betrieben werden soll und dass durch die angestrebte Verbesserung zwei neue Stationen Gelterkinden und Tecknau an das abgeänderte Tracé zu liegen kommen, für die Beurteilung der Frage, ob die Tracéänderung als neue Linie aufzufassen sei oder nicht, ohne Belang.

Aus obigen Gründen ist daher die projektierte Eisenbahnstrecke Sissach-Gelterkinden-Tecknau-Olten nicht als neue Linie im Sinne des Art. 4 des Rückkaufgesetzes zu betrachten.

Durch den nachstehenden Beschlussesentwurf soll in erster Linie der für die Tieferlegung des Hauensteintunnels erforderliche Kredit von Fr. 24,000,000 bewilligt werden.

Sodann ist der Anlass zu benutzen, die Konzessionsgesuche für eine Wasserfallen- und für eine Kellenbergbahn zu erledigen. Nach den vorn gebrachten Ausführungen gelangen wir dazu, dass das erstere zurzeit, das letztere definitiv abzulehnen sei.

Wir empfehlen Ihnen den Beschlussesentwurf zur Annahme und benutzen auch diese Gelegenheit, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 11. März 1910.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Comtesse.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schatzmann.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Bewilligung eines Kredites von Fr. 24,000,000 für die schweizerischen Bundesbahnen zum Zwecke der Erstellung des Hauensteinbasistunnels.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. einer Eingabe des Initiativkomitees für eine Wasserfallbahn vom 24. April 1899;
2. einer Eingabe des Initiativkomitees für eine Kellenbergbahn vom 6. Juni 1899;
3. eines Berichtes und Antrages des Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen, vom 25. November 1909, betreffend die Verbesserung der Hauensteinlinie durch einen Basistunnel;
4. einer Botschaft des Bundesrates vom 11. März 1910,

beschliesst:

I. Den schweizerischen Bundesbahnen wird ein Gesamtkredit von Fr. 24,000,000 zum Zwecke der Verlegung der Hauensteinlinie von Sissach über Gelterkinden und Tecknau nach Olten gemäss dem Projekte IV a bewilligt.

Der für das Jahr 1910 gewährte Kredit wird auf Fr. 200,000 festgesetzt.

II. Das Konzessionsgesuch für eine Kellenbergbahn wird gänzlich, dasjenige für eine Wasserfallenbahn zurzeit abgelehnt.

III. Der Bundesrat ist mit der Vollziehung dieses Beschlusses, welcher am 1. Mai 1910 in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Bewilligung eines Kredites von Fr. 24,000,000 für die S. B. B. zum Zwecke der Erstellung des Hauenstein-Basistunnels. (Vom 11. März 1910.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1910
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	11
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	16.03.1910
Date	
Data	
Seite	639-670
Page	
Pagina	
Ref. No	10 023 677

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.