

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die
Fristverlängerung für die Fortsetzung der Birsigtalbahn
von Flühen durch das Leimental nach Rodersdorf.

(Vom 12. März 1907.)

Tit.

Im Jahre 1902 standen sich drei Projekte gegenüber, um Rodersdorf und das Leimental mit Oberwil, Dornachbrugg oder Flühen und somit mit Basel zu verbinden.

Rodersdorf, Flühen und Dornachbrugg liegen im Kanton Solothurn, Oberwil dagegen befindet sich im Kanton Basel-Landschaft. Das Leimental ist teilweise deutsches Territorium. Die Birsigtalbahn, welche ausschliesslich schweizerisches Gebiet durchzieht, hat ihren Anfangspunkt in Basel, bedient Oberwil und endet gegenwärtig in Flühen. Dornachbrugg wird durch die Linie Basel-Delsberg der S. B. B., sowie durch die Birseckbahn bedient.

Die damaligen drei Konkurrenzprojekte bestanden aus :

1. Projekt Oberwil-Biel-Benken-Rodersdorf, Konzessionsgesuch, vom 19. Juli 1899 eines Initiativkomitees Anton Kleiber-Rüger, Landrat in Benken, und Mithafte.

2. Projekt Rodersdorf-Leimen-Benken-Dornachbrugg, sogenannte Leimentalbahn. Dieselbe wurde durch Bundesbeschluss vom 30. März 1900 (E. A. S. XVI, 57) einem Initiativkomitee Josef Altenbach, Tierarzt in Rodersdorf, und Mithafte, konzidiert und war Gegenstand eines Fristverlängerungsgesuches.

3. Projekt Flühen-Leimental-Rodersdorf, Konzessionsgesuch der Birsigtalbahn für die Fortsetzung dieser Linie nach Rodersdorf (eventuell bis zur Landesgrenze bei Biedertal).

Auf unsern Antrag erteilten Sie mit Bundesbeschluss vom 10. Oktober 1902 (E. A. S. XVIII, 186) die Konzession unter

Ziffer 3, lehnten das Fristverlängerungsgesuch unter Ziffer 2 ab, und traten auf das Konzessionsgesuch unter Ziffer 1 zurzeit nicht ein.

Mittelst Eingabe vom 30. August 1906 erneuerte das Initiativkomitee unter Ziffer 1 sein Konzessionsgesuch für eine Eisenbahn Oberwil-Biel-Benken-Rodersdorf. Ihrerseits stellte die Birsigtalbahn unterm 15. September 1906 ein Fristverlängerungsgesuch für die Fortsetzung ihrer Linie von Flühen durch das Leimental nach Rodersdorf.

Da es ausgeschlossen ist, dass die Gegend die beiden Bahnen speisen könnte, übermittelte unser Eisenbahndepartement die beiden Eingaben den Kantonsregierungen mit dem Ersuchen, sich in ihren Vernehmlassungen zu gunsten des einen oder andern Projektes auszusprechen.

Übereinstimmend gaben der Regierungsrat des Kantons Solothurn unterm 3. Oktober 1906 und der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft unterm 17. gleichen Monats den Vorzug dem Projekte der Birsigtalbahn. Der Regierungsrat des Kantons Solothurn schreibt nämlich: „Für die Bahnverlängerung Flühen-Rodersdorf ist die schweizerische und deutsche Konzession erteilt. Ferner ist das Detailprojekt mit Plänen und Kostenvoranschlag (Fr. 280,000) ausgearbeitet und sowohl in technischer, als in finanzieller Richtung fachmännisch sehr günstig begutachtet (alt Nordostbahndirektor Arbenz).

Betreffend die Finanzierung hat die deutsche Reichsregierung pro Kilometer ihres Gebietes Mark 16,000 à fonds perdus zugesagt und die Gemeinde Rodersdorf Fr. 20,000 in Aktienübernahme nebst unentgeltlicher Abtretung des erforderlichen Landes beschossen; ausserdem steht dem Unternehmen eine entsprechende Subvention in Aktienübernahme seitens des Staates Solothurn in Aussicht. Es dürfte daher die Finanzierung des Unternehmens besonders Schwierigkeiten nicht mehr beegnen.

Während demnach auf der einen Seite ein Unternehmen vor, liegt, das alle Gewähr für die Ausführung bietet, steht andererseits demselben ein Gesuch ohne irgendwelche Unterlage entgegen und da kann die Wahl zwischen den beiden wahrlich nicht schwer fallen.

Der Grund, warum das Projekt der Birsigtalbahn mit der Vorlage der technischen und finanziellen Ausweise in Rückstand kam, liegt einerseits in dem umständlichen Verfahren der deutschen Konzessionserteilung und im weitern in der Priorität, welche in zwischen der Einführung des elektrischen Betriebes auf der bestehenden Linie eingeräumt wurde und durch welche das Unter-

nehmen der Bahnverlängerung einen Aufschub um 2 Jahre erleiden musste.“

Seinerseits schreibt der Regierungsrat des Kantons Basellandschaft: „Da die projektierte Linie Oberwil-Rodersdorf keinerlei Aussicht auf Verwirklichung hat, so nehmen wir keinen Anstand, das Gesuch der Birsigtalbahn zur Berücksichtigung zu empfehlen.“

Das Initiativkomitee Oberwil-Biel-Benken-Rodersdorf wurde unter Kenntnissgabe der Vernehmlassungen der beiden Kantonsregierungen ersucht, sein Konzessionsgesuch zu gunsten des Fristverlängerungsgesuches der Birsigtalbahn zurückzuziehen. Das Initiativkomitee teilte jedoch unterm 24. November 1906 mit, dass es sein Konzessionsgesuch aufrecht halte, weil während 4 Jahren die Finanzierung der Fortsetzung der Birsigtalbahn nicht gelungen sei.

Aus den Akten ergibt sich, dass die Finanzierung der Fortsetzung der Birsigtalbahn voraussichtlich in Bälde vollständig durchgeführt werden kann, während keine Aussicht besteht, dass die Linie Oberwil-Biel-Benken-Rodersdorf bald finanziert werden kann.

Aus diesem Grunde geben wir in Übereinstimmung mit den Regierungen der beiden beteiligten Kantone Solothurn und Basellandschaft, dem Fristverlängerungsgesuche der Birsigtalbahn den Vorzug. Was die Dauer der Fristverlängerung anbelangt, so ging das ursprüngliche Gesuch auf ein Jahr, d. h. bis zum 10. Oktober 1907. Da ein Beschluss bis heute nicht gefasst werden konnte, sah sich die Birsigtalbahn veranlasst, mittelst Eingabe vom 9. Februar 1907 um eine Fristverlängerung bis zum 10. Oktober 1908 zu ersuchen. In Anbetracht der kurzen Zeit bis zum Ablauf der ursprünglich verlangten neuen Frist dürfte auch diesem weiteren Gesuche entsprochen werden.

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

Bern, den 12. März 1907.

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

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:
Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

**Fristverlängerung für die Fortsetzung der Birsigtalbahn
von Flühen durch das Leimental nach Rodersdorf.**

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. zweier Eingaben des Initiativkomitees für eine Eisenbahn Oberwil-Rodersdorf, vom 30. August und 24. November 1906 ;
2. zweier Eingaben der Birsigtalbahn, vom 15. September 1906 und 9. Februar 1907 ;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 12. März 1907,

beschliesst:

I. Die im Artikel I, 1, des Bundesbeschlusses betreffend Fortsetzung der schmalspurigen Eisenbahn Therwil-Flühen durch das Leimental nach Rodersdorf, vom 10. Oktober 1902 (E. A. S. XVIII, 186), für die Strecke Flühen- (Leimen-) Rodersdorf ange-setzte und durch Bundesratsbeschlüsse vom 13. Oktober 1903 (E. A. S. XIX, 165) und vom 30. August 1904 (E. A. S. XX, 198) erstreckte Frist zur Einreichung der vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen, sowie der revidierten Statuten der Gesellschaft, wird um zwei Jahre, d. h. bis zum 10. Oktober 1908, verlängert.

II. Auf das erneute Gesuch des Initiativkomitees für eine Eisenbahn Oberwil-Rodersdorf betreffend Konzession einer Schmalspurbahn von Oberwil über Biel und Benken nach Rodersdorf wird zurzeit nicht eingetreten.

III. Der Bundesrat ist mit der Vollziehung des gegenwärtigen Beschlusses, welcher am 1. Mai 1907 in Kraft tritt, beauftragt.

— > < —

**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Fristverlängerung
für die Fortsetzung der Birsigtalbahn von Flühen durch das Leimental nach Rodersdorf.
(Vom 12. März 1907.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1907
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	12
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	20.03.1907
Date	
Data	
Seite	895-898
Page	
Pagina	
Ref. No	10 022 316

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.