

Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Erweiterung der Konzession für die Seethalbahn (Fortsetzung von Lenzburg nach Wildegg).

(Vom 16. September 1890.)

Tit.

Mit Eingabe vom 20. Oktober v. J. bewirbt sich der Betriebsdirektor der aargauisch-luzernischen Seethalbahn (The Lake Valley of Switzerland Railway Company limited) im Namen und zu Händen der letztern um die Konzession für die Fortsetzung ihrer Linie von Lenzburg nach Wildegg und von Emmenbrücke nach Luzern-Untergrund.

Im beigegebenen allgemeinen Bericht ist zur Begründung des Gesuches angeführt, daß die natürliche Verkehrsrichtung für den größern Theil des Gebietes der Seethalbahn nach Baden und Zürich, überhaupt gegen die Ostschweiz gehe, mit welcher aber bisher sehr schlechte Verbindung bestand, ein Fehler, dem durch die Erstellung der Linie Lenzburg-Wildegg werde abgeholfen werden. Ferner sei der Lokalverkehr speziell zwischen Lenzburg und Wildegg ein sehr reger. Auch die direkte Verbindung der Seethalbahn mit Luzern sei von großer Wichtigkeit. Nur nach Herstellung der beiden neuen Linien oder wenigstens der Linie Lenzburg-Wildegg ließen sich für die Seethalbahn befriedigende Fahrpläne gestalten. Die hohe Bedeutung der fraglichen Linie sowohl für die Seethalbahn als für die interessirte Gegend sei so offensichtlich und den Bundesbehörden so wohl bekannt, daß sich Petentin darüber nicht weiter zu verbreiten brauche.

Die Fortsetzung Lenzburg-Wildegg, welche ganz im Kanton Aargau liegt, würde von km. 41,580 der bestehenden Linie Emmenbrücke-Lenzburg abzweigen und als Endpunkt die Station Wildegg der Nordostbahn haben. Die mit der letztern und der Zentralbahn gemeinsam benutzte Station Lenzburg soll aufgegeben und eine eigene Station, sowie für Niederlenz eine Haltestelle errichtet werden. Die bauliche Länge beträgt 3753 m. Die Bahn soll, wie die Hauptlinie, deren Fortsetzung sie ist, normalspurig, aber auf eigenem Bahnkörper angelegt werden. Die Maximalsteigung ist zu 29 ‰, der Minimalkurvenradius zu 180 m. vorgesehen. Für den Oberbau sind die gleichen Typen wie für die Zweiglinie Beinwyl-Reinach in Aussicht genommen und zum Betrieb werde das um einige Personen- und Güterwagen verstärkte Rollmaterial der Hauptlinie dienen.

Die auf Luzernergebiet entfallende Linie Emmenbrücke-Luzern würde bei Emmenbrücke nach 240 m. eigenen Tracé's auf das Geleise der Zentralbahn übergehen, dasselbe bis km. 1,500 benutzen, um dann dasjenige der Nordostbahn bis km. 2,280 in Anspruch zu nehmen, wo die Einmündung in die daselbst zu erstellende Station Luzern zu erfolgen hätte. Es ist vorgesehen, die Gemeinschaftsstation Emmenbrücke aufzugeben und daselbst eine eigene Station zu errichten.

Auf Grundlage der für den Bau der Hauptlinie, namentlich aber der Zweiglinie Beinwyl-Reinach bezahlten Preise werden die Baukosten für Lenzburg-Wildegg auf Fr. 103,000 per km. oder im Ganzen auf Fr. 386,500, für Emmenbrücke-Luzern, welche Linie bloß 500 m. eigene Baulänge aufweisen würde, auf Fr. 73,500 veranschlagt.

Die um ihre Vernehmlassung begrüßten beiden Kantonsregierungen sprachen sich zu Gunsten der Projekte aus.

Die Regierung von Aargau begrüßt die beabsichtigte Verlängerung nach Wildegg im Interesse des Verkehrs. Abgesehen von der Begünstigung des Lokalverkehrs zwischen Lenzburg und Wildegg, bietet die neue Linie wesentliche Verkehrserleichterungen von und nach dem Seethal für einen ziemlich großen Theil des Kantons und für weitere Interessenten. Daß die Linie nicht auf die Straße verlegt werde, könne als ein großer Vortheil für die Gegend betrachtet werden und sei des Weiteren ein Grund zur Empfehlung der Konzessionsertheilung. Dagegen behält sich die genannte Regierung vor, bei Anlaß der Vorlage der Detailpläne allfällige Begehren geltend zu machen, z. B. bezüglich Verlegung der Station Lenzburg, deren Anlage ohne Verbindung mit dem dortigen Bahnhof der Zentral- und Nordostbahn den Güterverkehr

erschwere u. s. w. Von einem auf die Taxen bezüglichen Begehren wird unten die Rede sein.

Der Regierungsrath von Luzern theilt mit Bezug auf die Verlängerung von Emmenbrücke nach Luzern zunächst mit, daß der von ihm einvernommene Stadtrath von Luzern die Entstehung eines weitem gesonderten Bahnhofes bedenklich finde und deßhalb wünsche, daß die Konzessionsfrage nur in Verbindung mit der dringenden Frage der Umgestaltung des Bahnhofes Luzern ihre endgültige Lösung finden möchte. Der Regierungsrath selbst theilt die Ansicht nicht, daß mit der Behandlung des vorliegenden Konzessionsgesuches zugewartet werden solle, bis die Bahnhoffrage ihre Erledigung gefunden habe. In der Art und Weise, wie die Seethalbahn ihre Züge weiter bis in die Sentimatt zu führen gedenke, und in der Anlage eines Personenaufnahmegebäudes an letzterer Stelle, vermag die Regierung ihrerseits eine Beeinflussung der Bahnhoffrage in Luzern überhaupt nicht zu erblicken. Andererseits seien ihr aber die Uebelstände, welche wegen ungenügender Anschlüsse der Seethalbahn an die schweizerische Centralbahn in Emmenbrücke bestehen, genugsam bekannt. Sie habe deßhalb die Ueberzeugung gewonnen, daß eine befriedigende Hebung dieser Unzukömmlichkeiten nur auf dem angestrebten Wege möglich sein werde, da auch das angewandte Hülfsmittel einer Omnibusverbindung von Emmenbrücke nach Luzern nicht ausreiche. Die Regierung empfiehlt deßhalb die Konzessionirung.

Unser Eisenbahndepartement bedeutete die Gesuchstellerin, daß es sich mit Bezug auf die Verbindung Emmenbrücke-Luzern, welche mit bloß 500 m. eigenen Geleises, im Uebrigen aber, d. h. für 2000 m., unter Inanspruchnahme der Geleise anderer Bahnen hergestellt werden wolle, nicht um die Ertheilung einer Konzession handeln könne, sondern die Normirung des beabsichtigten Mitbenutzungsverhältnisses der Verständigung zwischen den beteiligten Bahnverwaltungen anheimgegeben sei. Erst für die getroffenen Vereinbarungen habe dann die Genehmigung und eventuell bei Differenzen die Entscheidung der Bundesbehörden einzutreten (Art. 30 Eisenbahngesetz). Demgemäß wurde die Gesuchstellerin vor Allem auf den Weg der Verständigung mit der Zentral- und Nordostbahn verwiesen.

Was dagegen die Fortsetzung über Lenzburg hinaus bis Wildegg zum Anschluß an die Nordostbahn betrifft, so beantragen wir Ihnen, die Konzession zu ertheilen, und zwar zu den gleichen Bedingungen, welche für die Zweiglinie Beinwyl-Reinach-Menziken in der Konzession vom 1. Juli 1886 (E. A. S. IX, 21 ff.) aufgestellt wurden.

Auf den Vorschlag der Gesuchstellerin, bei diesem Anlasse die Konzession für das ganze Unternehmen, die alten und die neuen Linien, einheitlich zu gestalten, glaubten wir, so sehr wir grundsätzlich mit der Vereinheitlichung einverstanden waren, deßhalb nicht eingehen zu sollen, weil wir uns bei den besondern rechtlichen und thatsächlichen Verhältnissen dieses Unternehmens von einer Verhandlung zur Zusammenlegung der Konzessionen nicht nur keine Vereinfachung der Situation versprochen, sondern neue Schwierigkeiten und Komplikationen zu befürchten Anlaß hatten.

Die Regierung von Aargau hatte in ihrer Vernehmlassung das Begehren gestellt, daß für die Strecke Lenzburg-Wildegg keine höhern Taxen bewilligt werden, als die allgemein bei den andern Thalbahnen üblichen, hielt aber ihre Anregung nicht aufrecht, sondern erklärte sich später mit dem unten folgenden Beschlußentwurf einverstanden, nachdem unser Eisenbahndepartement mit Recht darauf hingewiesen hatte, daß einerseits die Steigungsverhältnisse wenigstens eines Theiles der Linie eine Erhöhung der Normaltaxen nach Mitgabe der Botschaft betreffend Taxerhöhung für Eisenbahnstrecken mit größern Steigungen, vom 11. September 1873 (Bundesbl. 1873, III, 708 ff.), rechtfertigen, und andererseits durch Festsetzung anderer Taxen als für die ganze übrige Linie eine Komplikation geschaffen würde, die nicht im Verhältniß zu dem dadurch dem Publikum verschafften Vortheil stände.

In Betreff der Frage der Verlegung der Station Lenzburg gehen wir mit der Regierung von Aargau einig, daß darüber anläßlich der Vorlage der Detailpläne und nicht bei der Konzessionserteilung zu entscheiden sei.

Endlich haben wir nicht Anstand genommen, dem Wunsche der Gesellschaft bezüglich Abkürzung der in der That etwas umständlichen bisherigen, offiziellen Bezeichnung des Unternehmens Folge zu geben.

Genehmigen Sie, Tit., auch bei diesem Anlasse die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 16. September 1890.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

L. Ruchonnet.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.



(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Erweiterung der Konzession für die Seethalbahn
(Fortsetzung von Lenzburg nach Wildegg).

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

- 1) einer Eingabe der Betriebsdirektion der aargauisch-luzernischen Seethalbahn, vom 20. Oktober 1889;
- 2) einer Botschaft des Bundesrathes vom 16. September 1890,

beschließt:

1. Der Lake Valley of Switzerland railway Company limited, in London, welche inskünftig die Firma „Schweizerische Seethalbahn“ führen wird, als Inhaberin der Konzession für die Linie Lenzburg-Emmenbrücke und die Anschlußbahn von Beinwyl nach Reinach-Menziken, wird die Bewilligung zum Bau und Betrieb einer Fortsetzung ihrer Linie von Lenzburg nach Wildegg, zum Anschluß an die schweiz. Nordostbahn, unter den in dem Bundesbeschluß betreffend Konzession einer Eisenbahn von Beinwyl nach Reinach-Menziken, vom 1. Juli 1886 (E. A. S. IX, 21 ff.), aufgestellten Bedingungen ertheilt.

2. Der Bundesrath ist mit der Vollziehung des gegenwärtigen Beschlusses beauftragt.



Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Erweiterung der Konzession für die Seethalbahn (Fortsetzung von Lenzburg nach Wildegg). (Vom 16. September 1890.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1890
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	40
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	27.09.1890
Date	
Data	
Seite	261-265
Page	
Pagina	
Ref. No	10 014 956

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.