

Bundesblatt

89. Jahrgang.

Bern, den 8. Februar 1937.

Band I.

*Erscheint wöchentlich. Preis 20 Franken im Jahr, 10 Franken im Halbjahr, zuzüglich
Nachnahme- und Postbestellungsgebühr.*

*Einrückungsgebühr: 50 Rappen die Petitzelle oder deren Raum. — Inserate franko an
Stämpfli & Cie. in Bern.*

3506**Botschaft**

des

**Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Aufhebung
des Gesetzes vom 23. Dezember 1915 über den Bau einer
normalspurigen Eisenbahn von Niederweningen nach Döttingen
(Surbtbahn).**

(Vom 29. Januar 1937.)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Durch Bundesgesetz vom 23. Dezember 1915 (A. S. 32, 135) wurde die Bundesbahnverwaltung beauftragt, eine Eisenbahn von Niederweningen nach Döttingen (Surbtbahn) mit einer Spurweite von 1,435 m zu bauen und zu betreiben, wobei die Kantone Aargau und Zürich bei ihren Erklärungen behaftet wurden, dass sie vor Beginn der Bauarbeiten an die Baukosten einen Gesamtbeitrag von Fr. 700 000 leisten werden. Die Festsetzung des Zeitpunktes des Baubeginnes wurde dem Bundesrate übertragen.

Dieses Gesetz brachte die bundesbehördliche Anerkennung und Unterstützung jahrzehntelanger Bestrebungen der zuletzt im «Surbtbahn-Komitee» zusammengeschlossenen Interessenten, den fast ausnahmslos von allen Eisenbahnverbindungen abgelegenen Gemeinden des Surbtals bessere Verkehrsmöglichkeiten zu bieten, um damit die wirtschaftlichen Existenzbedingungen der Einwohner zu verbessern und der fortschreitenden Entvölkerung des Tales entgegenzutreten. Die bezügliche Botschaft wie auch die Beratungen der Bundesversammlung lassen erkennen, dass es vor allem diese Erwägungen waren, die gegenüber den finanzwirtschaftlichen Nachteilen mangelnder Ertragsfähigkeit der Linie den Erlass des Gesetzes begründeten. Schon unter den damaligen Verhältnissen glaubte man, auf Jahre hinaus mit einem Überschuss der Betriebsausgaben von 20 000 bis 30 000 Franken und einschliesslich der Verzinsung des nicht à fonds perdu gelieferten Anlagekapitals und des Überschusses der Einlagen in den Erneuerungsfonds mit einem jährlichen Ausfall von rund Fr. 100 000 rechnen zu müssen. Doch wurde angenommen, dass die anfangs ungenügenden Betriebserträge sich bei dem sicher zu erwartenden Aufschwung von Handel, Industrie und Gewerbe im Laufe der Zeit bessern

werden, so dass eine Gefährdung des finanziellen Gleichgewichtes der Bundesbahnen nicht zu befürchten sei. So hatte sich trotz des zu erwartenden Fehlbetrages auch der Verwaltungsrat der Bundesbahnen mit der Übernahme des Bahnbaues einverstanden erklärt. Daneben zeigte die Bereitwilligkeit der beteiligten Kantone und Gemeinden wie auch von Privaten, an die damals zu 2,5 Millionen Franken veranschlagten Baukosten einen Beitrag à fonds perdu von Fr. 700 000 zu leisten, wie sehr die Erstellung der Bahn von der Landesegend gewünscht und welche Bedeutung ihr von den Interessenten beigemessen wurde.

Das Gesetz wurde nach Ablauf der Referendumsfrist auf den 15. April 1916 in Kraft gesetzt; wegen der durch den Weltkrieg geschaffenen ausserordentlichen Lage konnte aber von einer sofortigen Inangriffnahme der Bauarbeiten keine Rede sein. Auch in den ersten Nachkriegsjahren durfte, weil es an Rohstoffen und Materialien mangelte und die Kosten des Bahnbaues eine nie dagewesene Höhe erreicht hätten, noch nicht an die Vollziehung des Gesetzes herangetreten werden, so dass einem im Jahre 1919 vom Kanton Aargau gestellten Gesuch, den Bahnbau als Massnahme zur Bekämpfung der herrschenden Arbeitslosigkeit auszuführen, nicht entsprochen werden konnte. Dagegen wurden von den Bundesbahnen während dieser Zeit vorbereitende Projektierungsarbeiten durchgeführt, an deren Kosten das Surbtalbahnen-Komitee auf Rechnung der vorgesehenen Gesamtsubvention im Jahre 1916 gemäss getroffener Vereinbarung einen ersten Beitrag von Fr. 30 000 leistete.

Am 2. Februar 1920 fasste dann aber der Bundesrat, ohne damit die von den Bundesbahnen im Hinblick auf die eingetretene Steigerung der Kosten inzwischen aufgegriffene Frage einer Erhöhung des von den Interessenten zu leistenden Kostenbeitrages präjudizieren zu wollen, den Beschluss, das allgemeine Bauprojekt der Surbtalbahn sei dem Eisenbahndepartement bis spätestens am 1. Juli 1920 zur Genehmigung einzureichen und es sei innert einer Frist von sechs Monaten nach erfolgter Genehmigung des Projektes mit den Erdarbeiten zu beginnen. Die Bundesbahnen kamen der Aufforderung zur Projektvorlage nach, stellten dabei aber fest, dass infolge der eingetretenen Preissteigerung die Baukosten mit Einschluss der Erweiterung der Anschlussstationen Döttingen-Klingnau und Niederweningen auf Fr. 7 615 000, mithin ungefähr das Dreifache des ursprünglichen Kostenvoranschlages, zu berechnen seien und dass sich das jährliche Betriebsdefizit auf etwa Fr. 255 000, der Fehlbetrag der Gewinn- und Verlustrechnung auf etwa Fr. 642 000 belaufen würde. Im Hinblick auf diese völlig veränderten Ergebnisse der neuen Berechnungen, wie auch darauf, dass die Versuche, von den Interessenten eine freiwillige Erhöhung der zu leistenden Subventionen zu erlangen, fehlgeschlagen hatten, hielten die Bundesbahnen dafür, dass es nicht zu verantworten wäre, den Bau der Bahn in jenem Zeitpunkt doch an die Hand zu nehmen; sie stellten daher das Gesuch, der Bundesrat möge seinen Beschluss bezüglich des Baubeginnes in Wiedererwägung ziehen und beschliessen, den Bau der Bahn auf bessere Zeiten zu verschieben. Die Bundesbahnen erklärten sich aber bereit, für die

Zeit der Bauverschiebung, d. h. bis zur Inbetriebnahme der Bahn, im Einvernehmen mit der Postverwaltung die nötigen Massnahmen für die Einrichtung eines Automobildienstes für Personen- und Gepäckverkehr zu treffen und Beitragsleistungen zur Deckung eines allfälligen Fehlbetrages zu übernehmen. Der Bundesrat glaubte indessen, den Wiedererwägungsantrag vorerst noch nicht in Behandlung ziehen, sondern hiefür die Beendigung des von vorneherein geraume Zeit beanspruchenden Plangenehmigungsverfahrens abwarten zu sollen. Da in der Folge die öffentliche Planaufgabe als vorläufige Einleitung des Enteignungsverfahrens wegen der im Herbst 1920 ausgebrochenen Maul- und Klauenseuche verschoben werden musste und erst im Februar 1921 stattfinden konnte, war übrigens schon aus diesem Grunde mit einer Verzögerung der Arbeiten zu rechnen. Bei dieser Sachlage konnte der Bundesrat zu Beginn des Jahres 1921 auch einem erneuten Gesuche des Surbtalbahnen-Komitees, die Ausführung des Bahnbaues als Notstandsarbeit anzuordnen, nicht Folge geben.

Um aber wenigstens den dringendsten Verkehrsbedürfnissen des Surbtales nach Möglichkeit Rechnung zu tragen, wurde dann am 15. August 1921 auf den Strecken Baden-Oberendingen-Döttingen und Oberendingen-Siggenthal vorläufig und versuchsweise der von den Bundesbahnen in Aussicht gestellte Automobildienst eingerichtet mit drei täglichen Fahrten in jeder Richtung, die an die Stelle der bisher an Werktagen ausgeführten 2 Pferdepostwagenfahrten traten. Es gelangten hiefür die ordentlichen Taxen der Post (20 Rp. pro km) zur Anwendung. Angesichts der anhaltend ungünstigen Finanzlage der Bundesbahnen erschien es dann allerdings auch gegeben, mit den Entschliessungen hinsichtlich des Beginnes der Bahnbauarbeiten einstweilen noch zurückzuhalten, um die weitere Entwicklung der Dinge und namentlich auch die mit dem neu eingerichteten Automobildienst zu machenden Erfahrungen abzuwarten. Es war dies um so eher am Platze, als sich in dieser Zeit im Verkehrswesen eine Wandlung zugunsten der motorisierten Strassenfahrzeuge bemerkbar machte. So nahm der Automobildienst seinen Fortgang, wobei allerdings vom 1. Juni 1922 hinweg auf der Strecke Oberendingen-Döttingen, nachdem die auf dieser Strecke liegende Ortschaft Tegerfelden auch von den Kursen Oberendingen-Siggenthal bedient wurde, des geringen Bedürfnisses wegen nur noch ein Kurspaar ausgeführt wurde. Im ganzen nahm aber der Verkehr mit der Aufnahme des Autopostdienstes gegenüber früher erheblich zu. Trotzdem erwuchs hieraus bis Ende 1924 ein Fehlbetrag von rund Fr. 56 000, der von den Bundesbahnen gedeckt werden musste. In einer an den Bundesrat gerichteten Eingabe vom 24. Mai 1924 erklärte allerdings das Surbtalbahnen-Komitee, dass das Automobil der Talschaft und ihren Bewohnern wohl für gelegentliche Reisen Bequemlichkeit biete, dass es aber, weil für den Güterverkehr nicht eingerichtet und für den Personenverkehr — namentlich für tägliche Fahrten der Arbeiter — zu teuer, zur ökonomischen Hebung des Tales nichts Wesentliches beizutragen vermöge und die Bahn nicht ersetzen könne. Es wurde daher erneut das Gesuch gestellt, der Bundesrat wolle nunmehr den sofortigen Beginn der Bahnbauarbeiten verfügen.

Da sich in der Zwischenzeit die wirtschaftlichen Verhältnisse im allgemeinen gebessert hatten und auch die finanzielle Lage der Bundesbahnen sich etwas günstiger zu gestalten schien, glaubten letztere zunächst, die Inangriffnahme der Arbeiten auf das Frühjahr 1926 in Aussicht nehmen zu sollen. In diesem Sinn wurde denn auch im Voranschlag der S. B. B. für das Jahr 1925 für den Bahnbau ein erstmaliger Betrag von Fr. 100 000 vorgesehen und in Döttingen bereits das Baubureau für die Surbtalbahn eingerichtet. Die in der Folge vorgenommene neue Berechnung der Baukosten führte aber trotz aller Vereinfachungen des Projektes ohne die Kosten des Rollmaterials und der Erweiterung der Station Döttingen-Klingnau immer noch zu einer Voranschlagssumme von 4,5 Millionen Franken; der Betriebsvoranschlag liess einen Ausgabenüberschuss von Fr. 137 000 erwarten, und in der Gewinn- und Verlustrechnung war ein jährlicher Fehlbetrag von Fr. 332 000 vorgesehen. Da die in den Jahren 1925 und 1926 wiederum ungünstiger gewordenen Betriebsergebnisse eine derartige weitere Belastung der Bundesbahnen sehr bedenklich erscheinen liessen, glaubte die Generaldirektion die Frage einer Verschiebung des Surbtalbahnbaues erneut stellen zu müssen, wobei sie auch auf die Umwälzungen hinwies, die das Transportwesen seit dem Jahre 1915 infolge der starken Ausdehnung des Automobilverkehrs erfahren hatte.

Anlässlich einer am 14. April 1926 mit einer Vertretung des Surbtalbahn-Komitees stattgehabten Besprechung erklärte dann der Vorsteher des Post- und Eisenbahndepartements, dass der Bundesrat nicht daran denke, das Bundesgesetz vom 23. Dezember 1915 über den Bau der Surbtalbahn rückgängig zu machen, dass er aber angesichts der bestehenden Sachlage die Bundesbahnen auch nicht daran hindern werde, den Versuch zu machen, ob nicht im Einvernehmen mit den beteiligten Kantonen und Gemeinden nochmals eine zeitweilige Verschiebung des Bahnbaues möglich sei.

Gestützt hierauf unterbreitete die Generaldirektion der Bundesbahnen den Regierungen der Kantone Aargau und Zürich am 2. Juli 1926 eine Reihe von Vorschlägen, die unter grundsätzlicher Wahrung der durch das Gesetz vom 23. Dezember 1915 geschaffenen Rechtslage und der zugunsten der S. B. B. bestehenden Subventionsverpflichtungen darauf hinzielten, eine Verständigung über eine Verschiebung der Bahnbauarbeiten um weitere 10 Jahre, d. h. bis zum Frühjahr 1936, herbeizuführen. Diese Vorschläge bezogen sich in der Hauptsache auf:

- a. die Verlegung der bestehenden Station Niederweningen um ca. 950 m westwärts zum Zwecke der auch im Interesse der Talschaft liegenden bessern Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse der dortigen Industrie,
- b. die Einrichtung eines guten, leistungsfähigen Postautomobildienstes zwischen der neuen Station Niederweningen, der Station Döttingen-Klingnau und dem Bahnhof Baden, zu Lasten der Bundesbahnen,
- c. die Beförderung der Reisenden und die Ausgabe von Arbeiterabonnements zu den Fahrpreisen 3. Klasse bzw. nach den bezüglichen Vorschriften der Bundesbahnen,

- d. die Besorgung des Gütertransportes zwischen Niederweningen und Döttingen, und zwar zu den Taxen, die beim Bestehen der Bahn zu entrichten wären,
- e. die Ausrichtung eines jährlichen Beitrages der S. B. B. an die Kosten des Unterhaltes der Surbtalstrasse.

Diese Vorschläge fanden auch die Unterstützung des aus den Vertretern der Verkehrsinteressenten zusammengesetzten Kreiseisenbahnrates III, der einstimmig der Auffassung Ausdruck gab, dass die Voraussetzungen für den Baubeginn der Surbtalbahn in jenem Zeitpunkt nicht vorlagen.

Die eidgenössischen Räte beschäftigten sich ebenfalls mit der Angelegenheit. So nahm der Ständerat in seiner Sitzung vom 8. Dezember 1926 bei der Behandlung des Voranschlages der Bundesbahnen für das Jahr 1927 folgendes Postulat entgegen:

«Der Bundesrat ist ersucht, zu prüfen, ob nicht in Hinsicht auf Art. 4 des Bundesgesetzes vom 23. Dezember 1915 über den Bau der Surbtalbahn sein Beschluss vom 2. Februar 1920 über die Festsetzung des Zeitpunktes, in welchem der Bau zu beginnen hat, in Wiedererwägung zu ziehen sei.»

Ebenso wurde vom Nationalrat in der Sitzung vom 9. Juni 1927 auf Antrag der Bundesbahnkommission das nachstehende Postulat angenommen:

«Der Nationalrat,

angesichts des Bundesgesetzes vom 23. Dezember 1915 betreffend den Bau einer normalspurigen Eisenbahn von Niederweningen nach Döttingen (Surbtalbahn),

in Erwägung:

1. dass es notwendig erscheint, die Verkehrsverhältnisse des Surbtales zu verbessern,
2. dass es aber bei der Entwicklung, die der Automobilverkehr nimmt, und bei den auf diesem Gebiet in den letzten Jahren von den S. B. B. gemachten Erfahrungen wie auch bei den gegenwärtigen Rechnungsabschlüssen der S. B. B. nicht angezeigt wäre, im gegenwärtigen Zeitpunkt mit dem Bau der Surbtalbahn zu beginnen,
3. dass der von den S. B. B. mit Schreiben vom 2. Juli 1926 gemachte Vorschlag geeignet ist, den Verkehrsbedürfnissen des Surbtales bis auf weiteres Genüge zu leisten, indem nach demselben nicht nur die Verbindungen in der Richtung des Tales hergestellt werden, sondern auch direkte Automobillinien nach Baden vorgesehen sind, und dass damit eine weitgehende Herabsetzung der Kosten für den Reisendenverkehr und die Güterbeförderung verbunden ist,
4. dass es nach Art. 4 des vorstehend genannten Bundesgesetzes Sache des Bundesrates ist, den Zeitpunkt des Baubeginnes festzusetzen, somit auch seine Sache, eventuell auf einen bereits angesetzten Zeitpunkt zurückzukommen,

ladet den Bundesrat ein, zu prüfen,

ob sein Beschluss vom 2. Februar 1920 betreffend die Planaufgabe und den Zeitpunkt des Baubeginnes nicht in Wiedererwägung zu ziehen sei.»

Bei den Interessenten selbst fanden die Vorschläge der Bundesbahnen zunächst eine geteilte Aufnahme; es war daher anzunehmen, dass deren Behandlung geraume Zeit beanspruchen werde. Immerhin drängten die beteiligten Gemeinden bald auf rasche Einführung der für den Postautomobilverkehr angebotenen S. B. B.-Taxen und des Güterautomobildienstes. Da es auch den Bundesbahnen daran gelegen war, die Interessen des Surbtalles im Rahmen des Möglichen schon vor der Erstellung der Bahn zu befriedigen und auch bei den weitem Verhandlungen die mit der vorgeschlagenen Verkehrsregelung zu machenden Erfahrungen berücksichtigen zu können, wurde der erweiterte Postautomobildienst unter Anwendung der S. B. B.-Taxen 3. Klasse (7,5 Rp. per km bzw. 1,5 Rp. per km für Arbeiterabonnements), ohne die Verständigung über die grundsätzliche Frage der Bauverschiebung abzuwarten, bereits am 10. Oktober 1927 aufgenommen. Über die gemachten Vorschläge hinaus wurden auch die bisherigen Automobilverbindungen auf der Strecke Oberendingen–Siggenthal beibehalten und für diese die gleichen Taxen angewendet wie auf den übrigen Strecken. In den Hauptrelationen wurden damit folgende Verbindungen in jeder Richtung geboten:

zwischen Döttingen und Oberendingen 3 tägliche und 1 werktätliches Kurspaar,
 zwischen Siggenthal und Oberendingen 3 tägliche Kurspaare,
 zwischen Oberendingen und Niederweningen 2 tägliche und 1 werktätliches Kurspaar,
 zwischen Oberendingen und Baden 5 tägliche Kurspaare und ausserdem 1 werktätliches Kurspaar zwischen Lengnau und Baden.

Die Herstellung von Verbindungen mit Niederweningen und die Vermehrung derjenigen mit Döttingen vermochte aber an der schon aus der Zeit der Pferdepost bekannten Tatsache, dass sich der Hauptverkehr der Surbtalgemeinden nicht in der Talrichtung, sondern nach und von Baden und dem Limmattal bewegte, nicht viel zu ändern. So wurde denn schon ab 15. Mai 1929 die Zahl der zwischen Oberendingen und Niederweningen verkehrenden Kurse wegen mangelnder Frequenz auf 1 tägliches und 1 werktätliches Kurspaar reduziert, wogegen auf 15. Mai 1930 ein weiterer werktätlicher Kurs von Baden nach Oberendingen eingelegt werden musste. Am 15. Mai 1931 folgte dann die Einführung eines weitem täglichen Kurspaares zwischen Döttingen und Oberendingen.

Unmittelbar nach der Einführung des erweiterten Postautomobilbetriebes, nämlich am 1. November 1927, wurde zwischen Niederweningen und Döttingen unter Anwendung der S. B. B.-Tarife auch der Automobilgüterdienst mit einem fahrplanmässigen Stückgüterkurs in jeder Richtung und Zwischenfahrten nach Bedarf, eröffnet. Auf den gleichen Zeitpunkt wurden auch die für den Güterverkehr zwischen Döttingen–Klingnau einerseits, Niederweningen und weiter

andererseits, sowie zwischen Niederweningen und den über Döttingen-Klingnau hinaus gelegenen Stationen vorgesehenen, in der Berücksichtigung der tarifrischen Einwirkungen der Surbtallinie bestehenden Taxerleichterungen eingeführt.

Das finanzielle Ergebnis dieser Massnahmen war freilich recht unerfreulich; im ersten Jahre der Durchführung des erweiterten Autobetriebes ergab sich bei ca. Fr. 97 400 Betriebseinnahmen ein Ausgabenüberschuss von ca. Fr. 122 600, und trotz kleiner Einnahmensteigerungen erbrachten auch die folgenden Jahre eher ungünstigere Endresultate. Dabei ist der aus den Taxerleichterungen im Güterverkehr entstandene Frachtausfall nicht mitgerechnet.

Inzwischen gingen nun die Verhandlungen über die Vorschläge der Bundesbahnen vom 2. Juli 1926 vor sich. Dabei stellte sich die Regierung des Kantons Aargau auf den Standpunkt, dass der Automobilverkehr, insbesondere auch der Postautomobilbetrieb, eine mit grossen Aufwendungen verbundene Neuanlage der Surbtalstrasse notwendig mache und dass die Bundesbahnen daher statt eines jährlichen Beitrages an die Kosten des Strassenunterhaltes einen einmaligen Zuschuss von 1 Million Franken an die Strassenbaukosten entrichten sollten. Gleichzeitig schlug sie vor, den Beginn des Bahnbaues nicht nur bis 1936, sondern auf unbestimmte Zeit zu verschieben, weil es sich nicht lohnen würde, die teure Strasse zu erstellen, wenn dann bald darauf doch die Bahn gebaut würde. Dieser Vorschlag wurde im Laufe der Verhandlungen im Sinne einer Verschiebung des Baubeginnes bis Ende 1942 abgeändert und noch ergänzt durch Bestimmungen für den Fall, dass die Bahn vor oder nach dem vorgesehenen Termin eröffnet würde. Die Generaldirektion der S. B. B. erklärte sich mit dieser, in einem Vertragsentwurf vom 2. Mai 1930 niedergelegten Regelung einverstanden, und in der Folge stimmten ihr auch die sämtlichen aargauischen Surbtalgemeinden, die sich ursprünglich teilweise noch jeder Bauverschiebung widersetzt hatten, zu.

Die Regierung des Kantons Zürich lehnte jedoch den Verschiebungsvorschlag des Kantons Aargau ab und stellte daneben eine Reihe anderer Forderungen, auf die die Bundesbahnen nicht eingehen zu können glaubten. Sie bestand auch in ihrem Gegenvorschlag vom 13. November 1930 darauf, dass spätestens im Jahre 1936 mit den Bauarbeiten begonnen werde, und verlangte, dass in der Zwischenzeit wenigstens den Stationen von Niederweningen bis Oberglatt alle tarifrischen Rückwirkungen der Surbtalbahn zugestanden würden. In einer diese Begehren bestätigenden Eingabe vom 19. Februar 1931 wurde noch besonders ausgeführt, dass es sich nicht allein um lokale Vorteile der unmittelbar berührten Gemeinden, sondern namentlich auch um eine Verbesserung des Durchgangsverkehrs Richtung Rapperswil-Arlberg und eine Entlastung des Platzes Zürich von diesem internationalen Verkehr handle. Andererseits anerkannte die Regierung des Kantons Zürich nun allerdings auch, dass die Subvention des Kantons, wie sie im Jahre 1913 festgesetzt worden sei, den Verhältnissen und Interessen nicht mehr entspreche, und sie erklärte sich für den Fall der Ausführung des Bahnprojektes bereit, dem Kantonsrat eine angemessene Erhöhung der Subvention des Kantons zu beantragen.

Nun konnte aber die Forderung des Kantons Zürich, dass der Baubeginn nicht über 1936 hinaus verschoben werde, mit den Begehren des Kantons Aargau nicht in Einklang gebracht werden. Daneben mussten es die Bundesbahnen ablehnen, zu den von ihnen für den Automobildienst im Surbtal bereits zugestandenen Opfern noch einen weitem Ausfall an Frachtbeträgen zu übernehmen. Sie vermochten ferner die Ansicht, der Bau der Surbtalbahn sei für den Kanton Zürich von besonderem Interesse und zur Verbesserung des Durchgangsverkehrs Basel-Rapperswil-Arlberg nötig, nicht zu teilen und bezeichneten es schliesslich auch als nicht denkbar, dass der ihnen durch den Bau der Bahn erwachsende Verlust durch die Subventionen der Kantone und Gemeinden auch nur annähernd ausgeglichen werden könnte.

Damit mussten die Bestrebungen der Bundesbahnen, über die Verschiebung des Bahnbaues eine Verständigung herbeizuführen, als gescheitert betrachtet werden.

Die Erfahrungen, die seit dem Herbst 1927 mit dem erweiterten Automobildienst gesammelt worden waren, liessen es nun aber angezeigt erscheinen, die volkswirtschaftliche Bedeutung einer Surbtalbahn erneut zu prüfen. Wenn auch die im Automobildienst beförderten Verkehrsmengen im ganzen einen ansehnlichen Umfang erreicht hatten, so war dabei der Verkehr auf den Autostrucken des eigentlichen Surbtalles (Döttingen-Oberendingen-Niederweningen) weit geringer als auf den übrigen, von der projektierten Bahn nicht berührten Strecken. So beliefen sich im Jahre 1930 die Einnahmen auf der eigentlichen Bahnersatzlinie im Personen- und Güterverkehr zusammen nur auf etwa Fr. 41 000 bei einer Gesamtbetriebseinnahme von Fr. 112 750. Da der Verkehr des Surbtalles, wie schon erwähnt, in der Hauptsache nach Baden orientiert ist und da die Postautomobilverbindungen mit Baden, die auch nach Eröffnung der Surbtalbahn kaum aufgehoben werden dürften, diesen Verkehr bequemer und selbst bei Erhebung der normalen Postautomobiltaxen in der Regel nicht erheblich teurer besorgen können, als die nach Döttingen führende Bahn dies zu tun vermöchte, so konnte aus dem Bau der Bahn eine wesentliche Zunahme des sich in der Richtung Niederweningen-Döttingen oder umgekehrt bewegenden Verkehrs kaum erwartet werden. Im Gegenteil war eher zu vermuten, dass der Bahn auch der sich nur auf ganz kurze Distanz in der Richtung des Surbtalles bewegende Verkehr, wie z. B. derjenige zwischen Oberendingen-Lengnau und der Strassenabzweigung nach Baden, durch den Postautomobildienst zum Teil entzogen würde. Es musste daher mit Bestimmtheit damit gerechnet werden, dass der der Bahn zufallende Verkehr erheblich hinter den frühern Annahmen zurückbleiben würde und dass auch die im Jahre 1926 für die Bahn noch auf Fr. 143 000 veranschlagten Transporteinnahmen bei weitem nicht erreicht würden. Die Überprüfung der Bau- und Betriebskosten sowohl des Bahn- als des Autobetriebes wie auch der Gewinn- und Verlustrechnung ergab daher bei einer gegenüber 1926 unveränderten Bahnbaukostensumme für den Bahnbetrieb ein Defizit der Betriebsrechnung von Fr. 254 000 und ein solches der

Gewinn- und Verlustrechnung von rund Fr. 440 000. Demgegenüber stand das im Durchschnitt der Jahre 1928 bis 1930 ca. Fr. 122 000 betragende Defizit des Automobilbetriebes (Personen- und Güterdienst zusammen), so dass unter Berücksichtigung eines Beitrages an den Strassenunterhalt (Fr. 70 000 gemäss Angebot vom 2. Juli 1926) sowie der Amortisation und Verzinsung der Aufwendungen für die Verlegung der Station Niederweningen auch bei einer weitem Verschiebung des Bahnbaues immer noch mit einem von den Bundesbahnen zu deckenden Fehlbetrag der Gewinn- und Verlustrechnung von ca. Fr. 227 000 gerechnet werden musste.

Unter Hinweis auf diese in Aussicht stehenden unerfreulichen Folgen des Gesetzes vom 23. Dezember 1915 und auf die Veränderungen, die der Weltkrieg und die Entwicklung des Automobils im Verkehrsleben mit sich gebracht hatten, sowie im Hinblick auf ihre zusehends sich verschlechternde Finanzlage stellten die Bundesbahnen dem Post- und Eisenbahndepartement zuhanden des Bundesrates am 2. Juni 1931 folgende Anträge:

1. der Bundesrat möge der Bundesversammlung die Aufhebung des Bundesgesetzes vom 23. Dezember 1915 beantragen;
2. für den Fall, dass der Bundesrat hierauf nicht eintreten sollte, möge er der Bundesversammlung beantragen, es seien die durch die Durchführung des Gesetzes vom 23. Dezember 1915 erwachsenden und durch die Transporteinnahmen nicht gedeckten Kosten vom Bund zu übernehmen.

Im Hinblick auf ihre Tragweite sah sich das Post- und Eisenbahndepartement veranlasst, diese Vorschläge, die zum ersten Male die Frage einer Aufhebung des Bundesgesetzes betreffend den Bau der Surbtalbahn zur Diskussion stellten, zunächst den interessierten Regierungen der Kantone Aargau und Zürich zur Vernehmlassung zu unterbreiten. Die beiden Kantonsregierungen gingen in der Folge in ihren bezüglichen Äusserungen darin einig, dass sie beide eine Aufhebung des genannten Gesetzes ablehnten. Sie willigten lediglich in eine Verschiebung des Bahnbaues ein. Die daran geknüpften Bedingungen waren in ihrem Endzweck im grossen und ganzen ebenfalls übereinstimmend und betrafen in der Hauptsache die Finanzierung einer neuen Surbtalstrasse, die Verlegung der Station Niederweningen und die Durchführung des Automobildienstes. Dagegen wichen sie bezüglich des Ausmasses der dem Bunde bzw. den Bundesbahnen zur Regelung der Verkehrsverhältnisse im Surbtal zugedachten finanziellen Leistungen in einzelnen Punkten voneinander ab.

Die aargauische Regierung verlangte, dass die Verschiebung des Bahnbaues nach Massgabe der im Mai 1930 zwischen ihr und den Bundesbahnen erzielten Verständigung und insbesondere unter Aufrechterhaltung der dabei vereinbarten gegenseitigen Leistungen erfolge. Demnach sollte mit dem Bahnbau bis zum Jahre 1942 zugewartet und bis zur Eröffnung der Bahn der durch die Bundesbahnen im Oktober 1927 eingerichtete Personen- und Güterautomobildienst zu den bisherigen Bedingungen weitergeführt werden. An die Neuanlage der Surbtalstrasse hätten die Bundesbahnen dem Kanton Aargau

an Stelle des ursprünglich vorgesehenen Beitrages an die Kosten des Strassenunterhaltes einen einmaligen Beitrag von Fr. 1 000 000 bezahlen müssen. Die bisherige Station Niederweningen würde 920 m westwärts verlegt. Sollte die Surbtalbahn vor 1947 eröffnet werden, so hätte der Kanton Aargau für jedes bis 1947 fehlende Jahr den Bundesbahnen Fr. 70 000, höchstens aber Fr. 500 000, zurückzuerstatten. Wenn umgekehrt die Eröffnung der Bahn sich über 1947 hinaus verzögern sollte, so wäre von den Bundesbahnen für die weiteren Jahre bis zur Eröffnung der Linie ein jährlicher Beitrag von Fr. 70 000 an den Strassenunterhalt zu entrichten.

In ähnlicher Weise sprachen sich mit besonderer Eingabe auch die aargauischen Surbtalgemeinden aus.

Die Regierung des Kantons Zürich hatte ein Gutachten über die ganze Surbtalbahnfrage ausarbeiten lassen, dessen Schlussfolgerungen dahin gingen, dass unter gewissen, im Gutachten umschriebenen Bedingungen auf den Bau der Bahn überhaupt verzichtet werden dürfte. Die Kantonsregierung war aber grundsätzlich der Meinung, dass das bestehende Gesetz nicht aufgehoben werden sollte; sie beharrte zwar nicht mehr darauf, dass mit dem Bau der Bahn spätestens im Jahre 1936 begonnen werden müsse, sondern stellte es den Bundesbahnen anheim, den Zeitpunkt zu bestimmen, in welchem sie den Bau der Bahn glauben verantworten zu können. Die aus dem Expertengutachten übernommenen Bedingungen, unter denen die zürcherische Regierung sich nun mit einer solchen Verschiebung einverstanden erklärte, waren in den Hauptsache folgende:

- a. Erstellung einer neuen Station Schneisingen-Ehrendingen, allenfalls Niederweningen-West, 2 km westlich der bestehenden und auch fernerhin beizubehaltenden Station Niederweningen, um nicht nur die Bedürfnisse der Industrie besser befriedigen, sondern auch im Automobildienst die Spitzkehre ab Schneisingen beseitigen zu können;
- b. Beibehaltung des Automobildienstes zwischen Baden, der neuen Station Schneisingen und Döttingen, sowie zwischen Siggenthal und Oberendingen im bisherigen Umfange unter Anwendung der Personentaxen 3. Klasse der aargauischen Nebenbahnen und Verbesserung der Fahrpläne auf den Zufahrtsbahnlinien, insbesondere auf der Strecke Oberglatt-Schneisingen;
- c. Besorgung der Güterbeförderung auf der Strecke zwischen der neuen Station Schneisingen und Döttingen unter Anwendung der Normaltaxen der S. B. B. und Berechnung der Gütertaxen der Stationen Oberglatt-Döttingen unter Berücksichtigung der tarifarischen Einwirkung der Surbtallinie;
- d. Gewährung eines Bundesbeitrages von Fr. 817 000 an die Kosten der neuen Surbtalstrasse, wogegen die Kantone Aargau und Zürich an die Kosten der Bahnverlängerung und des Automobildienstes einen einmaligen Beitrag von Fr. 180 000 zu entrichten hätten.

Nach Kenntnisnahme der von der Regierung des Kantons Zürich gestellten Bedingungen bestätigte die aargauische Regierung ihre eigenen Vorschläge, liess aber erkennen, dass bezüglich der Festsetzung der Taxen des Postautomobilendienstes, in welcher Frage die beiden Regierungen nicht übereinstimmten, auf dem Verhandlungswege eine Verständigung möglich sein dürfte. Dagegen erklärte sie, dass der Ausbau der Surbtalstrasse, der auf ca. 2,5 Millionen Franken zu stehen kommen werde, für den Kanton und die beteiligten Gemeinden nur tragbar sei, wenn der von den Bundesbahnen in Aussicht gestellte Beitrag von 1 Million Franken aufrechterhalten werde und Kanton und Gemeinden nicht noch mit Beiträgen an die Einrichtung des Bahnersatzdienstes belastet werden.

Bei dieser Sachlage musste die formelle Aufhebung des Gesetzes vom 23. Dezember 1915 ohne die gleichzeitige Zusicherung eines geeigneten Ersatzes für die Nichtausführung der Bahn als undurchführbar erscheinen. Ebensowenig konnte sich das Post- und Eisenbahndepartement dazu entschliessen, die von den Bundesbahnen in zweiter Linie vorgeschlagene Lösung, nämlich die Übernahme der aus der Durchführung des genannten Gesetzes erwachsenden und durch die Transporteinnahmen nicht gedeckten Lasten durch den Bund, ins Auge zu fassen, da eine solche sowohl dem Grundsatz nach als in ihrer Ausführung nicht unbedenklich gewesen wäre. Sie hätte sich übrigens mit der Aufgabe und der Organisation der S. B. B. nicht vereinbaren lassen. Daneben erschien es angesichts der bisherigen Entwicklung des Automobilverkehrs auch höchst unwahrscheinlich, dass sich für den Bau der für den Durchgangsverkehr bedeutungslosen Bahn je ein wirkliches Bedürfnis geltend machen könnte. Auch die von der Regierung des Kantons Zürich mit der Prüfung der ganzen Frage betrauten Eisenbahn- und Autoverkehrsfachmänner hatten sich ja ganz eindeutig dahin ausgesprochen, dass, nachdem sich das Automobil als durchaus brauchbares und auch für den Fahrgast annehmbares Verkehrsmittel ausgewiesen habe, vom Bau neuer Eisenbahnlinien in nachgewiesenermassen verkehrsschwachen Gegenden, wie z. B. im Surbtal, keine Rede mehr sein könne. Und gerade hier musste ja dem Automobildienst infolge der schon erwähnten Struktur des Verkehrs eine grössere Bedeutung zukommen als einem die Bedürfnisse nicht so gut befriedigenden Bahnbetriebe, der zudem für die Automobilverbindungen die weitere Gewährung der bisher kompensationsweise zugestandenen Steuererleichterungen zu Lasten der Bundesbahnen ausgeschlossen hätte.

Da nun aber auch im Falle einer blossen Bauverschiebung weiterhin mit erheblichen Leistungen der Bundesbahnen hätte gerechnet werden müssen, glaubte das Post- und Eisenbahndepartement doch, eine endgültige Lösung suchen zu sollen. Es richtete daher sein Bestreben dahin, die Grundlagen zu einer den Verkehrsbedürfnissen genügenden Beordnung zu finden, die der finanziellen Lage der Bundesbahnen Rechnung tragen, es den Interessenten aber doch gestatten würde, endgültig auf den Bau der Surbtalbahn zu verzichten.

Die Verhandlungen mit den Bundesbahnen, die dabei allerdings in einer Eingabe des Verwaltungsrates vom 9. Juli 1935, die Auffassung vertraten, dass die kompensationsweise zu übernehmenden Lasten vom Bunde getragen werden sollten, und wiederholte Besprechungen zwischen dem eidgenössischen Amte für Verkehr und den in Frage kommenden kantonalen Behörden führten schliesslich am 21. September 1935 zu einer Konferenz mit sämtlichen an der Lösung des Problems interessierten Amtsstellen.

In dieser Aussprache erklärten nun die Vertreter der Regierungen der Kantone Aargau und Zürich, dass sie sich unter gewissen, noch zu vereinbarenden Bedingungen der Aufhebung des Bundesgesetzes über den Bau der Surbtalbahn nicht mehr widersetzen würden.

Eine der wichtigsten Forderungen war dabei die Beteiligung des Bundes bzw. der Bundesbahnen an den Kosten des Baues einer neuen Surbtalstrasse, die in der Folge anhand der aufgestellten Pläne und Berechnungen vom Kanton Aargau für die verschiedenen Varianten, mit je ca. 13,4 km Strassenlänge, schätzungsweise auf Fr. 2 271 000 bis 2 292 000, vom Kanton Zürich für die 630 m lange Anschlussstrecke auf Fr. 86 000 veranschlagt wurden. Die Aufwendungen für die im aargauischen Projekt ausserdem vorgesehene Verbesserung der Strassenverbindung zwischen dem Surb- und dem Limmattal (Baden), die zwar nicht im Zuge der in Frage stehenden Bahn liegt, im Hinblick auf die besondern Verhältnisse des Verkehrs aber durchaus erwünscht erscheint, wurden auf Fr. 215 000 veranschlagt. Der Kostenvoranschlag für die eigentliche aargauische Surbtalstrasse wurde dann nach einer Verständigung über die zu erfüllenden minimalen Anforderungen auf schätzungsweise Fr. 2 053 000 herabgesetzt. Für die sämtlichen Arbeiten wurde vom Volkswirtschaftsdepartement auch ein Beitrag von Fr. 600 000 aus den für Arbeitsbeschaffungszwecke bereitgestellten Mitteln grundsätzlich bewilligt. Unter Zugrundelegung eines von den Bundesbahnen und der eidgenössischen Zentralstelle für Arbeitsbeschaffung gemeinsam aufzubringenden Bundesbeitrages von 60 % an die effektiven Kosten der eigentlichen Surbtalstrasse und eines solchen von 20 % an die Kosten der Strassenverbindung Surbtal-Baden, wurde dann eine den Verhältnissen angemessene und für alle Beteiligten tragbar erscheinende Kostenverteilung in Aussicht genommen.

Das weitere Begehren, im Falle der Beibehaltung der Station Niederweningen an ihrer jetzigen Stelle das einzige grössere Industrierwerk des Surbtales, das Fabriketablisement Bucher-Guyer in Murzeln, durch ein Anschlussgeleise mit der Bahn zu verbinden, kann dadurch erfüllt werden, dass die Bundesbahnen entsprechend ihrem der Regierung des Kantons Zürich gemachten Vorschlag die Erstellung und den Unterhalt dieses Geleises bis zur Fabrikliegenschaft auf eigene Kosten übernehmen und den Betrieb auf der ganzen Strecke gegen ein Gebühr von Fr. 1 pro Achse der geführten Güterwagen besorgen. Die Zentralstelle für Arbeitsbeschaffung ist ihrerseits bereit, diese Arbeit im Rahmen des obenerwähnten Gesamtkredites von Fr. 600 000 mit einem Beitrag von Fr. 23 000, gleich ungefähr 20 % der Kosten, zu unter-

stützen. Der vom Kanton Zürich für die Verbesserung der Verhältnisse in Niederweningen gestellten minimalen Forderung wäre damit Genüge geleistet. Da aber im Laufe der Verhandlungen auch die Zweckmässigkeit einer allfälligen Verlegung der Station Niederweningen mit Umwandlung der bisherigen Station in eine unbediente Haltestelle erneut zur Diskussion gestellt wurde, worüber eine sofortige Entscheidung indessen nicht notwendig erscheint, so soll für den Fall einer zwischen den Bundesbahnen und den zuständigen kantonalen Behörden hierüber noch erfolgenden Verständigung auch die Durchführung dieser letztern Lösung ausdrücklich offen bleiben.

Die übrigen Begehren beziehen sich unter der von keiner Seite bestrittenen Voraussetzung der Beibehaltung der bisherigen Fahrleistungen auf die im Postautomobildienst des Surbtals und der Zweiglinien anzuwendenden Fahrpreise und auf gewisse für den Güterverkehr einzuräumende Frachtermässigungen. Bezüglich des erstern Punktes erklärte die Generaldirektion der Bundesbahnen, dass sie unter den gegebenen Umständen die Anwendung der aargauischen Nebenbahntaxen sowohl für die Stammlinie als für die Abzweigungen für die zweckmässigste Lösung halte, und mit Bezug auf die Frachtberechnung im Güterverkehr machte sie die Durchführung der tarifarischen Einwirkung der Surbtalbahn in dem von der Regierung des Kantons Zürich noch geforderten Umfange (für die Stationen Schöfflisdorf bis Niederhasli) davon abhängig, dass auf eine ähnliche Massnahme für die über Niederhasli hinaus gelegenen Stationen endgültig verzichtet werde.

Die Regierungen der Kantone Aargau und Zürich erklärten, zu einer endgültigen Regelung der Surbtalbahnfrage auf Grund der obenerwähnten Vorschläge Hand bieten zu wollen. Die aargauische Regierung hätte allerdings noch eine etwas grössere finanzielle Entlastung des Kantons und der Gemeinden und auch in einzelnen Nebenpunkten noch ein etwas weitgehendes Entgegenkommen gewünscht, ohne aber die grundsätzliche Annahme der Vorschläge von der Erfüllung ihrer Wünsche abhängig zu machen. Sie behielt lediglich mit Bezug auf die Bewilligung der für den Ausbau der Surbtalstrasse aufzubringenden kantonalen Mittel und die Beteiligung der Gemeinden die hiefür erforderlichen Beschlüsse des Grossen Rates vor; an der Zustimmung des letztern sei aber kaum zu zweifeln.

Dagegen äusserte der Verwaltungsrat der Bundesbahnen unter Hinweis auf die finanziellen Schwierigkeiten, mit denen die S. B. B. zu kämpfen haben, den Wunsch nach einer weitergehenden Erleichterung der den Bundesbahnen aus der neuen Beordnung erwachsenden Lasten. Er wies darauf hin, dass streng rechtlich eine Verpflichtung, der beteiligten Landesgegend im Falle der Aufhebung des Bundesgesetzes vom 23. Dezember 1915 irgendwelche Kompensationen zu bieten, nicht bestehe und dass eine solche Aufhebung rechtlich auch der Zustimmung der Kantone nicht bedürfe. Wenn daher der Bundesrat aus politischen Gründen glaube, der Gegend für den endgültigen Verzicht auf den Bau der Surbtalbahn irgendwelche Gegenleistungen zusichern zu müssen, so

sollten diese in vollem Umfange vom Bunde übernommen werden, dessen politische Behörden für das Zustandekommen dieses Gesetzes und die daraus sich ergebenden Verpflichtungen allein die Verantwortung tragen. Weiter wird allerdings erklärt, dass, wenn trotzdem der Bundesrat sich zur Verwirklichung der vorgeschlagenen Lösung entschliessen sollte, der Verwaltungsrat sich dem Zwange der Verhältnisse fügen müsste. Eine Lösung, welche die endgültige Aufhebung des Bundesgesetzes vom 23. Dezember 1915 ermögliche, wäre für die S. B. B. immerhin annehmbarer als das Weiterbestehen des gegenwärtigen Zustandes. Er gab aber der Erwartung Ausdruck, der Bundesrat möge noch einmal überprüfen, ob nicht wenigstens ein wesentlich grösserer Teil der in Aussicht genommenen Leistungen von der Bundeskasse übernommen werden könnte; nach seinem Dafürhalten wäre dies schon im Hinblick darauf am Platze, dass die Bundesbahnen allein seit dem Jahre 1922 bis heute für die Verkehrsbedienung des Surbtales (Defizite der Kraftwagenkurse der Postverwaltung und des Automobilgüterdienstes der SESA) schon mehr als $1\frac{1}{4}$ Millionen Franken (mit Einschluss der bisherigen Ausgaben zu Lasten des Baukontos und der Zinsen schon mehr als $1\frac{3}{4}$ Millionen Franken) aufgewendet haben.

Zur sachlichen Beurteilung der vom Verwaltungsrat angeführten Gründe darf nicht ausser acht gelassen werden, dass die Bundesbahnen durch das Bundesgesetz vom 23. Dezember 1915 beauftragt wurden, eine normalspurige Eisenbahn von Niederweningen nach Döttingen zu erstellen und zu betreiben. Diese Pflicht besteht trotz der eingetretenen Bauverschiebung grundsätzlich noch zu Recht, und eine rechtliche Verpflichtung, sie zu beseitigen, liegt nicht vor. Es sind vielmehr die wesentlich geänderten Verhältnisse und die schwere finanzielle Tragweite des Bahnbaues, die dessen Notwendigkeit ernstlich in Zweifel ziehen lassen. Weit davon entfernt, weitergehende Lasten schaffen zu wollen, zielt die in Aussicht genommene Beordnung darauf hin, die Bundesbahnen mit möglichst geringen Aufwendungen von einer drückenden Verpflichtung zu befreien. Unbeschadet der Erwägungen rechtlicher Natur muss aus Gründen der Billigkeit darnach getrachtet werden, dem eigentlichen tiefem Zweck des Gesetzes gemäss die berechtigten Verkehrsbedürfnisse des Surbtales in anderer Weise so gut als möglich zu befriedigen, wie dies die Bundesbahnen während der verschiedenen Etappen der Bauverschiebung selbst getan haben. Statt in Ausführung des Bundesgesetzes vom 23. Dezember 1915 die Surbtalbahn zu bauen und zu betreiben, würden die Interessen der Volkswirtschaft durch eine andere Betriebsweise gewahrt. Dies ist der Sinn und die Rechtfertigung der Beteiligung der Bundesbahnen an den bei endgültiger Nichtausführung der Surbtalbahn kompensationsweise zu machenden Aufwendungen. Diese Leistungen, deren Zweckmässigkeit vom Verwaltungsrat der Bundesbahnen nicht grundsätzlich bestritten wird und an die ja auch der Bund selbst aus Arbeitsbeschaffungsmitteln wesentlich beizutragen gewillt ist, sind dazu bestimmt, eine weit grössere Last von den Bundesbahnen abzuwenden, nämlich den ihnen nach Gesetz obliegenden Bau und Betrieb der Surbtalbahn. Unser Post- und Eisenbahndepartement, das ja die finanziellen Verhältnisse der Bundes-

bahnen zur Genüge kennt, hat dabei in Verbindung mit dem Volkswirtschaftsdepartement gesucht, eine der Billigkeit entsprechende Lösung zu finden.

Bei nochmaliger Prüfung der Angelegenheit kam auch der Bundesrat selbst zum Schlusse, bei der bestehenden Sachlage nicht noch weiter gehen zu können, da bei der Festsetzung des Beitrages aus Arbeitsbeschaffungsmitteln den besondern Umständen bereits sehr weitgehend Rechnung getragen wurde und bei den jetzigen Verhältnissen die Ausrichtung eines höhern Bundesbeitrages nicht in Frage kommen kann. Die Bundesbahnen müssen daher die im vorstehenden umschriebenen Leistungen übernehmen, wenn die in Aussicht genommene und auch nach ihrer eigenen Auffassung dem jetzigen Zustande vorzuziehende Lösung verwirklicht werden soll.

In Zahlen ausgedrückt, stellt sich die Sachlage ungefähr wie folgt dar:

Gemäss der von den Bundesbahnen im Jahre 1931 aufgestellten Berechnung wäre aus dem Bau und Betrieb der Surbtalbahn ein jährlicher Fehlbetrag der Gewinn- und Verlustrechnung zu erwarten von rund Fr. 440 000, gemäss der Berechnung des im Jahre 1932 von der Regierung des Kantons Zürich eingeholten Expertengutachtens ein solcher von Fr. 400 000—420 000. Im Durchschnitt der Jahre 1933—1935 erreichten die von den Bundesbahnen gedeckten Defizite der als Bahnersatz eingerichteten Automobildienste jährlich rund Fr. 135 000. Die von den Bundesbahnen bei der neuen Beordnung zu tragenden Lasten dürften sich schätzungsweise auf nicht mehr als rund Fr. 120 000 stellen, also ungefähr gleich hoch wie der im Jahre 1915 erwartete Fehlbetrag. Sie bleiben damit nicht nur ganz erheblich unter den Fehlbeträgen der projektierten Bahn, sondern sind auch noch etwas geringer als die bisherigen Aufwendungen, wobei dahingestellt bleiben mag, ob bei einer Weiterdauer des jetzigen provisorischen Zustandes von den Bundesbahnen nicht noch andere, grössere Opfer gebracht werden müssten.

Im einzelnen bemerkte der Verwaltungsrat der Bundesbahnen mit Bezug auf die gemachten Vorschläge, dass er es vorziehen würde, wenn die Gebühr für den Betrieb des Verbindungsgeleises in Niederweningen nicht auf den festen Betrag von Fr. 1, sondern auf einen bestimmten Bestandteil des nach den üblichen Berechnungsgrundlagen sich ergebenden Betrages festgesetzt würde, um bei allfälliger Änderung der Verhältnisse eine automatische Anpassung dieser Gebühr zu ermöglichen. Nachdem aber die Verhandlungen mit der interessierten Kantonsregierung auf Grund des ursprünglich von den Bundesbahnen stammenden Vorschlages bereits abgeschlossen sind, der Frage auch keine grosse Tragweite zukommt und zudem im Falle einer wesentlichen Änderung der Verhältnisse eine Revisionsmöglichkeit vorgesehen ist, dürfte die vorgeschlagene Regelung einstweilen ohne Nachteil beibehalten werden.

Wenn im weitern der Verwaltungsrat die Anwendung der aargauischen Nebenbahntaxen nur für den Verkehr zwischen den an der eigentlichen Surbtallinie gelegenen Ortschaften, nicht aber im übrigen Bereich des dortigen Postautomobildienstes als vertretbar erachtet, so sei hiezu bemerkt, dass in

den gepflogenen Verhandlungen die Generaldirektion der S. B. B. selbst die einheitliche Anwendung dieser Taxen sowohl für die Stammlinie als für die Abzweigungen als die zweckmässigste Lösung bezeichnete, dann aber mit Rücksicht auf die besondern Verhältnisse für den Lokalverkehr zwischen den ausserhalb des Surbtals liegenden Ortschaften Baden und Oberehrendingen einen etwas höheren Fahrpreis in Vorschlag brachte. Auf dieser Grundlage wurde das Einverständnis der beteiligten Kantone erzielt. In der Differenzierung nun nachträglich noch weiter zu gehen oder gar für die Abzweigungslinien die wesentlich höhern Postautomobiltaxen anzuwenden, scheint sowohl aus formellen Gründen als auch angesichts der vom Kanton Aargau geäusserten, aber unberücksichtigt gebliebenen gegenteiligen Wünsche nicht angezeigt. Es ist auch nicht zu verkennen, dass eine allzu grosse Verschiedenheit in der tarifarischen Behandlung ein und desselben Verkehrsgebietes auf die Dauer nicht verstanden würde. Wenn der vorgesehene Tarif für die Abzweigungslinien nach Baden und Siggenthal, unter Vorbehalt der vorerwähnten Ausnahme, die aargauischen Nebenbahntaxen einräumt, so muss dies im Hinblick auf den Zweck des Surbtalbahngesetzes als Kompensation dafür aufgefasst werden, dass auf der eigentlichen Bahnersatzlinie (Döttingen-Niederweningen) auch nicht mehr die günstigeren Bundesbahntaxen, sondern um etwa 50 % höhere Ansätze zu Anwendung gelangen.

Bezüglich der Dauer der vorgesehenen Verkehrsleistungen und deren tarifarischer Beordnung ist schliesslich zu sagen, dass eine befriedigende zeitliche Befristung derselben ungemein schwierig sein dürfte, wogegen dem Wunsche des Verwaltungsrates, wenigstens eine Revisionsmöglichkeit bei späterer Änderung der Verhältnisse vorzusehen, bereits in den Vorschlägen Rechnung getragen war.

Zusammengefasst ergibt sich folgende von den Regierungen der Kantone Aargau und Zürich gutgeheissene Beordnung:

1. Zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Surbtal erstellt der Kanton Aargau eine neue Strasse von Döttingen bis zur aargauisch-zürcherischen Kantonsgrenze bei Murzeln (Surbtalstrasse). Der Kanton Zürich wird einen Anschluss an das zürcherische Strassennetz herstellen. Die neue Strasse soll ausserorts mindestens eine Fahrbahnbreite von 6 m und eine Kronenbreite von 7 m, innerorts in der Regel eine Fahrbahnbreite von 7 m und eine Kronenbreite von 8 m aufweisen. Die Krümmungen sollen mit Halbmessern von nicht unter 100 m angelegt werden, die Neigungen nicht mehr als 5 % betragen. Die Arbeiten sollen ohne Verzug in Angriff genommen und durchgeführt werden. Die Strasse ist vom Strasseneigentümer jederzeit in einem den Bedürfnissen des Postautomobilverkehrs entsprechenden Zustande zu erhalten.

Unter der Voraussetzung eines endgültigen Verzichtes auf die Durchführung des Bundesgesetzes vom 23. Dezember 1915 betreffend den Bau einer normalspurigen Eisenbahn von Niederweningen nach Döttingen (Surbtalbahn) und auf alle sonstigen, sich allenfalls auf die Nichtausführung der Surbtalbahn

stützenden Ansprüche werden seitens des Bundes bzw. der Bundesbahnen an diesen Strassenbau folgende Beiträge ausgerichtet:

an den Kanton Aargau:

60 % (85 % zu Lasten der S. B. B., 25 % zu Lasten der eidgenössischen Zentralstelle für Arbeitsbeschaffung) der effektiven Kosten der aargauischen Surbtalstrasse, die als Mittel der verschiedenen Varianten vorläufig schätzungsweise zu Fr. 2 053 000 veranschlagt sind, höchstens jedoch einen Betrag von Fr. 1 231 000;

an den Kanton Zürich:

60 % (85 % zu Lasten der S. B. B., 25 % zu Lasten der eidgenössischen Zentralstelle für Arbeitsbeschaffung) der effektiven, auf Fr. 86 000 veranschlagten Baukosten des Anschlusses der Surbtalstrasse an das zürcherische Strassennetz, höchstens jedoch einen Betrag von Fr. 51 000.

Im fernern erklärt sich der Bund bereit, dem Kanton Aargau an die effektiven, vorläufig auf Fr. 215 000 veranschlagten Kosten einer bei Tiefenwaag von der Surbtalstrasse abzweigenden Strasse nach Oberehrendingen aus den Krediten der Zentralstelle für Arbeitsbeschaffung einen Beitrag von 20 %, höchstens jedoch von Fr. 43 000, auszurichten.

Die gesamten Arbeiten sind nach den von der eidgenössischen Zentralstelle für Arbeitsbeschaffung für die Subventionierung von Notstandsarbeiten aufgestellten Bedingungen durchzuführen.

Die Auszahlung der Beiträge erfolgt nach Beendigung der Arbeiten, doch werden nach Massgabe des Baufortschrittes angemessene Anzahlungen gewährt.

2. Die S. B. B. sind bereit, die Erstellung und den Unterhalt eines Verbindungsgeleises von der bestehenden Station Niederweningen bis zur Grenze der Fabrikliegenschaft der Firma Bucher-Guyer in Murzeln auf eigene Kosten zu übernehmen und auf der ganzen Strecke den Betrieb gegen eine Entschädigung von Fr. 1 pro Achse der geführten Güterwagen zu besorgen. Dabei hat es die Meinung, dass diese Beordnung nur dann Platz greifen soll, wenn über die allfällige Verlegung der Station Niederweningen auf dem Wege direkter Verhandlungen zwischen den Bundesbahnen und den interessierten kantonalen Behörden eine Einigung nicht erzielt werden kann.

3. Die Ausführung guter, den Verkehrsbedürfnissen und der Wirtschaftlichkeit in billiger Weise Rechnung tragender Postautomobilverbindungen auf den Strecken Döttingen-Oberendingen-Tiefenwaag-Niederweningen, Siggenthal-Oberendingen und Tiefenwaag-Baden wird in ungefähr bisherigem Umfange zugesichert; in Berücksichtigung der durch den Strassenbau geschaffenen neuen Verhältnisse sollen die Verbindungen mit Niederweningen in zweckentsprechender Weise verbessert werden. Bei der Aufstellung des Fahrplanes der Postautomobilkurse soll unter Würdigung der örtlichen Verkehrsbedürfnisse nach Möglichkeit auf die Herstellung günstiger Bahnanschlüsse Bedacht genommen werden.

Die Fahrpreise werden im allgemeinen den jeweiligen Taxen der 3. Wagenklasse der aargauischen Nebenbahnen angepasst. In Anlehnung an den auf einen Kilometer wirklicher Bahnlänge entfallenden Mittelwert der gegenwärtigen Taxen dieser Bahnen gelangen bis auf weiteres folgende Ansätze zur Anwendung:

Billette für einfache Fahrt.	per km 11,5 Rp.
Billette für Hin- und Rückfahrt (20 % Ermässigung)	per km 18,4 Rp.

Dabei wird aber ausdrücklich festgestellt, dass die Konzessionen der aargauischen Nebenbahnen im allgemeinen die Erhebung höherer Taxen gestatten. Für die Arbeiterabonnements wird eine Taxe von 2,6 Rp. pro Fahrt und km für die Entfernungen von 1 bis 10 km und eine solche von 2,08 Rp. für jeden weitem km berechnet.

Für den Lokalverkehr zwischen Oberehrendingen und Baden werden immerhin mit Rücksicht auf die hierfür erforderlichen besondern Aufwendungen, insbesondere die Bereithaltung von nur für diese kurze Strecke und nur für die Stosszeiten des Arbeiterverkehrs notwendigen Wagenmaterial, an Stelle der obigen Ansätze folgende Taxen berechnet:

Billette für einfache Fahrt.	per km 13 Rp.
Billette für Hin- und Rückfahrt	per km 20,8 Rp.
Arbeiterabonnements per km einfacher Fahrt	3 Rp.

Im Gepäckverkehr tritt eine Erhöhung der bisherigen Taxen nicht ein. Der Automobildienst wird auf Rechnung der S. B. B. ausgeführt.

4. Die Beförderung von Gütern und Tieren und die Frachtberechnung hierfür erfolgen zwischen Döttingen und Niederweningen in bisheriger Weise. Für das Abholen der Güter und Tiere beim Hause des Versenders und das Verbringen zum Hause des Empfängers werden bescheidene Zuschläge zu den Frachten erhoben.

Eine Beförderungspflicht für Grossvieh besteht nicht.

Die bisher für den Güterverkehr zwischen Döttingen-Klingnau und Niederweningen und weiter, Richtung Ostschweiz, sowie zwischen Niederweningen und Döttingen-Klingnau und weiter, Richtung Westschweiz, angewandte Taxberechnung auf Grund der über die Surbtallinie bestehenden Entfernungen wird beibehalten und auf den Verkehr zwischen den Stationen Niederhasli bis Schöfflisdorf und den über Döttingen-Klingnau hinaus gelegenen Stationen ausgedehnt.

5. Bei wesentlicher Veränderung der Verhältnisse können die in den vorstehenden Ziffern 2—4 umschriebenen Fahrleistungen, Taxen und Gebühren durch andere ersetzt werden. Wenn sich die Parteien über eine den veränderten Umständen angepasste Neuordnung nicht einigen können, so entscheidet über Art und Umfang der neuen Leistungen das eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement bzw. im Rekursfall der Bundesrat.

6. Die Beordnung tritt in Kraft, sobald das Bundesgesetz vom 23. Dezember 1915 betreffend den Bau einer normalspurigen Eisenbahn von Niederweningen nach Döttingen (Surbtalbahn) aufgehoben sein wird.

Diese Abmachungen bilden, soweit sie die schweizerischen Bundesbahnen betreffen, Gegenstand einer Übereinkunft zwischen letztern und den Regierungen der Kantone Aargau und Zürich.

Orientierungshalber sei noch beigefügt, dass die in Ziffer 1 hievorig festgesetzten Beiträge des Bundes und der S. B. B. sich wie folgt verteilen:

	Surbtalstrasse	
	Kanton Aargau	Kanton Zürich
Kostenvoranschlag	Fr. 2 053 000	Fr. 86 000
	<hr/>	
	Höchstbeiträge	
Beitrag des Bundes und der S. B. B. 60 % .	Fr. 1 231 000	Fr. 51 000
davon zu Lasten:		
der Zentralstelle für Arbeitsbeschaffung 25%	» 513 000	» 21 000
der S. B. B. 35 %	» 718 000	» 30 000

	Strassenverbindung Surbtal-Baden	
	Kanton Aargau	
Kostenvoranschlag	Fr. 215 000	
Beitrag der Zentralstelle für Arbeitsbeschaffung 20 %, höchstens	Fr. 43 000.	

Mit dem für das Verbindungsgeleise in Niederweningen vorgesehenen Bundesbeitrag von Fr. 23 000 wird der aus Arbeitsbeschaffungsmitteln bewilligte Höchstbetrag von Fr. 600 000 erreicht. Andererseits ist bei der Beurteilung der von den Interessenten (Kantone, Gemeinde, Private) zu bringenden Opfer zu berücksichtigen, dass mit der Aufhebung des Bundesgesetzes vom 23. Dezember 1915 selbstredend auch die von ihnen für den Bahnbau zugesicherten Subventionen (mit Ausnahme des bereits ausgerichteteten Betrages von 30 000 Franken) dahinfallen.

Nachdem die Regierungen der Kantone Aargau und Zürich sich bereit erklärt haben, auf obiger Grundlage endgültig auf den Bau der Surbtalbahn zu verzichten, hat auch der Bundesrat die Ordnung gutgeheissen und glaubt nun, die formelle Aufhebung des Bundesgesetzes betreffend den Bau der Surbtalbahn beantragen zu dürfen. Diese Massnahme darf seines Erachtens um so eher ins Auge gefasst werden, als die nach langen Bemühungen gefundene Lösung den volkswirtschaftlichen Interessen des Surbtales weit besser Rechnung tragen dürfte und dabei die öffentlichen Mittel weniger in Anspruch nehmen wird, als dies beim Bau der Bahn der Fall sein würde.

Wir empfehlen Ihnen den nachfolgenden Gesetzesentwurf zur Annahme und benützen auch diese Gelegenheit, Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 29. Januar 1937.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Motta.

Der Bundeskanzler:

G. Bovet.

Beilagen:

Entwurf eines Bundesgesetzes.

Übereinkunft zwischen den S. B. B. und den Kantonen Aargau und Zürich.

(Entwurf.)

Bundesgesetz

über

die Aufhebung des Bundesgesetzes vom 23. Dezember 1915 betreffend den Bau einer normalspurigen Eisenbahn von Niederweningen nach Döttingen (Surbtalbahn) als Fortsetzung der Eisenbahn Oberglatt–Niederweningen.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrates vom 29. Januar 1937,
beschliesst:

Art. 1.

Von der zwischen den schweizerischen Bundesbahnen und den Regierungen der Kantone Aargau und Zürich zum Zwecke der Befriedigung der Verkehrsinteressen des Surbtals abgeschlossenen und vom Bundesrate gutgeheissenen Übereinkunft wird Vormerk genommen.

Art. 2.

Das Bundesgesetz vom 23. Dezember 1915 betreffend den Bau einer normalspurigen Eisenbahn von Niederweningen nach Döttingen (Surbtalbahn) als Fortsetzung der Eisenbahn Oberglatt–Niederweningen wird aufgehoben.

Art. 3.

Der Bundesrat setzt den Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes fest.

Übereinkunft

zwischen

den **Schweizerischen Bundesbahnen**, einerseits,

sowie

den **Kantonen Aargau und Zürich**, anderseits,

über

den Bau einer Surbtalstrasse, die Aufrechterhaltung eines Automobildienstes, Änderung der Bahnanlagen in Niederweningen, sowie den Verzicht auf den Bau der Surbtalbahn.

I. Automobildienst.

Artikel 1.

Die Schweizerischen Bundesbahnen verpflichten sich, dafür zu sorgen, dass im Verkehrsgebiet des Surbtals ein Postautomobildienst gemäss folgenden Bestimmungen aufrechterhalten wird:

a. Die Postverwaltung wird, unter Garantie der Übernahme eines entstehenden Defizites durch die Schweizerischen Bundesbahnen, den Verkehrsbedürfnissen und der Wirtschaftlichkeit in billiger Weise Rechnung tragende Postautomobilverbindungen in ungefähr bisherigem Umfange auf folgenden Strecken betreiben:

1. Döttingen-Oberendingen-Tiefenwaag-Niederweningen;
2. Tiefenwaag-Bahnhof Baden;
3. Oberendingen-Station Siggenthal.

b. In Berücksichtigung der durch den Strassenbau geschaffenen neuen Verhältnisse sollen die Verbindungen mit Niederweningen in zweckentsprechender Weise verbessert werden.

c. Bei der Aufstellung des Fahrplanes der Postautomobilkurse soll unter Würdigung der örtlichen Verkehrsbedürfnisse nach Möglichkeit auf die Herstellung günstiger Bahnanschlüsse Bedacht genommen werden.

Artikel 2.

Die Fahrpreise für die Personenbeförderung mit den in Artikel 1 erwähnten Postautomobilkursen werden im allgemeinen den jeweiligen Taxen der 3. Wagenklasse der aargauischen Nebenbahnen angepasst. In Anlehnung

an den auf einen Kilometer wirklicher Bahnlänge entfallenden Mittelwert der gegenwärtigen Taxen dieser Bahnen gelangen bis auf weiteres folgende Ansätze zur Anwendung:

Billette für einfache Fahrt.	per km 11,5 Rp.
Billette für Hin- und Rückfahrt (20 % Ermässigung)	per km 18,4 Rp.

Dabei wird ausdrücklich festgestellt, dass die Konzessionen der aargauischen Nebenbahnen im allgemeinen die Erhebung höherer Taxen gestatten.

Für die Arbeiterabonnemente wird eine Taxe von 2,6 Rp. pro Fahrt und km für die Entfernungen von 1—10 km und eine solche von 2,08 Rp. für jeden weiteren km berechnet.

Für den Lokalverkehr zwischen Oberehrendingen und dem Bahnhof Baden werden mit Rücksicht auf die hiefür erforderlichen besonderen Aufwendungen, insbesondere die Bereithaltung von nur für diese kurze Strecke und nur für die Stosszeiten des Arbeiterverkehrs notwendigem Wagenmaterial, an Stelle der obigen Ansätze folgende Taxen berechnet:

Billette für einfache Fahrt.	per km 18 Rp.
Billette für Hin- und Rückfahrt	per km 20,8 Rp.
Arbeiterabonnemente per km einfacher Fahrt	8 Rp.

Im Gepäckverkehr tritt eine Erhöhung der bisherigen Taxen nicht ein.

Artikel 3.

Die Beförderung von Gütern und Tieren und die Frachtberechnung hiefür erfolgen zwischen Döttingen und Niederweningen in bisheriger Weise. Für das Abholen der Güter und Tiere beim Hause des Versenders und das Verbringen zum Hause des Empfängers werden bescheidene Zuschläge zu den Frachten erhoben.

Eine Beförderungspflicht für Grossvieh besteht nicht.

Die bisher für den Güterverkehr zwischen Döttingen-Klingnau und Niederweningen und weiter, Richtung Ostschweiz, sowie zwischen Niederweningen und Döttingen-Klingnau und weiter, Richtung Westschweiz, angewandte Taxberechnung auf Grund der über die Surbtallinie bestehenden Entfernungen wird beibehalten und auf den Verkehr zwischen den Stationen Niederhasli bis Schöfflisdorf und den über Döttingen-Klingnau hinaus gelegenen Stationen ausgedehnt.

II. Erweiterung der Bahnanlage in Niederweningen.

Artikel 4.

Die Schweizerischen Bundesbahnen verpflichten sich, die Erstellung und den Unterhalt eines Verbindungsgeleises von der bestehenden Station Niederweningen bis zur Grenze der Fabrikliegenschaft der Firma Bucher-Guyer in Murzeln auf eigene Kosten zu übernehmen und auf der ganzen Strecke den

Betrieb gegen eine Entschädigung von 1 Fr. pro Achse der geführten Güterwagen zu besorgen, sofern die eidgenössische Zentralstelle für Arbeitsbeschaffung an die Erstellungskosten einen Beitrag von 28 000 Fr. leistet.

Diese Verpflichtung der Schweizerischen Bundesbahnen fällt dahin, wenn über die allfällige Verlegung der Station Niederweningen auf dem Wege direkter Verhandlungen zwischen den Bundesbahnen und den interessierten kantonalen Behörden eine Einigung erzielt wird.

III. Strassenbau.

Artikel 5.

Zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Surbtal erstellt der Kanton Aargau eine neue Strasse von Döttingen bis zur aargauisch-zürcherischen Kantonsgrenze bei Murzeln (Surbtalstrasse). Der Kanton Zürich wird einen Anschluss an das zürcherische Strassennetz herstellen.

Die neue Strasse soll ausserorts mindestens eine Fahrbahnbreite von 6 m und eine Kronenbreite von 7 m, innerorts in der Regel eine Fahrbahnbreite von 7 m und eine Kronenbreite von 8 m aufweisen. Die Krümmungen sollen mit Halbmessern von nicht unter 100 m angelegt werden, die Neigungen nicht mehr als 5 % betragen. Die Arbeiten sollen ohne Verzug in Angriff genommen und durchgeführt werden.

Die Strasse ist vom Strasseneigentümer jederzeit in einem den Bedürfnissen des Postautomobilverkehrs entsprechenden Zustande zu erhalten.

Artikel 6.

An die Kosten des Baues der Surbtalstrasse leisten die Schweizerischen Bundesbahnen folgende Beiträge:

- a. an den Kanton Aargau: 85 % der effektiven Kosten der aargauischen Surbtalstrasse, die als Mittel der verschiedenen Varianten vorläufig schätzungsweise zu 2 058 000 Fr. veranschlagt sind, höchstens jedoch einen Betrag von 718 000 Fr.;
- b. an den Kanton Zürich: 85 % der effektiven, auf 86 000 Fr. veranschlagten Baukosten des Anschlusses der Surbtalstrasse an das zürcherische Strassennetz, höchstens jedoch einen Betrag von 30 000 Fr.

Die Auszahlung der Beiträge erfolgt nach Beendigung der Arbeiten; doch werden nach Massgabe des Baufortschrittes angemessene Anzahlungen gewährt.

Artikel 7.

Die Leistung der in Art. 6 vorgesehenen Beiträge der Schweizerischen Bundesbahnen erfolgt unter der Voraussetzung, dass der Bund aus den Krediten der Zentralstelle für Arbeitsbeschaffung folgende weiteren Beiträge gewährt:

a. an den Kanton Aargau:

25 % der Kosten der aargauischen Surbtalstrasse, höchstens jedoch 513 000 Fr.;

20 % der vorläufig auf 215 000 Fr. veranschlagten Kosten einer bei Tiefenwaag von der Surbtalstrasse abzweigenden Strasse nach Oberhendingen, höchstens jedoch 43 000 Fr.;

b. an den Kanton Zürich:

25 % der Baukosten des Anschlusses der Surbtalstrasse an das zürcherische Strassennetz, höchstens jedoch 21 000 Fr.

Artikel 8.

Die gesamten Arbeiten sind nach den von der eidgenössischen Zentralstelle für Arbeitsbeschaffung für die Subventionierung von Notstandsarbeiten aufgestellten Vorschriften durchzuführen.

IV. Verzicht auf den Bahnbau.

Artikel 9.

Die Regierungen der Kantone Aargau und Zürich erklären sich mit der Aufhebung des Bundesgesetzes vom 28. Dezember 1915, durch das den Schweizerischen Bundesbahnen die Pflicht zum Bau einer Surbtalbahn auferlegt wurde, einverstanden und verzichten damit endgültig auf den Bau dieser Bahn und alle in dieser Vereinbarung nicht ausdrücklich anerkannten, sich allenfalls auf die Nichtausführung der Surbtalbahn stützenden Ansprüche.

V. Schlussbestimmungen.

Artikel 10.

Mit dem Inkrafttreten dieser Übereinkunft fallen alle früheren Angebote der Schweizerischen Bundesbahnen sowie die Subventionsverpflichtungen der Kantone Aargau und Zürich betreffend den Bau der Surbtalbahn (Art. 3 des Bundesgesetzes vom 28. Dezember 1915) dahin.

Artikel 11.

Streitigkeiten über die Auslegung und Anwendung dieser Übereinkunft entscheidet das eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement, unter Vorbehalt des Rekurses an den Bundesrat.

Artikel 12.

Bei wesentlicher Veränderung der Verhältnisse können die in den vorstehenden Artikeln 1—4 umschriebenen Fahrleistungen, Taxen und Gebühren durch andere ersetzt werden. Wenn sich die Parteien über eine den veränderten

Umständen angepasste Neuordnung nicht einigen können, so entscheidet über Art und Umfang der neuen Leistungen das eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement unter Vorbehalt des Rekurses an den Bundesrat.

Artikel 13.

Diese Übereinkunft tritt in Kraft, sobald das Bundesgesetz vom 23. Dezember 1915 über den Bau der Surbtalbahn aufgehoben ist und die in Art. 4 und 7 vorgesehenen Bundesbeiträge aus den Krediten für Arbeitsbeschaffung rechtsverbindlich zugesichert sind.

Artikel 14.

Die Unterzeichner behalten die allenfalls erforderliche Genehmigung der Übereinkunft durch ihre Oberbehörden vor.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Aufhebung des Gesetzes vom 23. Dezember 1915 über den Bau einer normalspurigen Eisenbahn von Niederweningen nach Döttingen (Surbtalbahn). (Vom 29 Januar 1937.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1937
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	05
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	3506
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	03.02.1937
Date	
Data	
Seite	249-274
Page	
Pagina	
Ref. No	10 033 185

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.