**Zeitschrift:** Aarburger Neujahrsblatt
**Band:** - (1974)

**Artikel:** Der Entscheid des Bundesrates über die Eisenbahnlinie Rothrist-Olten
**Autor:** Byland, Max
**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-787677

**Nutzungsbedingungen**
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

**Conditions d'utilisation**
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

**Terms of use**
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

**Download PDF:** 10.12.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch**

# 17 Millionen für den Umweltschutz

# *Der Entscheid des Bundesrates über die Eisenbahnlinie Rothrist – Olten*

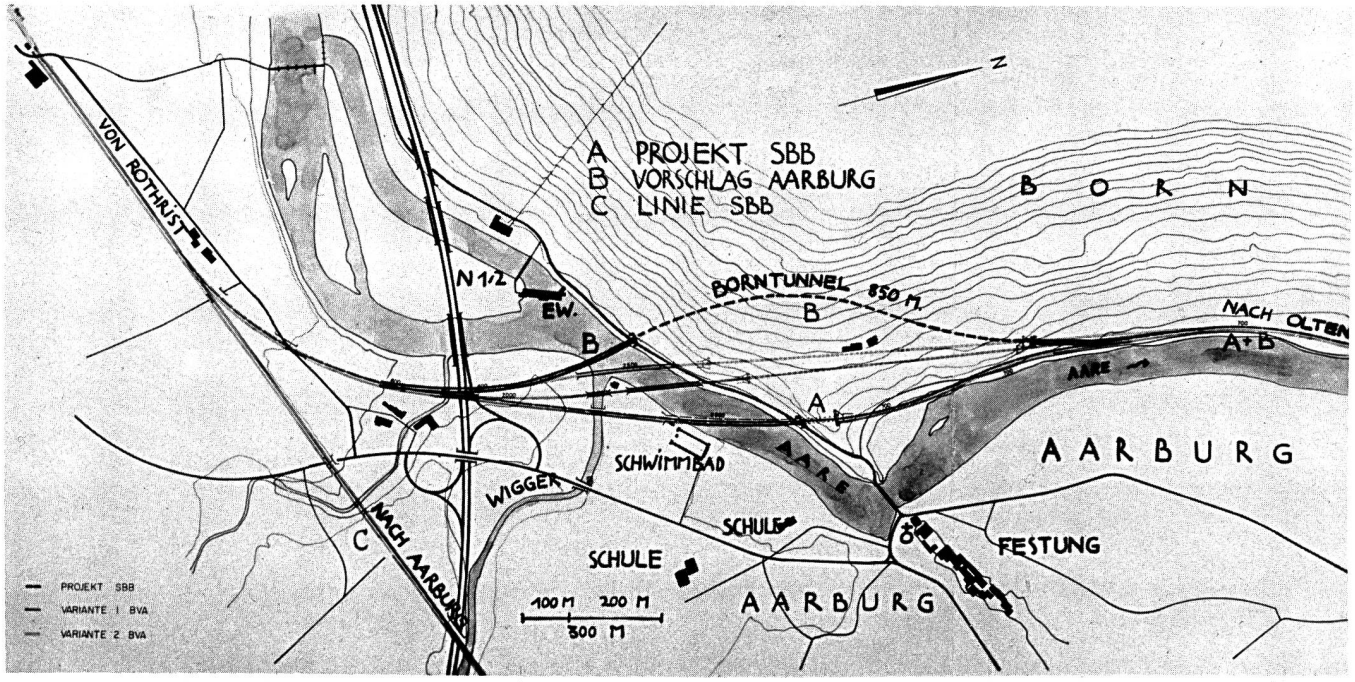
Max Byland, Aarburg

Die Einwohner unseres im Engpass zwischen Born und Festungshügel eingeklemmten Aarestädtchens dürfen aufatmen! Nach einer zehnjährigen, quälenden Ungewissheit ist der Entscheid des Bundesrates in der Frage einer direkten Doppelspurverbindung zwischen Rothrist und Olten gefallen. Die projektierte Linie ist ein Bestandteil des Grossprojektes für den Ausbau und die Entflechtung des Knotenpunktes Olten. Laut generellem Projekt aus dem Jahre 1966 zweigt die neue Linie östlich des Bahnhofes Rothrist von der bestehenden Linie ab, überquert in einer flachen Linkskurve die N 1 und die Wigger, um hierauf das linke Aareufer kurz oberhalb des Städtchens Aarburg zu erreichen. Das Trasse folgt dann dem linken Aareufer zu Füssen des Steilhangs des Borns, überquert auf einem weiteren Viadukt wiederum die Aare, um unmittelbar vor der Einfahrt in den Bahnhof Olten in die bestehende Linie Aarburg—Olten einzumünden. Obwohl grösstenteils auf solothurnischem Gebiet verlaufend, hätte diese Linienführung schwerwiegende Folgen für das Städtchen Aarburg gehabt. Durch den 260 Meter langen, die Aare unmittelbar im Weichbild der historischen Festung schleifend überquerenden, überdimensionierten Viadukt wäre die bis heute noch weitgehend intakte Flusslandschaft entzweigeschnitten und verbarrikadiert worden. Ausserdem wären die Bewohner des Ortskerns zusätzlichen, untragbaren Lärmimmissionen ausgesetzt gewesen, und die Führung einer notwendigen Entlastungsstrasse von Olten zur Autobahnzufahrt bei Rothrist durch den Engpass von Aarburg wäre praktisch verunmöglicht worden.

**Eine realistische Alternative**

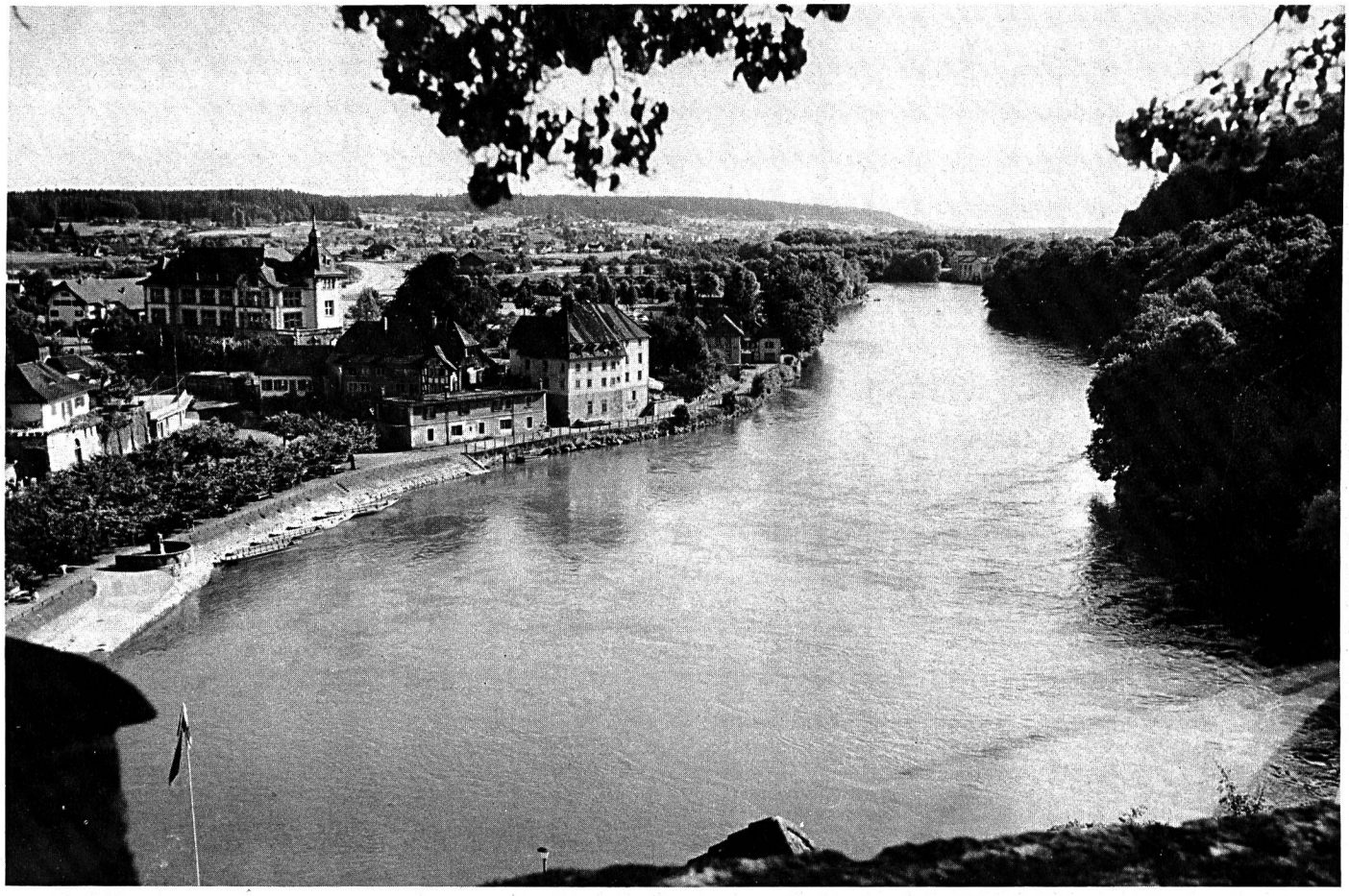
Um diesen Eingriff in seinen engsten Lebensraum auf ein erträgliches Mass zu mildern, brachte Aarburg eine Verschiebung der Linie flussaufwärts bis zur Wiggermündung in Vorschlag. Dadurch wird die Verkürzung des Viaduktes auf 150 Meter ermöglicht, worauf das Städtchen in einem 960 Meter langen Borntunnel umfahren wird. Erst unterhalb des Stadtkerns mündet diese sogenannte Tunnelvariante oder Variante Nord wieder in das im generellen Projekt vorgesehene Trasse — auch Variante Süd genannt — ein. Diese umweltfreundlichere Alternative eliminiert alle wesentlichen Nachteile für Aarburg, erfordert jedoch Mehrinvestitionen in der Höhe von 17 Millionen Franken. Die Regierungen der Kantone Solothurn und Aargau, im Einvernehmen mit den Gemeinden Aarburg und Rothrist, der Schweizerische Bund für Naturschutz und der Schweizer Heimatschutz beantragten mit Eingaben im September und November 1972 beim Bundesrat die Ausführung einer Tunnelvariante Born. Die eidgenössische Kommission für Natur- und Heimatschutz empfahl im gleichen Sinne und lehnte die Variante Süd als untragbar ab. Eine interkantonale Arbeitsgruppe der Regionalplanungen Wiggertal und Olten erachtete im Interesse einer sinnvollen Verkehrsplanung nur die Tunnelvariante als in Frage kommend. Schliesslich gelangten Behörden und Bevölkerung von Aarburg in zwei dramatischen Appellen im Juni 1970 und April 1972 direkt an den hohen Bundesrat.

Demgegenüber beharrten die SBB auf ihrem generellen Projekt aus dem Jahre 1966. Sie konnten sich auf das Eisenbahngesetz aus dem Jahre 1957 (Anforderungen des Verkehrs u. s. f.) und vor allem auf das Bundesbahngesetz vom 23. Juni 1944 stützen. Gemäss letzterem sind die Bahnen «nach gesunden betriebswirtschaftlichen Grundsätzen zu verwalten und zu betreiben.» Nachdem das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement dem generellen Projekt 1966 der SBB im April 1968 die Genehmigung erteilt hatte, verfügte der Bundesrat auf Grund des Beschwerdeverfahrens am 15. Juli 1970, es sei von der Genehmigungsbehörde ein geologisches Gutachten und ein technischer Bericht für eine Tunnelvariante erstellen zu lassen. Das geologische Gutachten lag Ende 1971 vor und stellte fest, dass die geologi-




Die Planskizze veranschaulicht die verschiedenen Projektvorschläge
A Generelles Projekt 1966 der SBB
B Gegenvorschlag Aarburg

Die endgültige Linienführung steht noch nicht fest, dürfte jedoch etwas gestreckter als Variante B verlaufen. Man erkennt den nahezu 1 Kilometer messenden Borntunnel, dank dessen die Nachteile des generellen Projektes weitgehend behoben werden können.



Die überdimensionierte Eisenbahnbrücke des generellen Projektes 1966 hätte die Aare von der Badeanstalt im Hintergrund links bis zum bewaldeten Steilufer im Vordergrund rechts überquert. Gemäss neuer Projektvariante wird die Brücke flussaufwärts verschoben und wesentlich verkürzt (siehe Planskizze).

schen Probleme für die Erstellung eines Borntunnels zwar nicht unüberwindbar seien, jedoch mit gewissen Erschwernissen und entsprechenden Mehrkosten zu rechnen sei. Bei Gesamtkosten für die neue Doppelspur nach generellem Projekt 1966 im Betrage von 60 Millionen Franken (Preisbasis 1971) wird der Mehraufwand für die Tunnelvariante auf 17 Millionen Franken berechnet.

**Weichenstellung für den Umweltschutz — ein bedeutsamer Grundsatzentscheid**

Mit Beschluss vom 16. Mai 1973 beauftragte der Bundesrat die Bundesbahnen, ihre Ausführungsprojekte gemäss Planstudien Nord und Mitte (Tunnelvariante) auszuarbeiten. Damit fällt die Variante Süd gemäss generellem Projekt 1966) dahin.

Der Bundesrat folgte in seiner höchst bemerkenswerten Begründung dem Bundesgesetz über Natur- und Heimatschutz vom 1. Juli 1966, dessen Artikel 2 und 3 den Bund, seine Anstalten und Betriebe (insbesondere auch ausdrücklich die SBB), verpflichten, bei der Planung, Errichtung und Änderung ihrer Werke und Anlagen dafür zu sorgen, dass das heimatliche Landschafts- und Ortsbild, geschichtliche Stätten und Kulturdenkmäler geschont werden.

In seinem Schreiben an die Regierungen der Kantone Solothurn und Aargau sowie an die übrigen Rekurrenten wägt der Bundesrat die Interessen des Natur- und Heimatschutzes, des Umweltschutzes sowie der Orts- und Regionalplanung gegen die wirtschaftlichen Interessen der SBB ab. Er gelangt zum Schlusse, dass die Tunnelvariante in bezug auf die Eingliederung in das Gelände sowie hinsichtlich des Sicht- und Schallschutzes die bestmögliche Lösung darstelle. Hinsichtlich der Mehrkosten von 17 Millionen Franken stellt das Schreiben fest: «Ein derartiger Mehraufwand erscheint im vorliegenden Fall an der Grenze des Verantwortbaren und Tragbaren. Abgesehen davon wird die SBB entsprechende jährliche Mehrkosten für Verzinsung und Amortisation der Baukosten sowie für den weit kostspieligeren Unterhalt der Tunnelstrecke in Kauf nehmen müssen. Immerhin darf nicht ausser Acht gelassen werden, dass es sich bei den 17 Millionen Franken um einen **einmaligen abtragbaren** Aufwand für eine **Dauerlösung** handelt, die sich im Interesse beider Verkehrsträger (Bahn und Strasse), im Interesse der betroffenen Kantone, Gemeinden und Anwohner und ganz allgemein im öffentlichen Interesse rechtfertigen lässt. Das Interesse an einem wirksamen Schutz eines charakteristischen und schönen Orts- und Landschaftsbildes, an der Erhaltung eines wertvollen Erholungsraumes, an der Verminderung lästiger Immissionen und an einer in jeder Hinsicht optimalen Raumplanung verdient gegenüber dem Interesse an der Einsparung von Bau- und Unterhaltskosten den Vorrang.»

Das Schreiben des Bundesrates erwähnt sodann, dass nach Ansicht der Bundesbahnen die Variante Nord «die für eine moderne Bahnstrecke geltenden Trassierungsnormen erfülle».

Im Hinblick auf die im gleichen Raum geplante Schnellverbindungsstrasse Olten-Wiggertal mit Anschluss an die N 1/2, die erst in einem späteren Zeitpunkt gebaut werden soll, verpflichtet der Bundesrat die rekurrierenden Kantone Solothurn und Aargau, «von der Linienführung der Strasse gemäss Variante Nord (ebenfalls Führung durch einen zirka 400 Meter langen Tunnel gegenüber dem Städtchen Aarburg) nicht abzuweichen. Die Einhaltung dieser Verpflichtung sei zu gegebener Zeit durch die Bundesinstanzen zu überwachen.

Der getroffene Entscheid des Bundesrates und die von ihm vorgenommenen Erwägungen verdienen als eindeutiges und richtungsweisendes Bekenntnis zur Priorität des Umweltschutzes und damit der Lebensqualität gegenüber rein wirtschaftlichen Belangen hohe Beachtung. Dabei fand der Bundesrat in der geschlossenen Willenskundgebung aller beteiligten politischen Instanzen und im während eines Jahrzehnts nicht erlahmenden Widerstand der betroffenen Bevölkerung von Aarburg sowie des Natur- und Heimatschutzes den unerlässlichen Rückhalt. Die Öffentlichkeit wird von dieser «historischen Weichenstellung» mit Genugtuung Kenntnis nehmen.

M. Bd.

**Bettwaren**
**und Polsterwerkstätte**
**Spannteppiche**

Für neue Möbel oder Polstermöbel besuche ich mit Ihnen eine der grössten und leistungsfähigsten Polstermöbel- und Möbelausstellung (bei Barzahlung interessante Rabatte)

**R. Kühni-Dietz, Aarburg**
Telefon 062 - 41 10 31

Neu:
Herrenmode in Aarburg

**Ihr Geschäft**

Tel. 062 - 41 13 92

**metzler textil aarburg 4663**

Beste Qualität
zu vorteilhaften Preisen!
Textilwaren für:
Bébé, Kinder, Damen und Herren

Filialen: Olten/Zofingen

Herren- und Damenkonfektion
in unserer neueröffneten
Filiale in Zofingen

**Bettwäsche für den**
ANSPRUCHSVOLLEN
**modernen Haushalt**

**WEBER TEXTIL WERKE** AARBURG
WEBT
SPINNT
KONFEKTIONIERT

**Blumen-Niederer**

**EINKAUFSZENTRUM OFTRINGEN**
Zürichstrasse 2 Telefon 062 - 41 42 27

**Spezialitäten:**
Gepflegte Arrangements
Orchideenschalen
Künstlerische Trockenblumen-Arrangements
Brautsträusse - Dekorationen aller Art
Trauergebinde

**Verkaufsprogramm:**
Schnittblumen, Topfpflanzen, Trockenblumen
Gruppenpflanzen für den Garten
(Begonien, Geranien, Stiefmütterchen etc.)
Gemüse + Blumensetzlinge
Sämereien + Dünger

**Pneu-Spezialgeschäft**

Riesige Auswahl
Erstklass. Markenprodukte

Sicherer vom Fachmann!

**Merz & Burger AG. Aarburg**
Tel. 062 214877
Fachmännische Beratung und Bedienung durch verantwortungsvolle Spezialisten

**SPEZIALITÄT: GÜRTEL- UND BREITREIFEN ALLER MARKEN FÜR SPORTWAGEN**