

5757

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung über die Bewilligung einer Nachsubvention an den Kanton Aargau für die Mehrkosten des Baues der Surbtalstrasse

(Vom 16. August 1950)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Mit Schreiben vom 15. Januar 1949 an den Bundesrat stellte der Regierungsrat des Kantons Aargau das Gesuch:

«Der Bund möge an die effektiven Kosten der Surbtalstrasse (Döttingen-Kantonsgrenze bei Murzeln) einen Beitrag von 60% und an die effektiven Baukosten der Anschlußstrecke Tiefenwaag-Oberehrendingen einen Beitrag von 20% ausrichten.»

I.

Bevor wir auf dieses Gesuch näher eintreten, soll zu Ihrer Orientierung zunächst ein kurzer Abriss der Vorgeschichte des Baues der Surbtalstrasse gegeben werden.

Das östlich der Aare gelegene aargauische Juragebiet wird in südöstlich-nordwestlicher Richtung vom Surbtal durchzogen. Dieses bildet die Fortsetzung des sich nördlich der Lägernkette ausdehnenden zürcherischen Wehntales und öffnet sich bei Döttingen gegen das Aaretal. Währendem das Wehntal durch die Eisenbahnlinie Oberglatt-Niederweningen (Kantonsgrenze Zürich/Aargau) den Anschluss an das schweizerische Eisenbahnnetz gefunden hat, ist das aargauische Surbtal im Verkehrswesen zurückgeblieben. Es ist in der Verkehrsbedienung auf das schlecht angelegte und zu schmale Strässchen angewiesen, das dem Flüsschen Surb folgend die Ortschaften Döttingen, Tegerfelden, Endingen, Lengnau, Tiefenwaag, Murzeln (Kantonsgrenze) verbindet. Weitere, baulich ebenfalls ungenügende Strassenverbindungen führen in südlicher Richtung nach dem Limmattal, nämlich von Oberendingen nach der Station Siggenthal und vor allem von Tiefenwaag über Ehrendingen nach Baden.

Die Bestrebungen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse des Surbtales gehen auf Jahrzehnte vor dem ersten Weltkrieg zurück. Sie kamen im Jahre 1915 zu einem ersten, scheinbar erfolgreichen Abschluss, als durch das Bundesgesetz vom 23. Dezember 1915 die Bundesbahnverwaltung beauftragt wurde, eine Eisenbahn von Niederweningen nach Döttingen (Surbtalbahn) zu bauen und zu betreiben. Die Kosten wurden damals zu 2,5 Millionen Franken veranschlagt. Durch diese Linie wäre eine durchgehende Bahnverbindung vom Aaretal durch das Surb- und das Wehntal nach dem Glattal entstanden. Doch der Bahnbau musste zunächst wegen des ersten Weltkrieges, dann wegen der nachfolgenden Teuerung und zuletzt wegen der schlechten Finanzlage der SBB und des zu erwartenden Defizites immer wieder zurückgestellt werden.

Eine Neuberechnung der Kosten ergab im Jahre 1920 einen Voranschlag von Fr. 7 615 000, worin die Erweiterung der Anschlußstationen Döttingen-Klingnau und Niederweningen inbegriffen war, also eine Verdreifachung des ursprünglichen Betrages. Nachdem sich die hohen Preise der Nachkriegszeit wieder zurückgebildet hatten, kamen die SBB bei einer neuen Kostenberechnung im Jahre 1925 noch auf eine Bausumme von Fr. 4 500 000.

Um wenigstens den dringendsten Verkehrsbedürfnissen des Surbtales Rechnung zu tragen, wurde am 15. August 1921 auf den Strecken Baden-Oberendingen-Döttingen und Oberendingen-Siggenthal von den Bundesbahnen anstelle der Pferdepost ein Automobildienst eingerichtet. Im Jahre 1927 erfolgte die Ausdehnung des Autobetriebes bis nach Niederweningen und eine Erhöhung der Zahl der Postkurse; als Tarif wurden die SBB-Taxen 8. Klasse (7,5 Rp. per km bzw. 1,5 Rp. per km für Arbeiterabonnemente) angewendet.

Die mit dem Automobilbetrieb gemachten Erfahrungen führten die SBB immer mehr zur Überzeugung, dass der Verkehr auf der projektierten Bahn erheblich hinter den früheren Annahmen zurückbleiben würde. Ein Hauptgrund hierfür wurde darin erblickt, dass der Verkehr des Surbtales in der Hauptsache nach Baden und nicht nach Döttingen orientiert ist. Während zunächst nur an eine weitere Hinausschiebung des Bahnbaues gedacht wurde, gelangten die SBB 1931 zum erstenmal mit dem Vorschlag an den Bundesrat, er möge der Bundesversammlung die Aufhebung des Bundesgesetzes vom 23. Dezember 1915 beantragen. Die wichtigste Voraussetzung für einen leistungsfähigen Autobetrieb ist jedoch der Bau einer neuen Strasse durch das Surbtal und der Ausbau der Verbindungen mit dem Limmattal. Nach langen vom Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement geführten Verhandlungen erklärten im Jahre 1935 die Kantone Aargau und Zürich, sich der Aufhebung nicht widersetzen zu wollen, falls sich die Bundesbahnen oder der Bund an den Kosten einer neuen Surbtalstrasse und am Ausbau der Verbindung nach Baden beteiligen würden. In der Folge kam dann eine Einigung zustande, die niedergelegt wurde in der «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.»

Diese Übereinkunft umfasst fünf Hauptpunkte, die wie folgt kurz zusammengefasst werden können:

I. Automobilbetrieb

Die SBB verpflichten sich, dafür zu sorgen, dass im Verkehrsgebiet des Surbtales ein Postautomobildienst nach im einzelnen festgelegten Bestimmungen aufrecht erhalten wird. Sie garantieren der mit der Durchführung des Betriebes beauftragten Postverwaltung die Übernahme eines allfälligen Defizites. Die zu betreibenden Strecken, sowie die Tarife für den Personen- und für den Güterverkehr, werden in einzelnen Artikeln festgesetzt.

II. Erweiterung der Bahnanlage in Niederweningen

Die SBB verpflichten sich, von der bestehenden Station Niederweningen bis nach Murzeln ein Verbindungsgeleise zu erstellen und den Betrieb gegen eine bestimmte Entschädigung zu übernehmen.

III. Strassenbau

Der Kanton Aargau erstellt nach bestimmten Normalien eine neue Strasse von Döttingen bis nach Murzeln (Kantonsgrenze Aargau/Zürich); der Kanton Zürich stellt einen Anschluss an das zürcherische Strassennetz her. Die Beitragspflicht der SBB und des Bundes wird durch folgende Artikel umschrieben:

Art. 6

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

a. an den Kanton Aargau:

35 % 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. 718 000;

b. an den Kanton Zürich:

35 % der effektiven, auf Fr. 86 000 veranschlagten Baukosten des Anschlusses der Surbtalstrasse an das zürcherische Strassennetz, höchstens jedoch einen Betrag von Fr. 30 000.

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

Art. 7

Die Leistung der in Artikel 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 Fr. 513 000;
20 % der vorläufig auf Fr. 215 000 veranschlagten Kosten einer bei Tiefenwaag

von der Surbtalstrasse abzweigenden Strasse nach Oberehrendingen, höchstens jedoch Fr. 48 000;

b. an den Kanton Zürich:

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

IV. Verzicht auf den Bahnbau

Die Kantone Aargau und Zürich verzichteten endgültig auf den Bau der Surbtalbahn.

V. Schlussbestimmungen

Sie legen fest, dass Streitigkeiten über eine Neuordnung der in der Übereinkunft umschriebenen Fahrleistungen vom Post- und Eisenbahndepartement entschieden werden, unter Vorbehalt des Rekurses an den Bundesrat.

Mit Bundesgesetz vom 17. März 1937 haben die eidgenössischen Räte von dieser Übereinkunft Vormerk genommen und das Bundesgesetz vom 23. Dezember 1915 betreffend den Bau einer Surbtalbahn aufgehoben.

Hinsichtlich der Einzelheiten der Vorgeschichte dieses Gesetzes und der erwähnten Übereinkunft gestatten wir uns, Sie auf die Botschaft des Bundesrates an die eidgenössischen Räte vom 29. Januar 1937 zu verweisen.

Mit diesem Bundesgesetz ist der Weg frei geworden für eine zeitgemässe Lösung der Verkehrsprobleme des Surbtales.

II.

A. Das Vorprojekt 1936 für die Surbtalstrasse

Der Übereinkunft zwischen den SBB und dem Kanton Aargau lag ein Vorprojekt zugrunde, das sich auf die für den Bahnbau hergestellten Geländeaufnahmen stützte. Es weist folgende technische Charakteristiken auf:

Länge: Döttingen-Kantonsgrenze	13,271 km
Tiefenwaag-Oberehrendingen	1,388 km
	<u>Gesamtlänge 14,659 km</u>
Breite: Fahrbahn innerorts	7 m
Fahrbahn ausserorts	6 m
Bankette je	0,5 m
Minimaler Krümmungsradius	
normal	300 m
ausnahmsweise bis	150 m
Maximale Steigung	4,3 %

Surbtal
Kostenvergleichs

Tell- strecke Nr.	Ortsbezeichnung	Einzel- längen km	Fahr- bahn- breiten m	Gesamtkosten (in tausend Fr.) Länderwerb + Tiefbau + Walzung + Belag			
				Generell. Projekt Preise 1930-34		Voranschläge für Bauprojekt mit Preisen	
				Voran- schlag 19. 4. 35 Fahrbahn = 7 m	Verein- barung mit SBB 26. 2. 37 1)	1939	1949
1	Döttingen-Tegerfelden .	2,025	6—7	271 ²⁾	240	340	657 ³⁾
2	Tegerfelden-Stampfibach	1,440	6	291 ⁴⁾	258	458	1076
3	Stampfibach-Endingen .	1,688	6	261 ⁵⁾	232	297	535
4	Endingen innerorts . .	0,395	7	212	212	395	643
5	Endingen-Tallenbach . .	1,771	6	297	264	391	812
6	Tallenbach-Lengnau . .	1,649	6	223	198	244	506
7	Lengnau innerorts I . .	0,171	7	117	117	50	93
8	Lengnau innerorts II . .	0,316	7			104	170
9	Lengnau-Tiefenwaag . .	1,776	6	287	255	257	505
10/11	Tiefenwaag-Murzeln- Kantonsgrenze	2,090	6	312	277	527	596
1—11	Surbtalstrasse Döttingen-Kantonsgrenze	13,271		2271 ⁶⁾	2053	3063	5593
12	Anschlußstrasse Ober-Ehrendingen-Tie- fenwaag	1,388 ⁷⁾ (1,148) ⁸⁾	6	215	215	238	446
1—12	Surbtalstrasse mit Anschlußstrasse	14,659 ⁷⁾ (14,419) ⁸⁾		2486	2268	3301	6039

strasse

tabelle 1934-1949

Tabelle 1

Verhältnis der Kosten			Bemerkungen
1934/39	1939/49	1934/49	
100/142	100/193	100/274	1) Fahrbahnbreiten: Innerort = 7,00 m Ausserort von 7,00 auf 6,00 m reduziert.
100/178	100/235	100/418	2) Im Voranschlag 1936 fehlten Fr. 1000.— für die Strecke km 0,132—0,140.
100/129	100/180	100/232	3) Ein Teil der Arbeit wurde 1939—1941 ausgeführt.
100/186	100/163	100/302	4) Kosten für Variante Niveaureizung. Die Variante mit Brücke war Fr. 7000.— höher veranschlagt.
100/148	100/208	100/307	5) Im Voranschlag vom 19. 4. 36 fehlten Fr. 14 000.— für die Strecke km 4,600—4,700.
100/123	100/207	100/256	
100/132	100/171	100/225	
100/101	100/197	100/198	
100/191	100/113	100/216	Diese Strecke wurde zur Hauptsache 1938—1944 ge- baut; seither wurde noch ein Deckbelag eingebaut. In der Tiefenwaag ist noch der Postplatz zu erstellen.
100/149	100/183	100/273	6) Billigste aller untersuchten Varianten. Gesamtsumme um die Fehlbeträge unter 2) + 5), d. h. Fr. 15 000.— zu klein. Für Variante mit Brücke in Tegerfelden to- taler Fehlbetrag Fr. 22 000.—.
100/111	100/183	100/208	7) Länge nach Projekt 1936.
100/146	100/183	100/266	8) Länge nach Ausführungsprojekt.

Die Ausarbeitung des Projektes erfolgte nach den Normalien der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachmänner.

Neben der eigentlichen Surbtalstrasse von Döttingen bis Murzeln wurde auch die Anschlußstrasse Oberehrendingen-Tiefenwaag projektiert.

Ein detaillierter, auf Massenausügen basierender Kostenvoranschlag wurde für das Vorprojekt 1936 nicht aufgestellt. Die Kostenermittlung erfolgte vielmehr auf Grund von Erfahrungszahlen über die kilometrischen mittleren Kosten von Strassenbauten, die in den vorangegangenen 8 Jahren vom kantonalen Tiefbauamt ausgeführt wurden. Die Kosten von Brücken, für die Beseitigung von Gebäuden, von grossen Einschnitten und Dämmen sowie für die Verbesserung untauglichen Untergrundes wurden als Zuschläge geschätzt.

Diese generelle Kostenevaluation ergab für die einzelnen Teilstrecken, die in der Tabelle 1 angegebenen Beträge. Die Gesamtkosten wurden für die Strecke Döttingen-Kantonsgrenze, ohne Anschlußstrasse Tiefenwaag-Oberehrendingen, auf Fr. 2 271 000 geschätzt.

Dieser vom Kanton aufgestellte Voranschlag für die eigentliche Surbtalstrasse wurde, nach einer Verständigung über die zu erfüllenden minimalen Anforderungen, wie oben bereits erwähnt, auf schätzungsweise Fr. 2 053 000 herabgesetzt.

B. Das Ausführungsprojekt für die Surbtalstrasse und die Zweiglinie Tiefenwaag-Oberehrendingen

Nachdem die Finanzierung des Baues der Surbtalstrasse durch die im ersten Abschnitt erwähnte Übereinkunft von 1937 zwischen den SBB und den Kantonen Aargau und Zürich gesichert war, schritt das kantonale Tiefbauamt an die Ausarbeitung des definitiven Bauprojektes.

Hinsichtlich der Trasseführung und der Ausbauforn zeigt dieses gegenüber dem Vorprojekt keine nennenswerten Unterschiede; es hält sich also an die Grundsätze, die beim Abschluss der Übereinkunft massgebend waren.

Die neue Strasse hat folgende technische Daten:

Länge: Döttingen-Kantonsgrenze	13,271 km
Anschlußstrasse Tiefenwaag-Oberehrendingen	1,148 km
	Gesamtlänge 14,419 km
Breite: Fahrbahn innerorts	7 m
Fahrbahn ausserorts	6 m
Bankette innerorts	0,5 m
Bankette ausserorts	1,0 m

Minimaler Krümmungsradius

normal.	300 m
-----------------	-------

Dieser wird in vier Kurven unterschritten, die Radien von 245 m, 200 m und 150 m aufweisen.

Maximale Steigung.	4,8%
----------------------------	------

Dem Projekt liegen wiederum die Strassenbaunormalien der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachmänner zugrunde.

Der Strassenkörper ist wie folgt aufgebaut:

Belag.	4 cm
Brechsotterlage	6 cm
1. Bekiesung (Wandkies)	8 cm
Stein- oder Schroppenbett oder verdichtete Kies-Sandfüllung . . .	<u>20 cm</u>
Gesamtstärke des Oberbaues	<u>38 cm</u>

Wo der Untergrund ungenügende Qualität aufweist, und insbesondere, wo er frostgefährlich ist, wird unter dem Oberbau noch eine Kieslage eingebracht, deren Stärke sich nach den Verhältnissen richtet. Das Projekt entspricht den künftig vom Verkehr gestellten Anforderungen.

Kosten

Die auf Grund des Bauprojektes berechneten Kosten für die einzelnen Teilstrecken sowie für die ganze Strasse sind in Tabelle 1 sowohl für die Preise von 1939 wie auch von 1949 zusammengestellt. Sie zeigen gegenüber dem der Vereinbarung mit den SBB vom 26. Februar 1937 zugrunde gelegten Vorprojekt für das Jahr 1939 eine Zunahme von 46% und für 1949 eine solche von 266%. Die zunächst als ausserordentlich hoch erscheinende Kostenmehrung hat folgende Ursachen:

Neuanlage der Surbtalstrasse

Erläuterung zu den Kostenvoranschlägen

Zusammenstellung der typischen Einheitspreise

Tabelle 2

<i>Strasse</i>	Fisibach-Rümikon (Rheintal)	Döttingen-Tegerfelden	Tiefenwaag-Murzeln	Lengnau-Tiefenwaag
<i>Baujahr</i>	<i>1934/35</i>	<i>1939</i>	<i>1939</i>	<i>1948</i>
	Fr./m ³	Fr./m ³	Fr./m ³	Fr./m ³
Humusierung 20 cm stark	1.50	1.90	2.20	5.15
Aushub von Hand . .	1.60	1.55	1.80	4.90
Steinbett 20 cm stark.	7.60	8.70	9.30 ¹⁾	22.50 ¹⁾
Kiesunterfüllung . . .	aus Aushub	aus Aushub	7.40 ¹⁾	13.10 ¹⁾ ²⁾
1. Bekiesung (Wand- kies) 8 cm stark. . .	aus Aushub	aus Aushub	9.30 ¹⁾	15.35 ¹⁾ ²⁾
Beton inbegriffen Scha- lung für Stützmauern	P 200 27.50	P 200 27.60	P 250 32.—	P 250 70.—

¹⁾ Der Schotter und die Steinbettsteine wurden für beide Baulose am selben Ort bezogen.

²⁾ Die Preise haben sich als zu niedrig erwiesen.

1. Preissteigerung in der Periode 1935-1939

Infolge der Krise der dreissiger Jahre erreichten die Baupreise im Kanton Aargau zur Zeit der Aufstellung des Vorprojektes einen ausserordentlichen Tiefstand. Als dann durch den Festungsbau längs des Rheines das aargauische Baugewerbe vermehrte Beschäftigung fand, begannen die Unternehmer ihre Preise denen anderer Gebiete der Schweiz anzupassen. Diese Entwicklung ist deutlich aus den in der Tabelle 2 zusammengestellten Preisen einiger wichtiger Positionen ersichtlich. So lagen die Preise bei der 1939 vergebenen Strecke Tiefenwaag-Murzeln für die in der Tabelle 2 enthaltenen Positionen bereits 12 bis 46% höher als diejenigen einer 1934/35 in der Nachbarschaft ausgeführten Arbeit.

Der Kostenvoranschlag für das Vorprojekt beruhte, wie erwähnt, auf Schätzungen und nicht auf einer genauen Massenberechnung. Die bei der Detailprojektierung vorgenommenen Bodenuntersuchungen ergaben dann, dass der Baugrund bei diesen Schätzungen als zu günstig beurteilt worden war und dass demzufolge mit einem gewissen Mehraufwand für Fahrbahnverstärkungen gerechnet werden muss. Die damit verbundenen Kosten fallen allerdings im Vergleich zur gesamten Kostenzunahme nur wenig ins Gewicht.

2. Preissteigerung in der Periode 1939-1949

Die Ursachen für die während des Krieges eingetretene Erhöhung der Baukosten sind bekannt. Tabelle 2 zeigt diese Entwicklung für die angeführten Positionen in drastischer Weise. Wie aus Tabelle 1 hervorgeht, stieg der Index für die gesamte Surbtalstrasse in dieser Zeit auf 183 (1939 = 100).

Die Multiplikation der Indizes 1936/39 und 1939/49 ergibt die gesamte Kostenmehrung gegenüber dem Vorprojekt, also: $1,46 \times 1,83 = 2,66$. Die Kosten der Surbtalstrasse werden also 2,66 mal höher sein, als in der Vereinbarung von 1937 angenommen wurde.

Damit ergibt sich folgendes Gesamtbild:

Strasse	Kosten- schätzung 1936	Voranschlag 1949 einschliesslich Tell- abrechnungen	Noch nicht durch Bundes- beiträge ge- deckte Über- schreitung
	Fr.	Fr.	Fr.
Döttingen-Kantonsgrenze	2 053 000	5 593 000	3 540 000
Anschlußstrecke Tiefenwaag-Oberehrendingen . .	215 000	446 000	231 000
Gesamtkosten	2 268 000	6 039 000	3 771 000

Bauausführung

Bis heute wurden folgende Teilstrecken ausgeführt oder begonnen:

		Länge km
Tiefenwaag-Murzeln	1938-1940	rund 2,090
Döttingen-Tegerfelden	1939-1941	2,025
(Bis heute nur die Erdarbeiten und Kanalisationen ausgeführt)		
Lengnau-Tiefenwaag	1948-1949	1,766
Oberendingen-Tallenbach	1949 begonnen	1,771
		<u>7,652</u>
Bis heute noch nicht begonnen.		6,767
		<u>Total 14,419</u>

Mangels Arbeitskräften sah sich der Kanton gezwungen, im Mai 1940 die Arbeiten einzustellen. Die eidgenössische Zentralstelle für Arbeitsbeschaffung erklärte sich auf Gesuch des Kantons hin bereit, den Kredit offen zu lassen, jedoch mit der Bedingung, dass vor Wiederaufnahme der Arbeiten eine schriftliche Bewilligung dazu eingeholt werde.

Die Bestrebungen der Surbtalgemeinden zur Wiederaufnahme der Arbeiten setzten bereits im Spätherbst 1944 ein. Die Bundesbehörden konnten diesen aber erst zu Anfang des Jahres 1948 entsprechen, als zufolge der Trockenheit im Sommer 1947 eine vorübergehende Teilarbeitslosigkeit eingetreten war.

Der Stand der Bauaufwendungen betrug auf Ende 1949 rund Fr. 1 800 000. Bis jetzt wurden vom Kanton keine Arbeiten vergeben, die nicht durch die alten Kredite gedeckt wären.

III.

Im Vorstehenden wurden die unmittelbaren Gründe der Kostenüberschreitung eingehend dargelegt: Schätzung der Kosten nur an Hand eines Vorprojektes, Preistiefstand im Zeitpunkt der Kostenschätzung kurz vor der Frankenabwertung, nachfolgender Anstieg der Preise auf das Niveau des letzten Vorkriegsjahres, endlich, und vor allem, die kriegsbedingte Teuerung. Neben diesen sind aber auch mittelbare Ursachen der teuren Bauausführung zu nennen, die in der wenig glücklichen Vorgeschichte des Unternehmens liegen: Nach jahrzehntelangen Bestrebungen hatte sich der Kanton auf den durch Bundesbeschluss gutgeheissenen Bahnbau festgelegt; er hatte aber nicht die Möglichkeit, diesen durchzusetzen, sondern musste sich immer wieder auf spätere Zeiten vertrösten lassen; als dann der Entscheid endgültig zugunsten der Strasse gefallen war, konnte das Werk nicht im gewünschten Tempo erstellt werden; Krieg und die vom Bund aus konjunkturpolitischen Gründen

verlangte Einschränkung der öffentlichen Bautätigkeit zwangen zu einer Reduktion des Bautempos und zur Einstellung der Arbeiten während sieben Jahren. Die jahrelange Hinauszögerung des Entscheides über den Surbtalstrassenbau führte dazu, dass nun die Strasse nur mit ganz erheblichen Mehrkosten fertiggestellt werden kann.

Die Kostenüberschreitung ist also durch die ausserhalb des Werkes selbst liegenden Verhältnisse bedingt, auf die der Kanton Aargau keinen Einfluss hatte und nicht etwa durch Projektänderungen oder nach Baubeschluss gestellte höhere Ansprüche.

Es entspricht der allgemeinen Praxis des Bundes, an kriegsbedingte Kostenmehrungen die gleich hohe ordentliche Subvention zu gewähren, wie an die ursprünglich berechneten Kosten. So wurden z. B. bei der Nachsubventionierung von Kostenüberschreitungen des Alpenstrassenausbauens gemäss dem Ergänzungsprogramm von 1944 und dem Überbrückungsprogramm von 1948 die ursprünglichen Subventionssätze beibehalten.

Nachdem der Grundsatz der Nachsubventionierung anerkannt ist, stellt sich die Frage, wer für diese dem Bund erwachsenden Kosten aufzukommen hat. Nach der im Abschnitt 1 erwähnten Vereinbarung wurden von den SBB 35% und vom Bund zulasten der Kredite der Zentralstelle für Arbeitsbeschaffung 25% der Kosten der eigentlichen Surbtalstrasse und dazu aus den gleichen Krediten noch 20% der Kosten der Anschlußstrecke Tiefenwaag-Oberehrendingen übernommen. Diese Finanzierung kommt heute aus folgenden Gründen nicht mehr in Betracht.

1. Beitrag der SBB

Der Verwaltungsrat der SBB beantragt dem Bundesrat mit Eingabe vom 26. September 1949 die Befreiung von den den SBB in der Übereinkunft von 1937 überbundenen besondern Auflagen. Die Bundesbahnbehörden berufen sich dafür auf die immer bedrohlicher sich gestaltende Finanzlage der Staatsbahn und gehen sogar davon aus, dass durch Artikel 22, Absatz 2, lit. d, des SBB-Sanierungsgesetzes 1944 das Bundesgesetz vom 17. März 1937 aufgehoben worden sei. Dies ist verständlich, weil gemäss Artikel 16, Absatz 2, des SBB-Gesetzes 1944 nach Aufzehrung der gesetzlichen Reserve die Bundesversammlung über die Art der Deckung eines allfälligen Fehlbetrages zu beschliessen hat. Für den Fehlbetrag des Jahres 1949 wurde von der Bundesversammlung die Deckung aus allgemeinen Bundesmitteln beschlossen. Ferner sind gemäss Artikel 3 des nämlichen Gesetzes die SBB nur so lange verpflichtet, bei der Tarif- und Fahrplangestaltung auf die volkswirtschaftlichen Bedürfnisse Rücksicht zu nehmen, als ihre finanziellen Mittel es erlauben. Ohne hier auf die Begehren der Bundesbahnbehörden näher einzutreten, ist ihnen insoweit Rechnung zu tragen, als die SBB über den in der Übereinkunft von 1937 maximal begrenzten Beitrag hinaus mit keinem neuen, bahnfremden Beitrag an die Mehrkosten des Baues der aargauischen Surbtalstrasse herangezogen

werden dürfen. Die von den Bundesbahnbehörden gestellten Begehren legen wegen der veränderten Verhältnisse ohnehin eine Überprüfung der Übereinkunft von 1937 nahe, um so mehr, als dies dort für diesen Fall ausdrücklich vorgesehen ist.

2. Arbeitsbeschaffungskredite

Der Bau der Surbtalstrasse wurde im Zeitpunkt des Abschlusses der Übereinkunft als ausgezeichnetes Arbeitsbeschaffungsobjekt betrachtet, weshalb der nicht von den Bundesbahnen gedeckte Subventionsanteil den Krediten der Zentralstelle für Arbeitsbeschaffung entnommen wurde. Für den Kanton dürfte die Verteilung der Bundesleistung auf SBB und auf das Eidgenössische Volkswirtschaftsdepartement (85 bzw. 25 %) allerdings von untergeordneter Bedeutung gewesen sein, da es ihm vor allem darum zu tun war, die Strassenbaukosten zu decken. Die Verbesserung der Verkehrsbedienung des Surbtales bzw. die Ablösung der Verpflichtung zum Bau einer Surbtalbahn und nicht die Arbeitsbeschaffung war das Motiv des Strassenbaus. Daher versuchte der Kanton schon knapp vor dem Kriegsende ohne Berücksichtigung der Konjunkturlage vom Bund die Bewilligung zur Wiederaufnahme der eingestellten Bauarbeiten zu erhalten. Dieses Begehren war sachlich verständlich, denn der Zustand der bestehenden Strasse hatte sich im Laufe der Jahre ganz bedenklich verschlechtert. Dies wirkte sich vor allem auch auf den Postautobetrieb im Surbtal ungünstig aus, wie folgende Zusammenstellung der Automobilabteilung der PTT vom 6. September 1946 zeigt:

Jahr	Reparaturkosten/km		Bereifungskosten/km	
	Durchschnitt Überlandlinien	Surbtal	Durchschnitt Überlandlinien	Surbtal
	Rp.	Rp.	Rp.	Rp.
1940.	12,9	24,2	2,5	4,0
1941.	12,3	20,3	2,3	3,8
1942.	15,7	19,5	2,4	3,4
1943.	16,0	25,5	2,7	3,2
1944.	18,0	35,9	4,8	13,9

Im Jahre 1944 waren also die Reparaturkosten am Wagenpark der Surbtal-
linien doppelt so hoch wie der Durchschnitt der Überlandlinien, die Bereifungs-
kosten nahezu dreimal so hoch als der Durchschnitt.

Die Verbesserung der Strassenverbindung von Baden nach dem Surbtal
entspricht aber nicht nur betrieblichen, sondern auch wichtigen siedlungs-
politischen Bedürfnissen.

Die durch den Strassenbau ermöglichte Abkürzung der Fahrzeiten wird es
den Bewohnern der obern und der mittleren Surbtalgemeinden erleichtern,
unter Beibehaltung ihres angestammten Wohnsitzes im nahen Industrieort

Baden Arbeit zu nehmen. Die Möglichkeit, selbst während der Mittagszeit ohne zu grossen Zeitverlust nach Hause fahren zu können, wird vielleicht im Surbtal sogar den Zuzug von neuen Ansiedlern aus der stark bevölkerten Gegend von Baden begünstigen, was vom soziologischen Gesichtspunkte aus zu begrüessen ist. Diese Entwicklung hat sich bereits angebahnt, für den Kanton und die Surbtalgemeinden ein Grund mehr, den Strassenbau zu fördern.

Aus diesen wichtigen Erwägungen war es nicht möglich, die Fortsetzung des Baues bis zum ungewissen Zeitpunkt des Eintrittes grösserer Arbeitslosigkeit hinauszuschieben. Die Verkehrsbedürfnisse des Tales sind stärker als die konjunkturpolitischen Momente. Nachdem der Bau der Surbtalstrasse nicht den Erfordernissen des schweizerischen Arbeitsbeschaffungsprogrammes entsprechend weiter zurückgestellt werden konnte, ist auch seine Nachsubventionierung aus solchen Mitteln nicht möglich. Es würde der eigentlichen Bestimmung von Arbeitsbeschaffungsmitteln widersprechen, wenn sie unter den gegenwärtigen Umständen für den in Frage stehenden Zweck verwendet würden.

Zurverfügungstellung eines Spezialkredites

Im Vorangehenden wurde dargelegt, dass die Nachsubventionierung der Surbtalstrasse nicht mehr nach dem in der Übereinkunft von 1937 angewendeten Modus erfolgen kann. Ordentliche Kredite stehen aber für die Subventionierung dieses Werkes nicht zur Verfügung, da der Strassenbau grundsätzlich Sache der Kantone ist. Die Surbtalstrasse gehört auch nicht zum schweizerischen Hauptstrassennetz, an dessen Ausbau der Bund auf Grund der Übergangsordnung des Finanzhaushaltes (1950 und 1951) ordentliche Beiträge leisten kann. Die Nachsubventionierung lässt sich einzig aus der Vorgeschichte des Werkes begründen, nämlich aus dem Surbtalbahngesetz vom Jahre 1915, aus den Umständen, die seine Aufhebung im Jahre 1937 ermöglichten und aus den durch die Krise der dreissiger Jahre und durch den zweiten Weltkrieg bedingten Verhältnissen. Der Bundesrat ist daher zur Auffassung gelangt, dass für die Nachsubventionierung ein ausserordentlicher Spezialkredit zur Verfügung gestellt werden sollte.

Der vom Kanton eingereichte neue, Fr. 6 089 000 betragende Gesamtvoranschlag enthält für die Kosten der Projektierung und Bauleitung einen Betrag von 10 % der Baukosten inklusive Landerwerb. Bei der Ermittlung der honorarberechtigten Kosten darf der Landerwerb nicht berücksichtigt werden. Nach der bisherigen Praxis bei der Subventionierung von unter der Aufsicht des Oberbauinspektorates stehenden Strassen- und Wasserbauten wird für die Bauleitungskosten in der Regel höchstens derjenige Ansatz als subventionsberechtigter anerkannt, der sich bei Anwendung der Honorarordnung des Schweizerischen Ingenieur- und Architektenvereins ergibt. Bei der in Frage stehenden gesamten Kostensumme, exklusive Landerwerb, macht er 4,78 % oder ungefähr 5 % aus.

Der dem Subventionsbeschluss zugrunde zu legende Voranschlag reduziert sich daher wie folgt:

Strecke:

	Fr.	Fr.
Döttingen-Kantonsgrenze		
Mehrkosten gemäss eingereichtem Voranschlag . .	3 540 000	
Reduktion des Anteiles für Projektierung und Bau- leitung auf alle Lose bezogen	258 000	3 282 000
		<hr/>
Tiefenwaag-Oberehrendingen		3 282 000
Mehrkosten gemäss eingereichtem Voranschlag . .	281 000	
Reduktion des Anteiles für Projektierung und Bau- leitung	18 000	218 000
		<hr/>
Total subventionsberechtigte Mehrkosten		<u>3 495 000</u>

Gestützt auf diese Darlegungen haben wir die Ehre, Ihnen den beigefügten Entwurf eines Bundesbeschlusses zu unterbreiten und zur Genehmigung zu empfehlen.

Wir versichern Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 16. August 1950.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Max Petitpierre

Der Vizkanzler:

Ch. Oser

(Entwurf)

Bundesbeschluss
über
**die Bewilligung einer Nachsubvention an den Kanton Aargau
für die Mehrkosten des Baues der Surbtalstrasse**

Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 16. August 1950,
beschliesst:

Art. 1

Dem Kanton Aargau wird

für die Vollendung der Surbtalstrasse von Döttingen bis Tiefenwaag ein Bundesbeitrag von 60% der Kosten bis zu einem Höchstbetrage von Franken 1 969 200, d. h. 60% der veranschlagten Mehrkosten von Fr. 3 282 000,

und für die Vollendung der Zweiglinie Tiefenwaag bis Oberehrendingen ein Bundesbeitrag von 20% der Kosten bis zu einem Höchstbetrage von Franken 42 600, d. h. 20% der veranschlagten Mehrkosten von Fr. 213 000,

zugesichert.

Art. 2

Die Auszahlung dieser Beiträge erfolgt innerhalb des dem Bundesrate zur Verfügung stehenden Kredites im Verhältnis des Fortschreitens der in den jährlichen Bauprogrammen vorgesehenen Bauarbeiten gemäss den von der Kantonsregierung eingesandten und vom Eidgenössischen Oberbauinspektorat geprüften Kostenausweisen.

Der jährliche Höchstbetrag beläuft sich auf Fr. 700 000.

Art. 3

Für die Berechnung der Bundessubvention werden berücksichtigt die eigentlichen Baukosten, einschliesslich der Enteignungen, sowie die Kosten für das

Ausführungsprojekt und die Bauleitung. Dagegen sind nicht in Anschlag zu bringen die Kosten anderer Verhandlungen, die Tätigkeit von Behörden, Kommissionen und Beamten, auch nicht die Kosten der Geldbeschaffung und die Verzinsung.

Art. 4

Die Arbeiten sind nach den von der Baudirektion des Kantons Aargau dem Eidgenössischen Oberbauinspektorat am 19. Mai 1949 eingereichten Bauplänen auszuführen. Die plangemässe Bauausführung wird vom Eidgenössischen Oberbauinspektorat überwacht. Die Kantonsregierung wird zu diesem Zwecke den Beamten dieser Amtsstelle die nötige Auskunft und Hilfeleistung zuteil werden lassen.

Fertiggestellte Teilarbeiten sind abzurechnen. Spätere Ausgaben für solche Bauten gehen zu Lasten des Unterhaltes.

Dem Eidgenössischen Oberbauinspektorat sind jährliche Bauprogramme einzureichen.

Art. 5

Die Gesichtspunkte des Natur- und Heimatschutzes sind innerhalb vertretbarer Aufwendungen zu berücksichtigen.

Art. 6

Dem Kanton Aargau wird eine Frist von einem halben Jahr gewährt, um sich darüber zu erklären, ob er den vorstehenden Bundesbeschluss annimmt.

Dieser Bundesbeschluss fällt dahin, wenn dessen Annahme nicht innert dieser Frist erfolgt.

Art. 7

Dieser Beschluss tritt, als nicht allgemein verbindlicher Natur, sofort in Kraft.

Der Bundesrat ist mit dem Vollzug beauftragt.

**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Bewilligung einer
Nachsubvention an den Kanton Aargau für die Mehrkosten des Baues der Surbtalstrasse
(Vom 16. August 1950)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1950
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	34
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	5757
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	24.08.1950
Date	
Data	
Seite	670-686
Page	
Pagina	
Ref. No	10 037 138

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.