

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Fortsetzung der schmalspurigen Eisenbahn Therwil-Flühén durch das Leimental nach Rodersdorf.

(Vom 4. Oktober 1902.)

Tit.

Durch Bundesbeschluß vom 30. März 1900 haben Sie der Leimentalbahn-Initiativgesellschaft in Therwil, vertreten durch die Herren Joseph Altenbach, Tierarzt in Rodersdorf, und Jakob Kleiber, Bezirksrichter in Benken, zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer schmalspurigen Eisenbahn von Rodersdorf bis zur Landesgrenze gegen Leimen und von der Landesgrenze bei Benken nach Dornachbrugg (Leimentalbahn) erteilt, wogegen Sie auf das Konzessionsgesuch der Herren Anton Kleiber-Rüger, Landrat in Benken, und Anton Kleiber, alt Landrat in Biel, namens eines Initiativkomitees, für eine schmalspurige Eisenbahn von Oberwil über Biel und Benken nach Rodersdorf, vom 19. Juli 1899, zur Zeit nicht eintraten.

In der Botschaft des Bundesrates vom 16. März 1900 war dem Projekte der Leimentalbahn-Initiativgesellschaft deswegen der Vorzug gegeben worden, weil es die größere Summe von Interessen zu befriedigen vermöchte. Hierbei wurde aber in Aussicht genommen, auf das Projekt Oberwil-Rodersdorf zurückzu-

kommen, falls die Konzessionäre der Leimentalbahn die technischen und finanziellen Vorlagen, sowie die Gesellschaftsstatuten nicht innerhalb der im Art. 5 der Konzession angesetzten Frist von 2 Jahren einreichen würden und auch nicht den Beweis erbringen könnten, daß die Finanzierung der Bahn innerhalb einer neu zu bestimmenden Frist möglich sei. (Vide Seite 6 der zitierten Botschaft vom 16. März 1900.)

Mittelst Eingabe vom 15. März 1902 stellte nun die Leimentalbahn-Initiativgesellschaft ein Fristverlängerungsgesuch, ohne jedoch eine baldige Finanzierung in bestimmte Aussicht stellen zu können.

Diesem folgte unterm 1. April 1902 ein erneutes Konzessionsgesuch des Initiativkomitees Oberwil-Rodersdorf.

Die beiden Gesuche wurden den Regierungen von Solothurn und Basellandschaft zur Vernehmung zugestellt.

Die Regierung von Solothurn erklärte in ihrer Vernehmung vom 10. April 1902, daß sie sich über beide Gesuche nicht in empfehlendem Sinne aussprechen könne, da für den Bahnverkehr des hintern Leimentales eine Weiterführung der Birsigtalbahn die einzig richtige Lösung sei, und die Birsigtalbahn gegenwärtig ernstlich mit dem Studium des Ausbaues ihrer Linie beschäftigt sei.

Der Regierungsrat von Basellandschaft beantragte dagegen unterm 7. Mai, die Konzession für eine schmalspurige Eisenbahn von Oberwil nach Rodersdorf zu erteilen.

Mittelst Eingabe vom 9. August 1902 reichte dann die Birsigtalbahn ein Konzessionsgesuch für die Verlängerung der Birsigtalbahn von Flühen durch das Leimental nach Rodersdorf ein.

Laut dem dem Gesuche beiliegenden allgemeinen Berichte ist die Weiterführung der Birsigtalbahn von Flühen aus durch das Leimental schon seit längerer Zeit der Wunsch der Bewohnerschaft des obern Leimentales, und habe im Laufe des letzten Winters in einem Beschlusse des Gemeinderates von Leimen dadurch direkten Ausdruck gefunden, daß gemäß diesem Beschlusse die Birsigtalbahn angegangen werden soll, ihre Linie von Flühen aus über Leimen in der Richtung nach Rodersdorf zu verlängern. Der Ausführung der Verlängerung der Birsigtalbahn würden seitens Elsaß-Lothringens keine Hindernisse erwachsen.

Im technischen Berichte wird ausgeführt, die projektierte Bahnstrecke hätte ab Flühen in einer längern S-Kurve die nach Leimen (Ober-Elsaß) abfallende Halde des Landskronberges zu gewinnen und von hier aus derselben folgend und das Dorf Leimen streifend, immer sich dem Terrain zur Erzielung günstiger Gefällsverhältnisse anschmiegend, nach Rodersdorf zu führen. Das in den Plänen dargestellte Tracé sei nun in Bezug auf Baukosten, Landerwerb und Betriebsausgaben ein durchaus günstiges. Es sei aber möglich, daß Wünsche der Gemeinden oder die Weiterführung der Bahn ab Rodersdorf auf elsässisches Gebiet, z. B. nach Werenzhausen, noch Änderungen verursachen werden. Die Länge der zu bauenden Bahnstrecke, wovon 1 km. auf die solothurnischen Gemeinden Flühen und Rodersdorf entfielen und der Restbetrag von rund 3 km. auf die oberelsässische Gemeinde Leimen, betrage 4 km. Die Maximalsteigung würde 14 ‰ und die mittlere Steigung 4 ‰ betragen. Dies wären im Vergleich zu den übrigen Strecken der Birsigtalbahn sehr günstige Verhältnisse. Stationen erhielten Leimen und Rodersdorf. Die Spurweite hätte 1 m. zu betragen. Für den Oberbau seien Schienen von ungefähr 25 kg. per Meter in Aussicht genommen.

Die Baukosten betragen Fr. 250,000 und verteilen sich folgendermaßen:

1. Allgemeine Kosten und Projektverfassung	Fr.	15,000
2. Landerwerb	„	30,000
3. Unterbau	„	60,000
4. Oberbau	„	80,000
5. Hochbau	„	35,000
6. Telephon, Mobiliar und Gerätschaften	„	5,000
7. Unvorhergesehenes	„	25,000

Fr. 250,000

Für Rollmaterial sei in diesem Voranschlage deshalb nichts angesetzt, weil seitens der Verwaltung bereits aus andern Gründen eine Vermehrung desselben in Aussicht genommen worden sei.

Die kilometrischen Baukosten seien mit ungefähr Fr. 63,000 hauptsächlich infolge von Errichtung von Hochbauten größer als diejenigen der Strecke Therwil-Flühen, welche nur Fr. 49,000 betragen haben.

Für die neue Strecke ergäbe sich eine mutmaßliche jährliche Einnahme von Fr. 32,000, während die Betriebsausgaben

auf Fr. 23,000 zu stehen kämen, so daß ein Reinertrag von Fr. 9000 erzielt würde.

Die Finanzierung des Unternehmens, das eine Bausumme von Fr. 250,000 erfordere, werde durch das Bestehen eines Eisenbahnsubventionsgesetzes in Elsaß-Lothringen, wonach Mk. 15,000 — und eventuell bis Mk. 20,000 im Maximum — pro Kilometer à fonds perdu bewilligt werden können, erleichtert. Der nach Abzug der reichsländischen Subvention verbleibende Rest von Fr. 180,000 solle durch Ausgabe neuer Aktien aufgebracht werden. Es sei Aussicht vorhanden, daß die schweizerischen Kantone und Gemeinden, vorab der Kanton Solothurn auf Grund seines Eisenbahnsubventionsgesetzes, sich an der Finanzierung beteiligen werden. Der Rest dürfte von Privaten gezeichnet werden.

Dieses Konzessionsgesuch wurde den Regierungen von Solothurn und Basellandschaft mit der Einladung zugestellt, sich gleichzeitig über dieses und die beiden Konkurrenzprojekte der Leimentalbahnen-Initiativgesellschaft und des Initiativkomitees Oberwil-Rodersdorf, beziehungsweise darüber auszusprechen, welches derselben im Interesse der beteiligten Gegend den Vorzug verdiene.

In ihrer Vernehmlassung vom 19. August dieses Jahres sprach sich die Regierung von Solothurn mit aller Entschiedenheit für das Projekt der Verlängerung der Birsigtalbahn aus. Die Tendenz des Projektes, wie übrigens auch der andern beiden Gesuche für Dornach-Therwil-Rodersdorf und Oberwil-Rodersdorf, gehe dahin, das Leimental nebst seinem Hinterlande mit Basel zu verbinden und sodann eventuell den Anschluß an die elsässische Bahn Altkirch-Pfirt etwa in Werenzhausen zu suchen.

Da nun die Birsigtalbahn bereits bis Flühen verkehre und die dortigen beteiligten Kreise diesseits und jenseits der Landesgrenze eine Fortsetzung derselben über Leimen nach Rodersdorf wünschen, wäre ihnen und nicht weniger den Initianten anderer Projekte ein schlechter Dienst geleistet, wenn eine mehr oder weniger aussichtslose Konzession erteilt und damit das technisch und verkehrspolitisch vorteilhafte Unternehmen der Birsigtalbahn auf längere Zeit lahmgelegt würde. Der Grund, warum sie die andern Konzessionsbegehren als aussichtslos bezeichne, bestehe darin, daß deutscherseits ein Initiativkomitee nicht als legitimiert erachtet werde, sich um eine Eisenbahnkonzession zu bewerben, ohne daß dasselbe hierfür einen fertigen technischen und finanziellen Ausweis erbringen könne.

Der Regierungsrat von Basellandschaft bemerkte in seiner Vernehmlassung vom 3. September dieses Jahres, er halte das Projekt Oberwil-Rodersdorf für das zweckmäßigste, indem er darauf hinwies, daß die Strecke Oberwil-Flühen-Rodersdorf 11,4 km., Oberwil-Benken-Rodersdorf dagegen nur 8,8 km. messe. Mit einer Verlängerung der Birsigtalbahn ergäbe sich somit für Leimen und Rodersdorf ein Umweg von 2,6 km., und die basellandschaftlichen Gemeinden Biel und Benken wären vollständig umgangen.

Er gebe daher dem Projekte Oberwil-Benken-Rodersdorf den Vorzug, wolle jedoch gegen das Projekt der Verlängerung der Birsigtalbahn, welches Projekt eigentlich seinen Kanton nicht berühre, keine ablehnende Stellung einnehmen.

Das Eisenbahndepartement, von der Ansicht ausgehend, das Projekt der Verlängerung der Birsigtalbahn habe die meisten Chancen auf Verwirklichung, erstellte einen bezüglichen Entwurf zu gunsten der Birsigtalbahn, und zwar schien es ihm hierbei angezeigt, die durch Bundesbeschluß vom 21. Dezember 1887 (E. A. S. IX, 406) erteilte Konzession für die schmalspurige Eisenbahn Therwil-Flühen auf eine Fortsetzung von Flühen durch das Leimental nach Rodersdorf auszudehnen, wobei mit Rücksicht auf die in den neuern Konzessionen zum Teil abgeänderten Bestimmungen einige Änderungen vorgenommen werden mußten.

Zu den üblichen konferenziellen Verhandlungen, welche am 24. September stattfanden, wurden die Birsigtalbahn, die Leimentalbahnen-Initiativgesellschaft und das Initiativkomitee Oberwil-Rodersdorf, sowie die Kantonsregierungen von Solothurn und Basellandschaft eingeladen. Mit Ausnahme der Leimentalbahnen-Initiativgesellschaft waren sämtliche Eingeladene vertreten.

Die Vertreter der Birsigtalbahn und des Kantons Solothurn befürworteten die Konzessionierung der Verlängerung der Birsigtalbahn, während der Vertreter des Initiativkomitees Oberwil-Rodersdorf die Konzessionierung dieses letztern Projektes empfahl. Aus den gefallenem Voten ist hauptsächlich folgendes hervorzuheben:

Der Vertreter der Birsigtalbahn teilte unter Vorweisung eines Auszuges aus dem Protokoll des Gemeinderates von Leimen mit, daß dieser am 15. Dezember 1901 beschlossen habe, es solle die Birsigtalbahn ersucht werden, Schritte zu tun behufs Erlangung der Konzession für die Verlängerung ihrer Linie von Flühen durch das Liemental nach Rodersdorf. Dieser Beschluß sei an die Kreis-

direktion in Mülhausen weitergeleitet worden. Diese habe das Gesuch unterstützt und werde bei der Reichsbehörde um Subventionierung der auf deutsches Gebiet fallenden Strecke (Mk. 20,000 pro Kilometer) einkommen.

Danach könne die Subventionierung seitens Deutschlands als gesichert betrachtet werden.

Über das Konzessionsgesuch für die deutsche Strecke, für welches die einleitenden Schritte bereits erfolgt seien, habe der Landesausschuß in Straßburg zu entscheiden.

Damit derselbe aber in der nächsten Dezembersession die Angelegenheit noch behandeln könne, sei es notwendig, daß die schweizerische Konzession in der außerordentlichen Herbstsession der eidgenössischen Räte erteilt werde. Andernfalls wäre die deutsche Konzession nicht vor Dezember 1903 erhältlich, weil der Landesausschuß ordentlicherweise nur einmal per Jahr, jeweils im Dezember, zusammentrete.

Der Vertreter des Kantons Solothurn erklärte, er könne zunächst in vollem Umfange die Vernehmlassung der Kantonsregierung vom 19. August bestätigen. Ergänzend fügte er bei, der Gedanke der Verlängerung der Birsigtalbahn sei nicht neu. Dieselbe werde von der Bevölkerung schon längst gewünscht, und wenn einmal die Bahn nach Rodersdorf fortgesetzt sei, so werde deutscherseits die Bahn nach Werenzhausen zum Anschluß an die Linie Altkirch-Pfirt weitergeführt werden.

Die Birsigtalbahn sei, wenn auch nicht in glänzender Lage, doch finanziell derart erstarkt, daß sie die Finanzierung der neuen Strecke innert Jahresfrist bestimmt durchführen könne. Der Kanton Solothurn subventioniere die Linie für die auf Schweizergebiet fallende Strecke mit Fr. 20,000 per Kilometer. Von Deutschland aus werde einzig das Projekt der Birsigtalbahn subventioniert werden.

Dem Initiativkomitee Oberwil-Benken-Rodersdorf werde die Finanzierung nicht gelingen. Solange aber nicht ein fertiger Finanzausweis und detaillierte Baupläne vorliegen, erteilen die deutschen Behörden keinem Initiativkomitee eine Konzession. Aus diesem Grunde sei gar nicht daran zu denken, daß die Linie Oberwil-Benken-Rodersdorf deutscherseits konzessioniert werde.

Der Vertreter des Initiativkomitees Oberwil-Rodersdorf bestritt diese Ausführungen und sprach sich dahin aus, es sollte das in der Botschaft des Bundesrates vom 16. März 1900 enthaltene Versprechen eingelöst und die Konzession dem Initiativ-

komitee Oberwil-Rodersdorf erteilt werden. Könne dasselbe den Finanzausweis nicht leisten, so sei dann immer noch Gelegenheit, auf das Gesuch der Birsigtalbahn zurückzukommen. Er glaube, daß die Aussichten der Birsigtalbahn für die Finanzierung ihres Projektes nicht größer seien als diejenigen für das Projekt Oberwil-Rodersdorf.

Der Vertreter von Basellandschaft erklärte, das Projekt Oberwil-Rodersdorf sei für den Kanton Basellandschaft wegen der Bedienung von Benken und Biel, und weil die Linie Oberwil-Rodersdorf zirka $2\frac{1}{2}$ Kilometer kürzer sei als die Linie Oberwil-Flühen-Rodersdorf, günstiger, indessen erhebe er keine Opposition gegen das Projekt der Birsigtalbahn.

Da somit eine Verständigung zwischen den verschiedenen Interessenten nicht erfolgte, hatten wir uns für eines der drei Projekte zu entscheiden; dabei waren für uns die gleichen Gründe ausschlaggebend, welche schon das Departement geleitet hatten, und welche durch die konferenziellen Verhandlungen nicht entkräftet worden sind. Somit halten wir dafür, es sollte demjenigen Projekte der Vorzug eingeräumt werden, welches am meisten Aussicht auf Realisierung hat. Aus der Vernehmlassung des Kantons Solothurn, sowie aus den Ausführungen der Vertreter dieses Kantons und der Birsigtalbahn anlässlich der konferenziellen Verhandlungen haben wir die Überzeugung gewonnen, daß einzig die Birsigtalbahn darauf rechnen kann, in absehbarer Zeit die Konzession für das auf deutschem Gebiet liegende Teilstück zu erhalten und den Finanzausweis zu erbringen. Wir stehen daher nicht an, trotz der in unserer Botschaft vom 16. März 1900 den Herren Kleiber-Rüger und Konsorten gegebenen Zusicherung, die Konzessionierung der Verlängerung der Birsigtalbahn zu befürworten. Wir haben um so weniger Bedenken, dies zu tun, als zur Zeit jener Botschaft das Projekt der Birsigtalbahn überhaupt noch nicht vorlag. Auch soll der Birsigtalbahn zur Einreichung der vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen für die Strecke Flühen (Leimen)-Rodersdorf nur eine sehr kurze Frist, nämlich 12 Monate, bewilligt werden. Sollte dann innert Jahresfrist die Birsigtalbahn die Einreichung dieser Vorlagen nicht bewerkstelligen können, so könnte immer noch die Linie Oberwil-Rodersdorf konzessioniert werden, sofern wenigstens die Birsigtalbahn nicht den Beweis erbrächte, daß die Finanzierung im Gange sei und innert kürzester Frist durchgeführt werden könne.

Wir empfehlen Ihnen daher den nachstehenden Beschlußentwurf zur Annahme und benützen gleichzeitig den Anlaß, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 4. Oktober 1902.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Zemp.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschuß

betreffend

Fortsetzung der schmalspurigen Eisenbahn Therwil-
Flühen durch das Leimental nach Rodersdorf.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe der Leimentalbahn-Initiativgesellschaft vom 15. März 1902;
2. einer Eingabe des Initiativkomitees für eine Eisenbahn Oberwil-Rodersdorf vom 1. April 1902;
3. einer Eingabe der Birsigtalbahn vom 9. August 1902;
4. einer Botschaft des Bundesrates vom 4. Oktober 1902,

beschließt:

I. Die durch Bundesbeschuß vom 21. Dezember 1887 (E. A. S. IX, 406) den Herren Pümpin, Herzog & Cie. in Bern, bernische Baugesellschaft für Spezialbahnen, zu Handen der Birsigtalbahngesellschaft erteilte Konzession für den Bau und Betrieb einer schmalspurigen Eisenbahn von Therwil nach Flühen, wird auf eine Fortsetzung dieser Bahn von Flühen bis zur Landesgrenze bei Rosenmatt und von der Landesgrenze bei Rodersdorf bis nach Rodersdorf (eventuell bis zur Landesgrenze bei Biederthal) unter den gleichen Bedingungen, jedoch mit folgenden Änderungen, ausgedehnt:

1. Binnen einer Frist von 12 Monaten, vom Datum des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, sind dem Bundesrate die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen für

die Strecke Flühen-(Leimen-)Rodorsdorf nebst den revidierten Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Innert 6 Monaten nach stattgefundener Plangenehmigung ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der neuen Linie zu machen.

2. Binnen 12 Monaten, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die neue Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

3. Die Bahnlinie wird als Nebenbahn im Sinne des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 erklärt.

4. Für Kinder unter vier Jahren ist, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, keine Taxe, für Kinder zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahre die Hälfte der Taxe in beiden Wagenklassen zu zahlen. Der Bundesrat kann eine angemessene Ausdehnung der zur Hälfte der Taxe berechtigenden Altersgrenze verlangen.

5. Das letzte Alinea des Art. 15 erhält folgende Fassung:
„Die Gesellschaft ist verpflichtet, zu Bedingungen, welche im Einvernehmen mit dem Bundesrat aufzustellen sind, Abonnementsbillete zu reduzierter Taxe auszugeben.“

6. Sämtliche Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, bevor die neue Linie dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen.

7. Die Reisenden und das Personal sind bezüglich der aus dem Bundesgesetze über die Haftpflicht, vom 1. Juli 1875, hervorgehenden Verpflichtungen bei einer Anstalt zu versichern.

8. Für die Ausübung des Rückkaufsrechts des Bundes, oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, der beteiligten Kantone Baselland und Solothurn bildet die ganze Linie Therwil-Flühen-Landesgrenze und Landesgrenze-Rodorsdorf ein einziges Rückkaufsobjekt.

9. Der Rückkauf kann erst im Zeitpunkte des Ablaufs der Konzession, d. h. am 11. Januar 1917 erfolgen.

Vom Entschluß des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem Ablauf der Konzession Kenntnis zu geben.

10. Im Falle des Rückkaufes ist nach der Wahl des Rückkäufers entweder der Betrag der erstmaligen Anlagekosten für den Bau und Betrieb oder eine durch bundesgerichtliche Ab-

schätzung zu bestimmende Summe als Entschädigung zu bezahlen.

11. Sollten die unter Ziffern 1 und 2 hiervor festgesetzten Fristen nicht eingehalten werden, so fällt der gegenwärtige Bundesbeschluß dahin, und es tritt der Bundesbeschluß betreffend Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn von Therwil nach Flüen vom 21. Dezember 1887 wieder unverändert in Kraft,

II. Das Gesuch der Leimentalbahn-Initiativgesellschaft betreffend Fristverlängerung für eine Eisenbahn von Rodersdorf zur Landesgrenze bei Leimen und von der Landesgrenze bei Benken nach Dornachbrugg wird abgewiesen und auf das Gesuch des Initiativkomitees für eine Eisenbahn Oberwil-Rodersdorf betreffend Konzession einer Schmalspurbahn von Oberwil über Biel und Benken nach Rodersdorf wird zur Zeit nicht eingetreten.

III. Der Bundesrat ist mit der Vollziehung des gegenwärtigen Beschlusses, welcher sofort in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Fortsetzung der schmalspurigen Eisenbahn Therwil-Flüen durch das Leimental nach Rodersdorf. (Vom 4. Oktober 1902.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1902
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	41
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	08.10.1902
Date	
Data	
Seite	511-521
Page	
Pagina	
Ref. No	10 020 254

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.