

Bundesblatt

115. Jahrgang

Bern, den 4. April 1963

Band I

*Erscheint wöchentlich. Preis 33 Franken im Jahr, 18 Franken im Halbjahr zuzüglich
Nachnahme- und Postbestellungsgebühr*

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

8715

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung über die Erteilung einer Konzession und die Gewährung eines Bundesbeitrages für eine Eisenbahn von Schöftland nach Sursee

(Vom 11. März 1963)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Auf Grund des Konzessions- und Beitragsgesuches vom 9. Oktober 1959 der Kantone Aargau und Luzern und der 15 Gemeinden Schöftland, Staffelbach, Kirchleerau, Moosleerau, Attelwil, Reitnau, Kulmerau, Winikon, Wilihof, Triengen, Schlierbach, Büron, Knutwil, Geuensee und Sursee für eine Schmalspurbahn Schöftland–Sursee und unter Bezugnahme auf das Postulat Nr. 5963 des Nationalrates vom 25. September 1951 (Postulat Bucher-Luzern), das im Jahre 1959 abgeschrieben worden ist, beehren wir uns, Ihnen folgende Botschaft über die Erteilung einer Konzession und die Gewährung eines Bundesbeitrages für eine Eisenbahn von Schöftland nach Sursee vorzulegen.

A. Die Eisenbahngeschichte des Suhrentales bis zur Einreichung des Konzessions- und Beitragsgesuches

Die ersten Bestrebungen, das Suhrental durch eine Eisenbahn zu erschliessen, gehen bis auf die Mitte des 19. Jahrhunderts zurück, als man erfolglos versuchte, die Centralbahngesellschaft bei der Wahl des Verbindungsweges zwischen Basel und Luzern zugunsten der Route durch das Suhrental zu beeinflussen. Im Jahre 1872, unmittelbar vor dem Übergang der Konzessionshoheit für Eisenbahnen von den Kantonen auf den Bund, erteilte der Kanton Aargau

eine Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Oberentfelden eventuell Köllikon, durch das Suhrental bis an die aargauisch-luzernische Kantonsgrenze (Eisenbahnaktsammlung (zitiert: EAS) a.F. 8, 113 und 124). Das Projekt begegnete dem Widerstand der Centralbahn und der luzernischen Gemeinden und scheiterte nicht zuletzt wegen der Krise des Eisenbahnwesens in den siebziger Jahren des letzten Jahrhunderts. 1893 erteilte die Bundesversammlung die Konzession für eine normalspurige Eisenbahn von Suhr, eventuell Entfelden oder Köllikon, über Schöftland nach Sursee (EAS n.F. 12, 359). Zu den Finanzierungsschwierigkeiten gesellten sich hier in der Folge Differenzen über die Spurweite, indem die Gemeinden des unteren Suhrentales eine elektrische Schmalspurbahn befürworteten, während die luzernischen und die oberen aargauischen Gemeinden eine Normalspurbahn wünschten; die Konzession fiel Ende 1903 dahin (EAS 19, 274). Glücklicher waren die Initianten für eine elektrische Strassenbahn von Aarau nach Schöftland, denen am 23. Dezember 1896 eine Konzession erteilt (EAS 14, 278) und am 29. Juni 1899 anstelle der zuerst vorgesehenen Normalspur die Ausführung als Schmalspurbahn gestattet wurde (EAS 15, 508). Im Jahre 1901 konnte die schmalspurige Aarau-Schöftland-Bahn (AS) ihren Betrieb aufnehmen. Sie bildet seit der Fusion von 1958 mit der früheren Wynentalbahn (WTB) die Wynental- und Suhrentalbahn (WSB) (Verkehrsaktsammlung (zitiert: VAS) 1958, 597).

Im Jahre 1904 erhielt ein Komitee aus dem mittleren und oberen Suhrental die Konzession für eine elektrische Schmalspurbahn von Schöftland nach Sursee (EAS 20, 209). Da aber die mit der AS geführten Verhandlungen über den einheitlichen Betrieb und die gemeinsame Verwaltung der beiden Unternehmungen ohne Erfolg blieben, trat auf luzernischer Seite erneut das Projekt einer Normalspurbahn in den Vordergrund, wobei die Strecke Schöftland-Triengen wegen zu hoher Baukosten und zu geringer Rendite fallen gelassen wurde. Die Bundesversammlung erteilte mit Beschluss vom 18. Juni 1908 die Konzession für eine Normalspurbahn von Sursee nach Triengen unter der Bedingung, dass die vorhergehende Konzession von 1904 bis zum 1. Januar 1910 nicht ausgenutzt werde (EAS 24, 226). Der Bundesrat, dessen Botschaft vom 28. Mai 1907 (BB1 1907, IV, 87) ein eindrückliches Bild über die damals zwischen den beiden Kantonsregierungen, den Gemeinden des Suhrentales und den weiteren Interessenten bestehenden Gegensätze vermittelt, hatte seinerseits den Bau einer durchgehenden Schmalspurbahn nach dem Zustandekommen der AS als die einzig rationelle Lösung bezeichnet. Im Hinblick auf die eindeutige Stellungnahme auf luzernischer Seite hatte jedoch der Bundesrat die Gutheissung des neuen Konzessionsgesuches befürwortet, sofern die zu konzessionierende Unternehmung im Falle einer doch noch geglückten Finanzierung der Sursee-Schöftland-Bahn zur Einlegung einer dritten Schiene für die Schmalspurbahn verpflichtet würde. Da in der Folge die Finanzierung des Konkurrenzprojektes Schöftland-Sursee nicht zustande kam, konnte die normalspurige Sursee-Triengen-Bahn (ST) gebaut und im November 1912 dem Betrieb übergeben werden.

Ein weiteres Konzessionsgesuch vom Jahre 1914 für eine Normalspurbahn von Triengen über Schöffland nach Köllikon wurde wegen des aargauischen Widerstandes und des Ausbruches des ersten Weltkrieges nicht weiter verfolgt. Im Jahre 1922 hatten sich die Bundesbehörden noch einmal mit einem Konzessionsgesuch zu befassen, als die ST ihre Linie bis nach Schöffland zu verlängern wünschte. Der Bundesrat führte in seiner Botschaft vom 23. Juni 1922 (BBl 1922, II, 689) aus, dass der neuen Linie nur eine geringe volkswirtschaftliche Bedeutung zukomme, eine Rentabilität völlig ausgeschlossen sei und die vorgelegten Kostenberechnungen zu niedrig ausgefallen seien. Grundsätzlich hätte er eine Schmalspurlösung im Sinne einer Verlängerung der AS vorgezogen. Die nachgesuchte Konzession wurde zwar erteilt, jedoch unter dem ausdrücklichen Vorbehalt, dass damit die Frage der Subventionierung in keiner Weise präjudiziert werde (EAS 38, 95). Da in der Folge der Finanzausweis nicht erbracht wurde, fiel die Konzession 1932 wieder dahin.

Die dreissiger Jahre und die Zeit nach dem zweiten Weltkrieg sind durch eine wahre Flut von Gutachten gekennzeichnet. So stand die Frage zur Diskussion, ob die Bahnücke im mittleren Suhrental durch eine Verlängerung der AS oder der ST oder aber durch den Ausbau der Automobilbedienung am besten geschlossen werden könnte. Weitere Abklärungen galten der Erneuerung der beiden Bahnen, insbesondere der Eigentrassierung der AS sowie der Traktionsänderung der ST und ferner der Umstellung der beiden Bahnen auf einen Strassentransportdienst. Im Auftrag der Regierungen der Kantone Aargau und Luzern sowie der mitinteressierten Gemeinden erstatteten schliesslich die Herren dipl. Ing. P. Diem, Direktor der WTB/AS, Dr. H. Dirlewanger, Chef des Kommerziellen Dienstes für den Güterverkehr der SBB, und Dr. R. Metzger, Chef des Kommerziellen Dienstes der Rhätischen Bahn, am 30. Mai 1953 ein Gutachten über die Verkehrsverhältnisse im oberen Suhrental, welches den Bau einer durchgehenden schmalspurigen Suhrentalbahn empfahl. In Beantwortung der von den beiden Kantonsregierungen gestellten Ergänzungsfragen befuhrworteten dagegen die Fachdienste des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes im Jahre 1956 eine Automobillösung, welche jedoch bei Behörden und Bevölkerung auf starke Ablehnung stiess. In ihrer Stellungnahme vom 9. Mai 1958 bekannten sich die aargauische und die luzernische Regierung zur Überzeugung, dass allein die Verlängerung der AS bis Sursee das vorliegende Verkehrsproblem befriedigend zu lösen vermöge, und sie kündigten die baldige Einreichung eines Konzessionsgesuches an. Das Konzessions- und Beitragsgesuch für eine Schmalspurbahn Schöffland-Sursee wurde von den beiden Kantonen sowie 15 aargauischen und luzernischen Gemeinden des mittleren und oberen Suhrentales am 9. Oktober 1959 dem Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung unterbreitet. An einer von über 10 000 Personen besuchten Kundgebung am 11. Oktober 1959 in Schöffland brachte die Bevölkerung des Suhrentales ihre Unterstützung des Bahnprojektes zum Ausdruck, von welchem sie die Sanierung der unhaltbaren Verkehrsverhältnisse und einen wirtschaftlichen Aufschwung des Tales erwartet.

B. Das Konzessions- und Beitragsgesuch für eine Schmalspurbahn von Schöff- land nach Sursee vom 9. Oktober 1959

I. Gesuchsteller und Anträge

Gesuchsteller sind die Kantone Aargau und Luzern, ferner die 15 suhrentalischen Gemeinden Schöffland, Staffelbach, Kirchleerau, Moosleerau, Attelwil, Reitnau, Kulmerau, Winikon, Wilihof, Triengen, Schlierbach, Büron, Knutwil, Geunensee und Sursee. Die Regierungen der Kantone Aargau und Luzern sind beauftragt, die Verhandlungen mit den Bundesbehörden zu führen.

Die beiden Kantone ersuchen in Verbindung mit den erwähnten Gemeinden um Erteilung der Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn von Schöffland nach Sursee auf die Dauer von 80 Jahren, wobei die für die Strecke Sursee-Triengen erteilte und bis zum 18. Juni 1988 dauernde Konzession für den Betrieb einer Normalspurbahn auf den Betrieb einer Schmalspurbahn abgeändert und ihre Dauer der Konzession für die Strecke Schöffland-Triengen angepasst werden soll. Es ist vorgesehen, die Konzession zu gegebener Zeit auf die WSB übertragen zu lassen. Ferner wird das Gesuch gestellt, der Bund möge sich an den Kosten für den Neubau der Strecke Schöffland-Triengen und für den Umbau der Strecke Triengen-Sursee mit mindestens 50 Prozent, zuzüglich eine allfällige Teuerung, beteiligen.

II. Das Konzessionsgesuch

Dem Konzessionsgesuch ist zu entnehmen:

1. Die Verkehrsverhältnisse im Suhrental

Die heutige Verkehrsbedienung ist dreigeteilt und weist sehr unterschiedliche Verhältnisse auf.

a. Die 11 km lange schmalspurige Linie Aarau-Schöffland der WSB wird elektrisch betrieben und besteht seit 1901. Das Betriebsgeleise liegt grösstenteils in der Hauptstrasse Nr. 118. Die Eigentrassierung der Bahn ist projektiert. Im Jahre 1957 betrug der Personenverkehr 1 341 046 Reisende (1940: 397 702 Reisende) und der Güterverkehr 32 465 Tonnen (1940: 21 119 Tonnen). Der Personenverkehr erbringt 60 Prozent der Betriebseinnahmen, wobei die Wintermonate an der Spitze stehen.

b. Die in der Luftlinie 8 km messende Strecke Schöffland-Triengen wird seit 1925 durch einen PTT-Autohalterbetrieb bedient. Es verkehren täglich 5 Autobuspaare, die das Tal im Zickzackkurs durchqueren. Der Fahrplan ist unbefriedigend, der Betrieb defizitär. Im Jahre 1957 wurden 42 275 Reisende (1940: 34 471 Reisende) befördert. Ein durchgehender Güterverkehr besteht nicht. Die Verteilung der für das bahnlose Gebiet bestimmten Güter erfolgt von Schöffland und Triengen aus durch den Camionnagedienst der WSB und der ST.

c. Die 8,9 km lange normalspurige, auf eigenem Bahnkörper verlaufende Linie Triengen-Sursee wird seit 1912 durch die ST bedient. Der teure Dampf-

betrieb bildet eine grosse finanzielle Belastung, der Fahrplan mit 8 täglichen Zugsparen genügt den Bedürfnissen nicht mehr. Die baulichen Anlagen und die Traktionsmittel befinden sich in einem sehr schlechten Zustand. Im Jahre 1957 wurden 153 192 Reisende (1940: 90 294 Reisende) und 8570 Tonnen Güter (1940: 10 991 Tonnen) befördert.

Da eine Reise von Aarau nach Sursee zweimaliges Umsteigen bedingt, weist das Suhrental praktisch nur Lokalverkehr auf. Ein direkter Güterverkehr besteht überhaupt nicht.

2. Die Bedürfnisfrage

Die geschilderte Dreiteilung gehe mit einer sehr unterschiedlichen Entwicklung der Wirtschaft und der Bevölkerung einher. Während die Landwirtschaft im bahnlosen mittleren Suhrental nach wie vor den wichtigsten Wirtschaftszweig bilde, sei sie mit der zunehmenden Industrialisierung namentlich in den Gebieten um Aarau und Sursee erheblich zurückgegangen. Ohne eigentliche Grossindustrien aufzuweisen, besitze das Suhrental zahlreiche industrielle und gewerbliche Mittelbetriebe. Auch der mittelgrosse und der Kleinhandel seien gut vertreten.

Wirtschaft und Bevölkerung siedelten sich erfahrungsgemäss mit Vorliebe in gut erschlossenen Verkehrsgebieten an. Im mittleren und oberen Suhrental fehlten dazu aber zurzeit die Voraussetzungen. Während der Bevölkerungszuwachs in den Jahren 1900–1957 im gesamtschweizerischen Durchschnitt 53 Prozent, im Kanton Luzern 66 Prozent und im Kanton Aargau 57 Prozent betrug, erreichte er in dem von der ST bedienten luzernischen Suhrental bloss 24 Prozent, während er im bahnlosen Talabschnitt sogar nur 0,7 Prozent ausmachte. Demgegenüber erfuhr der von der AS, bzw. WSB bediente Teil des aargauischen Suhrentales einen Bevölkerungszuwachs von 96 Prozent. Aarau und Sursee verdankten ihre Entwicklung vor allem dem Umstand, dass sie an Hauptverkehrslinien lägen. Das Suhrental dürfe damit rechnen, dass sich das wirtschaftliche Einzugsgebiet von Aarau immer mehr nach Süden erweitere. Eine ähnliche, wenn auch langsamere Entwicklung zeichne sich in Sursee ab, wo sich Industrie und Bevölkerung allmählich in nördlicher Richtung entlang der bestehenden Bahn ansiedelten. Nur bei einer Sanierung der zwischen Schöffland und Sursee ungenügenden Verkehrsverhältnisse durch Bereitstellung eines einheitlichen, durchgehenden Verkehrsmittels könnten aber die an sich geographisch günstigen Voraussetzungen für die Entfaltung der Wirtschaft und der Bevölkerung im Suhrental fruchtbar gemacht werden. Solange ein solches Verkehrsmittel fehle, gehe die Abwanderung des bäuerlichen Nachwuchses und damit der Substanzverlust der Talgemeinden weiter.

3. Die Automobillösung

Eine solche wird mit folgenden Argumenten abgelehnt:

- Da die WSB die Strecke Aarau-Schöftland auch in der Zukunft bedienen werde, müssten die jetzigen Friktionen im Personen- und Stückgutverkehr zufolge Umsteigens und Umladens für immer fortbestehen, während ein durchgehender Güterverkehr (Wagenladungen, Grossviehtransporte) ausgeschlossen bliebe.
- Neue Industrien würden sich kaum ansiedeln, da diese Bahnanschluss forderten und Standorte aussuchten, die von den Arbeitskräften gut und schnell erreicht werden können. Die Automobillösung ermögliche aber keine Verkürzung der Reisezeit und bringe zudem höhere Personentarife.
- Während die Bahn eine klare Linienführung im Tal aufweise, müsse ein Busbetrieb durch die einzelnen Dörfer führen, wodurch der Verkehr sehr umständlich werde. Die Anschlüsse an den Endstationen könnten nur unbefriedigend hergestellt werden.
- Transportkapazität und Leistungsfähigkeit eines Automobilbetriebes hielten einen Vergleich mit der Bahn nicht aus. Das Automobil genüge weder im Personen- noch im Stückgutverkehr den Anforderungen und vermöge nicht über eine lokale Bedeutung hinauszuwachsen. Namentlich Verkehrsspitzen könnten nur von der Bahn bewältigt werden.
- Eine Automobillösung würde neben dem Wagenmaterial Park- und Abstellplätze, Warteräume und Toiletten erfordern. Auch die Investitionen im Strassenbau seien zu berücksichtigen. Daraus ergäben sich ebenfalls hohe Anlagekosten.
- Wegen der benötigten Treibstoffe und Reifen sei ein Automobilbetrieb bei internationalen Spannungen sehr verwundbar.

Nur eine durchgehende Bahn kann nach der Überzeugung von Behörden und Talbevölkerung die erstrebte intensive Verkehrsbedienung und damit die wirtschaftliche Entwicklung gewährleisten.

4. Die Normalspurbahnlösung

Eine Verlängerung der Normalspurbahn von Triengen nach Schöftland brächte keine Sanierung der Verkehrsverhältnisse, denn Schöftland bliebe nach wie vor Umsteigestation.

Eine durchgehende Normalspurbahn durch das Suhrental müsste in Oberentfelden und Sursee an das Netz der SBB angeschlossen werden und würde am zweckmässigsten durch die SBB selber betrieben. Daran fehle aber bei den SBB das nötige Interesse; übrigens könnten die SBB auf die besonderen Bedürfnisse der Talschaft weniger Rücksicht nehmen als eine Privatbahn.

Bau und Betrieb einer normalspurigen Suhrentalbahn kämen teurer zu stehen als eine Schmalspurbahn. Für den zu erwartenden Verkehr zwischen Aarau und Sursee stelle die Schmalspurbahn die richtige Lösung dar.

5. Die Schmalspurbahnlösung

a. Technische und bauliche Beschreibung. Die neu zu erbauende Strecke Schöffland-Triengen verläuft von der Station Schöffland, wo der Anschluss an die WSB herzustellen ist, über 6,75 km auf aargauischem und 1,55 km auf luzernischem Boden. Es sind hier 3 neue Stationen projektiert, nämlich Staffelbach (km 2,55), Attelwil-Moosleerau (km 4,5) und Reitnau (km 6,12). Das Bahntrasse steigt von Schöffland bis Staffelbach 3–8 Promille; nach einem kurzen Gefälle von 12 Promille führt es fast horizontal bis zur Station Reitnau. Bis zur Überquerung der Suhre beim Niederhölzli steigt das Trasse mit 4 und von da mit 20 Promille, um die Station Triengen der ST zu erreichen.

Für die Strecke Triengen-Sursee wird die bestehende Linienführung der ST beibehalten. Die Stationen Triengen, Büron-Bad Knutwil, Geuensee, Sursee Stadt und Sursee SBB behalten unverändert ihren Standort. Dagegen soll der Dampfbetrieb der ST durch elektrische Traktion ersetzt und die Schmalspur eingeführt werden.

Die an der Verbindungsstrecke neu zu erstellenden Stationsgebäude von Staffelbach, Attelwil-Moosleerau und Reitnau sollen auch einen Güterschuppen, aber einstweilen keine Dienstwohnung erhalten. Die bestehenden Stationen von Triengen, Büron-Bad Knutwil, Geuensee und Sursee Stadt bedürfen dringend des Umbaus und der Erweiterung. An Brücken sind notwendig: 4 Brücken über die Suhre, 1 Brücke über die Ruederche, 1 Brücke über den Fabrikkanal in Schöffland, 1 Strassenüberführung bei Attelwil-Moosleerau. Abgesehen von dieser Strassenüberführung sind bei Strassenkreuzungen Niveauübergänge vorgesehen. Die wichtigsten Übergänge, nämlich in Schöffland, Staffelbach und Triengen, befinden sich in der Nähe von Stationen, wo mit verminderter Geschwindigkeit gefahren wird.

Diese sowie die zwischen Triengen und Sursee bereits bestehenden Niveauübergänge sind durch zeitgemässe Sicherungsanlagen zu schützen. Vorgesehen ist für jeden Streckenabschnitt eine automatische Blockanlage. Alle Stationen werden mit dem öffentlichen und dem bahneigenen Telefon versehen.

Die Fahrleitung wird analog derjenigen der WSB für eine Spannung von 750 Volt gebaut. Es ist eine windschiefe, elastische Drahtaufhängung an Eisenmasten vorgesehen. In Triengen und Büron sollen 2 automatische Gleichrichteranlagen erstellt werden.

Als zusätzliches Rollmaterial werden folgende Fahrzeuge notwendig: 2 Personenmotorwagen für je 80 Plätze, 1 Gütermotorwagen, 2 Personenanhängewagen für je 118 Plätze, 1 Post- und Gepäckwagen, 4 Güterwagen mit einem Ladegewicht von je 15 Tonnen und 8 Rollschmel mit einem Ladegewicht von je 40 Tonnen. Bei Revisionen und Reparaturen steht das Reservematerial der WSB zur Verfügung.

b. Betrieb und Tarife. Für den Stationsdienst zwischen Schöffland und Sursee werden 8 Stationsbeamte und 3 Lehrlinge benötigt. Das Personal für den Zugsdienst soll, da 60 Prozent der Züge einmännig zu führen sind, für

den Wagenführer- und den Kondukteurdienst ausgebildet sein. Für die Führung der 14-16 vorgesehenen Personenzugpaare und eines Güterzugpaares pro Tag sowie von 1-2 Extrazügen pro Woche sind 6 Mann erforderlich. Dieses Personal soll dank der Zusammenlegung des Betriebes mit der WSB ausreichen. Für den Unterhalt der Fahrzeuge in den Werkstätten der WSB in Aarau und Schöftland sowie für den Streckenunterhalt sind 3 Handwerker, 2 Hilfsarbeiter, 4 Kramper und 2 Saisonarbeiter vorgesehen.

Die Reisezeit von Schöftland nach Sursee wird zwischen 22 und 33 Minuten betragen, so dass Sursee von Aarau aus in Eilzügen ohne Umsteigen in 45 Minuten erreicht werden könnte. Besondere Beachtung soll dem Berufsverkehr und guten Anschlüssen an die SBB in Aarau und Sursee geschenkt werden.

Die für den Personenverkehr vorgesehenen Taxen basieren auf einem Entfernungszuschlag von 54 Prozent, wobei sich gegenüber den heutigen Verhältnissen Verbilligungen, namentlich für den Arbeiter- und Schülerverkehr, ergeben sollen. Im Gepäck-, Expressgut-, Tier- und Güterverkehr sollen auf der Strecke Sursee-Triengen die bisherigen Entfernungszuschläge der ST von 220 Prozent weitergelten, während für die Strecke Schöftland-Triengen ein Zuschlag von 180 Prozent in Aussicht genommen wird.

c. Kostenvoranschlag und Erfolgsberechnung. Die auf der Preisbasis vom Sommer 1959 berechneten Baukosten werden wie folgt veranschlagt:

	Franken
- für die Strecke Schöftland-Triengen	6 900 000
- für die Strecke Triengen-Sursee	5 210 000
- für Fahrzeuge	2 900 000
Gesamte Baukosten Schöftland-Sursee.	<u>15 010 000</u>

Die Erfolgsrechnung für die Konzessionsstrecke Schöftland-Sursee beruht auf Voraussetzungen, wie sie am 1. Oktober 1959 bestanden, wobei die Erfahrungen auf der Strecke Aarau-Schöftland der WSB berücksichtigt wurden. Die Mehrerträge aus der Personentarifreform von 1959 wurden einbezogen.

Erträge:	Franken
- Verkehrsertrag	403 000
- Entschädigung des Bundes für <i>gemeinwirtschaftliche Leistungen</i> (Abgeltung).	105 000
- Verschiedene Nebenerträge	7 000
Total Erträge.	<u>515 000</u>

Beim Verkehrsertrag ergibt sich somit eine Einnahme von 23 000 Franken pro km, während die WSB heute rund 60 000 Franken pro km aufweist. Bei der erhofften wirtschaftlichen Entwicklung des Tales würde sich dieser Ertrag wesentlich erhöhen.

Aufwendungen:	Franken
– Personalkosten	290 000
– Sachkosten	90 000
Total Aufwendungen ohne Abschreibungen	<u>380 000</u>

Der berechnete Ertragsüberschuss belaufe sich auf jährlich 135 000 Franken, welcher Betrag für die Abschreibungen zur Verfügung stehe.

III. Das Beitragsgesuch

Dem Beitragsgesuch ist zu entnehmen:

Der einen Kostenaufwand von rund 15 Millionen Franken erfordernde Neubau der Strecke Schöftland-Triengen und Umbau der Strecke Triengen-Sursee stelle ein Werk dar, das für den allgemeinen Verkehr des Surenthals, aber auch des ganzen Landes von Bedeutung sei. Mit dem Anschluss der Strecke Schöftland-Sursee reihe sich die WSB dank einem Netz von ungefähr 50 km Länge an zehnter Stelle unter den rund 70 schweizerischen Privatbahnen des allgemeinen Verkehrs ein. Der Neubau der Strecke Schöftland-Triengen verdiene als Errichtung eines öffentlichen Werkes im Sinne von Artikel 23 der Bundesverfassung die finanzielle Unterstützung des Bundes, die nach fester Praxis die Hälfte der von der öffentlichen Hand zu übernehmenden Hilfeleistung betrage. Für die Strecke Triengen-Sursee müsse davon ausgegangen werden, dass die bestehenden Einrichtungen der ST dringend erneuerungsbedürftig seien. Mit der Sanierung dieser Strecke sei eine Hebung ihrer Wirtschaftlichkeit und Betriebssicherheit verbunden, so dass sich der Bund gemäss Artikel 56 des Eisenbahngesetzes, eventuell aber auch gestützt auf Artikel 23 der Bundesverfassung, zur Hälfte an den Kosten beteiligen könne; für die Erstellung der Sicherungsanlagen dürfe die Leistung des Bundes sogar bis zu drei Vierteln des von Bund und Kantonen aufzubringenden Betrages gehen (Art.11, Abs.2 der Verordnung über den Vollzug des sechsten und siebenten Abschnittes des Eisenbahngesetzes).

C. Nachträgliche Ergänzung zum Konzessionsgesuch

In bezug auf die Linienführung der neuen Bahn zwischen dem Bahnhof Sursee SBB und der Station Geunensee haben Augenschein und Besprechungen in letzter Zeit zu einer andern als im Konzessionsgesuch niedergelegten Konzeption geführt. Die Beibehaltung des ST-Trasses würde nämlich dem Nationalstrassenbau enorme Mehrkosten verursachen, weil die Kreuzung der N 2 mit dem jetzigen Bahntrasse ein Überführungsbauwerk der Strasse über die Bahn mit langen und hohen Zufahrtsdämmen im Talboden der Suhre erforderlich machen würde. Die Kosten dieses Überführungsbauwerkes beliefen sich mutmasslich auf 8 Millionen Franken. Mit der Weiterführung des Bahntrasses nördlich Sursee SBB am linken Talhang würden eine niveaufreie Kreuzung mit der

N 2 an günstiger Stelle ermöglicht, die grosse Schleife nordwestlich Sursee und damit viele Niveauübergänge ausgemerzt und die Bahnstrecke um zirka 1 km verkürzt, was allenfalls noch eine Verminderung der Baukosten der Bahn zur Folge hätte. Allerdings könnte der Bahnhof Sursee Stadt nicht mehr bedient werden. Mit der neuen Linienführung liesse sich aber eine Station in der Gegend des Zeughauses errichten, wo ein Industriegebiet im Entstehen begriffen ist.

Der Kanton Luzern und die Stadt Sursee sind mit der geschilderten Linienführung einverstanden. Diese liegt ganz im Sinne der Ortsplanung der Stadt Sursee, welche sich immer mehr in Richtung SBB-Bahnhof entwickelt. Zwischen diesem, der Post und dem Stadtkern wird übrigens jetzt schon der Lokalverkehr durch drei Automobillinien besorgt.

D. Das Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens zum Konzessions- und Beitragsgesuch

I. Schweizerische Bundesbahnen

Eine Konkurrenzierung der SBB im Personenverkehr sei nur in geringem Umfang zu befürchten. Dank dem niedrigeren SBB-Tarifniveau und dem Vorhandensein guter Schnellzüge auf den SBB-Linien vermöchte eine durchgehende Suhrentalbahn gesamthaft keine besseren und billigeren Leistungen zu erbringen als die SBB. Nach den Angaben im Konzessionsgesuch bestünde im Personenverkehr Aarau–Sursee praktisch Taxparität. In der Durchgangsverbindung Aarau–Luzern und umgekehrt, in welcher jährlich rund 25 000 Personen befördert werden, seien die SBB infolge vermehrter, besserer und schnellerer Verbindungen leistungsmässig im Vorteil. Dagegen vermöchte eine durchgehende Suhrentalbahn in der umsteigefreien Verbindung Aarau–Sursee gegenüber der in erheblichem Umfang auf Personenzüge angewiesenen Route der SBB zu bestimmten Tageszeiten bessere Reisegelegenheiten zu bieten. Gesamthaft dürften allfällige Verkehrsverluste der SBB durch Mehrverkehr aus dem Suhrental über SBB-Linien kompensiert werden.

Für den Güterverkehr wäre eine durchgehende Suhrentalbahn nur in bezug auf die Strecke Oberentfelden–Sursee von Bedeutung. Die Strecke Aarau–Oberentfelden wäre dagegen nach wie vor nur für denjenigen Güterverkehr voll geöffnet, der sich ausschliesslich auf dem schmalspurigen Netz abwickeln könne, während im direkten Verkehr der Schmalspurbahn mit und im Transit über Normalspurbahnen auf der Strecke Aarau–Oberentfelden nur Eilstückgut befördert werden könne. Von einer Konkurrenzierung der SBB im Güterverkehr auf der Strecke Oberentfelden–Sursee SBB könne trotz der effektiv-kilometrisch kürzeren, aber der bedeutenden Distanzzuschläge wegen erheblich teureren Strecke daher nicht gesprochen werden. Schliesslich sei nicht zu übersehen, dass im Falle der Ablehnung des Gesuches die Sursee–Triengen-Bahn kaum weiterbestehen könnte. Der bisherige Zubringerverkehr (zirka 8000–9000 t jährlich) wäre gefährdet, während er bei Zustimmung zum Konzessionsgesuch

aller Voraussicht nach nicht nur erhalten bliebe, sondern infolge des Baues des Zwischenstückes Schöffland-Triengen sogar noch eine geringe Zunahme erfahren könnte.

Der Bau der neuen Schmalspurbahn würde somit für die SBB weder wesentliche Vorteile noch besonders schwerwiegende Nachteile zur Folge haben. Immerhin müssten im Falle der Gutheissung des Konzessions- und Beitrags-gesuches noch vor Baubeginn verschiedene Probleme mit den SBB abgeklärt werden. Da vor allem niedrig tarifizierter Verkehr zu erwarten sei, könnten die SBB nicht noch einen Teil ihrer Einnahmen aus einem Verkehr an diese Bahn abtreten, auf dem sie ohnehin Geld verlören, weshalb ihres Erachtens der neuen Bahn keinerlei Ansprüche aus Artikel 26 des Bundesratsbeschlusses vom 16. August 1950 über die Tarifbildung der schweizerischen Eisenbahnunternehmungen (in Verbindung mit dem Bundesbeschluss vom 14. Dezember 1950 über dessen Genehmigung) zustehen würden. Der Bahnbau könnte weder direkt noch indirekt durch die SBB finanziert werden.

II. Post-, Telephon- und Telegraphenbetriebe

Das mittlere Suhrental zwischen Schöffland und Triengen sei verkehrlich nicht einfach zu erschliessen. Die topographische Lage, die Strassenverhältnisse und das verhältnismässig geringe Verkehrsbedürfnis der vorwiegend Landwirtschaft treibenden Bevölkerung habe die Organisation des hier zurzeit bestehenden PTT-Autohalterbetriebes massgebend beeinflusst. Es habe nicht an Versuchen gefehlt, das Verkehrsbedürfnis durch bessere Verbindungen anzu-regen. So seien in den Jahren 1952 und 1953 täglich drei direkte Verbindungen zwischen Schöffland und Triengen mit Halt in Moosleerau geschaffen worden. Die beidseitigen Anschlüsse Aarau und Sursee seien gut bis sehr gut, das Ergebnis aber enttäuschend gewesen. Bei einer durchschnittlichen Besetzung von 3,79 Reisenden in einem Kurswagen von 29 Sitz- und 6 Stehplätzen seien 1,15 Reisende durchgehend gefahren, die übrigen seien unterwegs ein- oder aus-gestiegen.

Auf Grund langjähriger Erfahrungen und mit Rücksicht auf eine möglichst wirtschaftliche Betriebsführung bedienen die PTT heute die Strecke im Sommer mit 5 und im Winter mit 6 Kurspaaren. Wenn der Fahrplan auch nicht so dicht sei, wie in der Bahnlösung vorgesehen, so sei er doch auf die wirklichen Bedürfnisse zugeschnitten. Vor allem aber habe der Automobilbetrieb den grossen Vorteil, dass er durch die Dörfer führe und die Reisenden an ihr Reise-ziel bringe und nicht mitten im Tal absetze, wie dies bei der Bahnlösung der Fall wäre. Als Kurswagen komme – wie bisher – ein Saurer L4-Omnibus mit 29 Sitz- und 6 Stehplätzen zur Verwendung. Für den zusätzlichen Winterkurs sei ein weiterer Wagen erforderlich.

Die Frequenzen seien je nach Jahreszeit und Witterung starken Schwan-kungen unterworfen. Sie bewegten sich im 5jährigen Durchschnitt zwischen

2243 und 6787 Personen im Monat. In den letzten 5 Jahren seien die Frequenzen zurückgegangen. Dies sei eine im öffentlichen Verkehr mit ähnlicher Struktur allgemein zu beobachtende Erscheinung. Sie habe ihren Ursprung in der privaten Motorisierung und in der Tendenz der industriellen Betriebe, die Arbeiter durch eigene Fahrzeuge bei ihren Wohnstätten abzuholen und wieder dorthin zu bringen. Mehrere solche Arbeiterkurse verkehrten auch auf Teilstrecken der Linie Schöffland–Triengen. Dieser Arbeiterverkehr könnte durch die Bahn nicht übernommen werden, da den Arbeitern die langen Anmarschwege zu den Stationen nicht zugemutet werden könnten.

Erhebungen über die Reisefrequenz zwischen den verschiedenen Stationen hätten ergeben, dass sich der dichteste Verkehr zwischen Reitnau, Winikon und Triengen abwicke; er vereinige 33,1 Prozent des gesamten Verkehrs auf sich. Der durchgehende Verkehr Schöffland–Triengen betrage 2,2 und derjenige Triengen–Schöffland 2 Prozent.

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr, für Gepäck und Güter sowie die Fehlbeträge aus der Gewinn- und Verlustrechnung betrugen – inklusive die Autohalterlinie Schöffland–Walde, die mit der Linie Schöffland–Triengen betriebs- und rechnungsmässig zusammengefasst ist – in den Jahren

	Einnahmen Franken	Fehlbetrag Franken
1954	29 951	4780
1955	28 623	8005
1956	28 706	6180
1957	28 173	9250
1958 ¹⁾	28 900	6803

Die Postbeförderung durch die projektierte Bahn würde auf grosse Hindernisse stossen, da die Poststelleninhaber gezwungen würden, wenigstens dreimal im Tag an die Bahn zu gehen, um die Post auszuwechseln. Bei den verhältnismässig grossen Entfernungen zwischen dem Dorfkern und der Station (10–25 Minuten) müssten für die Poststellen Wittwil, Kirchleerau, Moosleerau, Attelwil, Reitnau und Winikon zusammen im Jahr für den Botendienst allein 15 000 bis 20 000 Franken aufgewendet werden, beim Einsatz von Motorfahrzeugen noch mehr. Es würde sich die Frage aufdrängen, ob unter diesen Voraussetzungen die Postvermittlung zwischen Schöffland und Triengen oder unter Umständen sogar bis Sursee nicht durch die PTT-Betriebe mit Motorfahrzeugen erfolgen sollte.

Auf keinen Fall könnten sich die PTT-Betriebe damit einverstanden erklären, zwischen den Dörfern und ihren Bahnstationen einen Zubringerdienst für Personen einzurichten.

¹⁾ Die seitherigen Zahlen lauten:

	Einnahmen Franken	Fehlbetrag Franken
1959	28 141	8132
1960	30 825	5222
1961	31 325	2897

III. Wynental- und Suhrentalbahn

Die WSB, deren Direktion an den Vorarbeiten für das Bahnprojekt massgeblich mitgewirkt hatte, unterstützt das Konzessions- und Beitragsgesuch in allen Teilen und ist zur Übernahme des Betriebes der geplanten Bahn Schöffland-Sursee bereit; trotz der Verlängerung der betriebenen Linien würden ihr nämlich keine wesentlichen Mehrkosten erwachsen. Da die verschiedenen Strecken technisch und betrieblich eine Einheit bilden, würde die Unternehmung nach den bisher schon angewandten Grundsätzen geleitet und betrieben werden können. Das Personal liesse sich nach Bedarf beliebig auf den verschiedenen Linien einsetzen. Dank ihrer grösseren Bedeutung dürfte die WSB auf die erforderliche finanzielle Unterstützung der beteiligten Kantone und Gemeinden zählen, um ihre Anlagen zweckmässig und entsprechend den wachsenden Anforderungen des Betriebes ausbauen zu können. Dem Wynen- und dem Suhrental wäre so der Fortbestand ihrer Bahnen auf Jahrzehnte hinaus gesichert.

Die überaus wünschbare Eigentrassierung der WSB auf der Strecke Aarau-Schöffland, deren Verwirklichung zurzeit auf sich warten lasse, werde mit der Erteilung der nachgesuchten Konzession entscheidend gefördert werden. Da sich ferner Befürworter wie Gegner einer Bahnlösung im oberen Suhrental darüber einig seien, dass die Verkehrsbedienung des ganzen Suhrentales früher oder später mit ein und demselben Verkehrsmittel erfolgen müsse, könne im weiteren mit der Konzessionserteilung eine ernstliche Existenzbedrohung der Bahnlinie Aarau-Schöffland abgewendet werden. Eine Aufhebung dieser Linie würde zudem nicht nur die Gemeinden Muhen, Hirschthal und Schöffland einer seit 60 Jahren bestehenden Bahnverbindung berauben, sondern darüber hinaus auch die Linie Aarau-Menziken der WSB durch die wesentliche Verkleinerung des bestehenden Bahnbetriebes in Mitleidenschaft ziehen; denn proportionale Einsparungen in Betrieb und Verwaltung der verbleibenden Strecke wären schlechterdings ausgeschlossen. Der Betrieb eines solchen Bahntorsos im Wynental würde damit unrationell und stark aufwendig; die Rekrutierung von Personal, besonders von technischen Fachleuten, wäre erschwert; zufolge Verteuerung des Werkstattbetriebes würden auch die Kosten des Fahrzeugunterhalts ansteigen. Mit der Verwirklichung der durchgehenden Suhrentalbahn könnten demgegenüber die vielen Vorteile des technischen Zusammenschlusses und der Fusion der Suhrental- und der Wynentalbahn gewahrt und die WSB nicht nur erhalten, sondern noch weiter aufgewertet werden. Die Autolösung im obern Suhrental liesse in frequenzarmen Zeiten erst noch Konkurrenzfahrten zum Nachteil der WSB befürchten.

IV. Sursee-Triengen-Bahn

Die ST beschränkt sich auf die Mitteilung, dass das Konzessions- und Beitragsgesuch die einstimmige Unterstützung der im Juli 1960 stattgefundenen Generalversammlung der Bahngesellschaft gefunden habe.

E. Die heutige Verkehrsbedienug im mittleren und oberen Suhrental

I. Das Gutachten der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung und dessen Würdigung

Das Eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement hat am 19. November 1959 – also kurz nach Einreichung des Konzessions- und Beitragsgesuches an den Bundesrat – die Schweizerische Vereinigung für Landesplanung mit der Erstellung eines Gutachtens über Art und Betrieb eines öffentlichen Verkehrsmittels im oberen Suhrental beauftragt.

Die Dokumentation dieser Vereinigung in einem Textband von über 150 Seiten und kartographische Darstellungen in einem zweiten Band zeigen, dass das Suhrental zu den besten Verkehrslagen der Schweiz gehört, jedoch einer besseren Verkehrsbedienug bedarf. Auf Grund eines umfangreichen Zahlenmaterials beleuchtet der Gutachter der Vereinigung für Landesplanung die Vor- und Nachteile sowohl der Bahn- als auch der Automobillösung. Er kommt dabei zum Schluss, dass beide Verkehrsmittel geeignet wären, die Verkehrsbedienug des mittleren und oberen Suhrentales zu übernehmen, die Schmalspurbahn nach der herkömmlichen punktweisen, der Strassentransportdienst nach der Möglichkeit einer anpassungsfähigen flächenförmigen Bedienung. Der Hauptvorzug der Bahn liege zweifellos im grösseren Transportpotential, das ihr eignungsmässig innewohne, jener des Strassentransportdienstes in der besseren Anpassungsfähigkeit. Alles in allem gibt des Gutachten jedoch dem Strassentransportdienst den Vorzug, wobei die Empfehlung allerdings mit den folgenden Vorbehalten verknüpft wird:

- a. Das Angebot an Fahrgelegenheit darf im Falle eines Strassentransportes nicht geringer sein als bei der Bahnlösung.
- b. Der Strassentransportdienst hat im Rahmen seiner technischen Möglichkeiten wenigstens dieselben Dienstleistungen anzubieten wie die Schmalspurbahn.
- c. Der Strassentransportdienst muss so ausgestaltet und betrieben werden, dass er eigenwirtschaftlich wird. Dieses Ziel darf aber keinesfalls durch einen Abbau berechtigter Leistungen angestrebt werden, sondern durch die volle Ausnützung der Vorteile, welche dem Strassentransportdienst innewohnen.
- d. Die Tarife müssen jenen der Bahnlösung angepasst sein, wobei in beiden Fällen solche Entgelte aufzubessern wären, die in einem krassen Missverhältnis zur gebotenen Leistung stehen.

In einer Eingabe vom November 1961 haben die beiden Kantonsregierungen von Aargau und Luzern sich mit den Argumenten des Gutachters auseinandergesetzt. Aus ihrer Verantwortung um die Wahrung der wirtschaftlichen Interessen der bis jetzt verkehrstechnisch benachteiligten Landesgegend heraus halten sie an ihrem Konzessions- und Beitragsgesuch fest, wobei sie betonen, dass die Ansiedlung neuer Industrien, wofür bevölkerungs- und landmässig die

besten Voraussetzungen bestünden, mit dem Bau einer leistungsfähigen Bahnlinie stehe und falle.

Sowohl für die Bahn- als auch für die Autolösung lassen sich zweifellos gute Gründe ins Feld führen. Die Verantwortung der politischen Behörden, die mit ihrem Entscheid unter Umständen die Entwicklung einer Landesgegend auf Jahrzehnte hinaus in eine bestimmte Richtung zu lenken vermögen, wiegt schwer. Dieser Entscheid darf deshalb nicht in erster Linie von einer momentanen Situation und von reinen Wirtschaftlichkeitsüberlegungen ausgehen, sondern hat die Erfahrungen, die in andern vergleichbaren Gegenden mit Bahn- bzw. Autobedienung gemacht wurden, die industrielle Entwicklung und die Bevölkerungsbewegung dieser Gegenden zu berücksichtigen und nicht zuletzt auch politische Billigkeitsgründe gegenüber einer um die Sicherung ihrer Zukunft ringenden Bevölkerung in die Erwägungen miteinzubeziehen. In Zweifelsfällen wird dabei den Wünschen der Kantone und der Bevölkerung der Landesgegend, die durch den Entscheid der Konzessionsbehörde direkt berührt werden, erhöhtes Gewicht beizumessen sein.

II. Die volks- und verkehrswirtschaftliche Lage im Suhrental

1. Das Tal

Das Suhrental bildet den typischen Fall des relativ flachen Nord-Süd-Tales, das keine quer zum Tal verlaufenden, natürlichen und unterbrechenden Hindernisse aufweist. Damit sind geographisch die Voraussetzungen zu einer einheitlichen Entwicklung gegeben. Indessen haben früher politische Gründe eine einheitliche Verkehrserschliessung verhindert. Die Talbevölkerung und die Behörden lehnen es ab, den Zustand der dreigeteilten Verkehrsbedienung für immer hinzunehmen; sie wünschen sich kulturell, wirtschaftlich und verkehrsmässig näherzukommen. Nur als Einheit betrachtet, kann das Tal in Zukunft eine aufstrebende Entwicklung seiner Bevölkerung, seiner Wirtschaft und seiner Gemeinden erwarten. Deshalb wird ein einheitliches Verkehrsmittel, und zwar die durchgehende Schmalspurbahn mit Unterstützung durch den Bund, befürwortet. Von Bedeutung ist in diesem Zusammenhang, dass das Suhrental in der Lage ist, zu niedrigen Preisen geeignetes Land, aber auch genügend Arbeitskräfte anzubieten.

2. Die Bevölkerung

Die Entwicklung der Bevölkerung hängt nicht nur von der Lage eines Gebietes, sondern auch von seiner Erschliessung, von seinen Beziehungen zur Nachbarschaft und zum gesamten Land ab. Die Verkehrsmittel spielen dabei eine entscheidende Rolle. Um diese Zusammenhänge aufzuzeigen, ist ein Hinweis auf die statistischen Zahlen vielsagend. Die jüngste Volkszählung von 1960 ergibt im untern, bahnbedienten Tal gegenüber der Zählung von 1950 in jedem Ort des engern Einzugsgebietes eine namhafte Bevölkerungszunahme. Sie schwankt zwischen 66,6 (Unterentfelden) und 9,9 Prozent (Hirschtal). Das

untere Tal, ohne Aarau, weist eine Bevölkerung von 11 816 Seelen auf. Die Zunahme beläuft sich absolut auf 2348 Personen, d.h. fast so viel wie die Zunahme in Aarau mit 2577 Personen.

Das obere, ebenfalls bahnbediente Tal, mit einer Bevölkerung von 11 175 Personen, weist mehrheitlich ebenfalls eine Bevölkerungszunahme auf, so Sursee von 21,7 und Büron von 13,2 Prozent, während die Endstation Triengen der ST sich mit einer Zunahme von 2,2 Prozent begnügen musste. Einige von der Bahn etwas abseits gelegene kleinere Orte weisen einen mehrprozentigen Rückgang der Bevölkerung auf, so insbesondere Kulmerau von 19,4 Prozent.

Das mittlere Tal ohne Bahn mit 3475 Seelen weist im gesamten einen, wenn auch kleinen Rückschlag von 40 Personen oder 1,1 Prozent auf. Die Bevölkerungszunahme und -abnahme bewegt sich prozentual zwischen +6,4 (Attelwil) und -8 (Reitnau). Als Vergleich möge der Hinweis dienen, dass das benachbarte, von der Eisenbahn bediente Wynental mit einer kleinen Ausnahme überall einen kräftigen Bevölkerungszuwachs verzeichnet. Mit einer absoluten Zunahme von 5260 Personen, das sind 20,5 Prozent, hat dieses Tal das Suhrental eindeutig überflügelt.

Demgegenüber weisen Gebiete, die nur durch Automobillinien erschlossen werden, bestenfalls stationäre, meistens jedoch rückläufige Bevölkerungsziffern auf. Dies gilt nicht nur vom mittleren Suhrental. Selbst Gebiete, die vom Auto wesentlich besser bedient werden, zeigen stark abwandernde Tendenz, so zum Beispiel das durch einen Autobusbetrieb erschlossene luzernische Rottal. Trotz aufgeschlossener und anpassungsfähiger Betriebsführung der Automobilunternehmung weist dort die Bevölkerung zwischen 1950 und 1960 eine Abwanderung von 290 Personen oder 2,6 Prozent auf.

3. Die Wirtschaft

Es ist eine unverkennbare Tatsache, dass Gewerbe- und Industriebetriebe, die an- oder umsiedeln, sich in Gebieten mit Bahnanschluss niederlassen. In diesem Zusammenhang sei auf eine Vernehmlassung der Eidgenössischen Getreideverwaltung hingewiesen, aus der hervorgeht, dass eine Handelsmühle und eine Siloanlage, welche über einen gewissen Umsatz verfügen, auf einen Geleiseanschluss angewiesen sind. Das gleiche gilt aber auch für andere Firmen, die ihre Ansiedlung oder Erweiterungsbauten im Suhrental vom Bau einer leistungsfähigen Eisenbahn abhängig machen.

Sursee besitzt ein starkes Interesse, in direkte Verbindung mit Aarau treten zu können. Heute gehen zahlreiche Pendler aus dem mittleren und oberen Suhrental auswärts ihrer Arbeit nach. Von der im oberen Tal ansässigen schulpflichtigen Jugend sehen sich über 70 Prozent, im bahnlosen Mittelstück gar über 90 Prozent gezwungen, im Lehrlingsalter auszuwandern. Diese Leute, einmal dem Tal verloren, können kaum mehr zurückgeholt werden, weil sie sich anderswo niedergelassen haben. Dieser Nachteil kann nur durch vermehrte gewerblich-industrielle Entwicklung, für die im oberen Talstück erfreuliche Ansätze vorhanden sind, wettgemacht werden.

III. Das Verkehrsbedürfnis des Suhrentals

Mit der Einführung einer Automobillinie von Schöffland nach Sursee bliebe Schöffland Umsteigeplatz für den Personen- und Umladeplatz für den Güterverkehr. Durch den Wechsel des Verkehrsmittels leiden jedoch die Reise- und Transportzeiten erheblich. Die Automobillinie Schöffland–Sursee brächte somit, gemessen am heutigen Zustand, keine wesentliche Hebung der Verkehrsgüte. Das Optimum kann nur mit einer durchgehenden Bahn erreicht werden. Im mittleren Abschnitt des Tales besteht seit 1925 der das Tal täglich fünfmal im Zickzackkurs durchfahrende Strassentransportdienst (PTT-Autohalterbetrieb). Die Reisendenzahl ist zwischen 1958 und 1961 mit rund 43 000 pro Jahr unverändert geblieben. Der Gepäck- und Güterverkehr ist in den letzten Jahren rückläufig. Im Jahre 1961 wurden mit dem öffentlichen Strassentransportmittel nur noch 12 t Gepäck und Güter befördert. Die höchst bescheidenen Einnahmen des Automobilbetriebes belaufen sich jährlich auf rund 30 000 Franken.

Dass der öffentliche Strassentransportdienst auch dem Rottal keinen Verkehrsaufschwung gebracht hat, geht aus den Frequenzzahlen der letzten fünf Jahre hervor. Auch die von der Rottal AG betriebene Automobillinie Hochdorf–Cham teilt das gleiche Schicksal.

	1957	1958	1959	1960	1961
	Anzahl Reisende in runden Zahlen				
Rottal-Verkehrsbetriebe . . .	480 600	487 800	502 800	400 500	403 800
Hochdorf–Cham	53 600	53 300	54 400	45 200	40 900

Der Gepäck- und Güterverkehr ist auch auf diesen beiden Linien unbedeutend.

Wegen der Eigenmotorisierung sieht die Vereinigung für Landesplanung (VLP) einen Rückgang der Frequenzen des öffentlichen Verkehrsträgers voraus. Dieser Befürchtung steht jedoch die Tatsache entgegen, dass die WSB trotz zunehmender Eigenmotorisierung Frequenzsteigerungen zu verzeichnen hat. Für viele bilden – das sagt dieser Gutachter selbst – nur die schlechten Verkehrsverhältnisse im mittleren und oberen Suhrental Grund zur Eigenmotorisierung. Ein durchgehend gleichgeartetes öffentliches Verkehrsmittel kann, besonders im Winter, viel Verkehr zurückgewinnen, und zwar um so mehr, als damit die heute in Schöffland und Triengen bestehenden Frequenzbrüche beseitigt werden.

IV. Die Verkehrsmittel und ihre Eignung

Die VLP empfiehlt trotz Anerkennung der guten Voraussetzungen für eine durchgehende Eisenbahn die Führung eines Automobilbetriebes zwischen Schöffland und Sursee bzw. zwischen Schöffland und Triengen. Aus diesem Grunde spricht das Gutachten von Schöffland und Triengen als den Orten, die aus der gegebenen Struktur heraus Frequenzbrüche verzeihen. Ein Automobilbetrieb verunmöglicht jedoch die Verwirklichung der durch die Verkehrslage gegebenen Vorteile. Die klare Linienführung der Bahn kann dagegen zum Vor-

teil des Tales die bauliche Ausdehnungsrichtung der Dörfer beeinflussen. Die Ortschaften werden, wie die Erfahrung zeigt, gegen die Stationen hinwachsen. Industrie und Gewerbe werden sich an der Bahn ansiedeln. Dass diese Annahme keine Utopie ist, zeigt die jüngste Industrieentwicklung im oberen Tal. Mit der Ansiedlung von Industrie kommt eine natürliche Verbindung zwischen Dorfkern und Bahn zustande. Die Bevölkerung des Tales kennt die Distanzen von den Ortschaften zu den bestehenden und künftigen Bahnstationen; da sie die Bahn will, ist sie auch gewillt, in Anbetracht der überwiegenden Vorteile der Bahn den kleinen Nachteil des Anmarschweges, den die meisten Stadtbewohner auch hinnehmen müssen, in Kauf zu nehmen.

Das an die Schiene gebundene Verkehrsmittel gewährleistet die Einhaltung des Fahrplans normalerweise besser als der durch den Strassenverkehr behinderte Autobus, was sich insbesondere in Stosszeiten vorteilhaft auswirkt.

Auch im Platzangebot ist die Bahn einem Automobildienst überlegen. Es kann sich nicht darum handeln, die Zahl von Sitz- und Stehplätzen von Bahn und Auto gesamthaft einander gegenüberzustellen. Vielmehr ist entscheidend, wieviel Einheiten im Bedürfnisfall einem Kurs ohne wesentliche Mehrkosten beigegeben werden können. So gesehen, kann die Bahn die Zahl der Sitzplätze mit mehreren Anhängern erheblicher und wirtschaftlicher steigern als der modernste Autobus mit einem Anhänger. Darin liegt der vom Gutachter ebenfalls anerkannte Vorteil des Verbindungssystems der Aarau-Sursee- mit der Wynentalbahn. Der Fahrkomfort der Schmalspurbahn ist unbestritten dem des Autobusses überlegen, indem die Wagen gleichmässiger und ruhiger laufen. Ein weiterer nicht zu unterschätzender Vorteil der Bahn ist die grössere Betriebssicherheit gegenüber dem Autobus, besonders im Winter bei vereisten und verschneiten Strassen.

Im Güterverkehr ist die von der VLP vorgeschlagene Automobillösung der Bahnlösung nicht gleichwertig. Um einen objektiven Kostenvergleich zwischen Bahn und Autolösung zu erhalten, hat es das Post- und Eisenbahndepartement übernommen, die Investitions- und Betriebskosten eines Automobilbetriebes auf der Strecke Schöftland-Sursee zu errechnen. Bei dieser Rechnung wurde von Strassenrollern abgesehen. Dafür sind die für den Gütertransport auf der Strasse notwendigen Fahrzeuge in die Vergleichsrechnung einbezogen worden.

Wie wir bereits erwähnt haben, kann die bei jedem Wirtschaftsunternehmen an und für sich erstrebenswerte Eigenwirtschaftlichkeit oder gar die Rendite für die Wahl eines Verkehrsträgers nicht allein ausschlaggebend sein. Diese Feststellung gilt ganz besonders für den Entscheid, der in der Frage der Art der Verkehrsbedienung im Suhrental getroffen werden muss. Die Zielsetzungen, die einem Verkehrsträger gestellt werden und die Hoffnungen und Erwartungen, die mit ihm verbunden sind, zeigen, dass er nicht Selbstzweck, sondern immer nur Mittel zum Zweck sein kann. Auf das heutige Verkehrsvolumen abgestellt, also ohne Rücksicht auf die angestrebte und zu erwartende stärkere Industrialisierung des oberen und die Ansiedlung von Industrien und

gewerblichen Betrieben im mittleren Teil des Tales, könnte zweifellos die Einrichtung eines Automobilbetriebes von Schöffland nach Sursee erwogen werden. Anders verhält es sich aber, wenn an die Ausschöpfung der der Landesgegend gegebenen, wegen der unbefriedigenden Verkehrsbedienung bis jetzt aber noch brachliegenden Möglichkeiten gedacht wird. Stellt man richtigerweise die gesamtwirtschaftlichen und siedlungspolitischen Überlegungen in den Vordergrund, so kommt man zum Schluss, dass dem Konzessions- und Beitragsgesuch der Kantone Aargau und Luzern und der 15 Gemeinden des Suhrentales zu entsprechen sei.

F. Die Würdigung des Schmalspurbahnprojektes

I. Das Schmalspurbahnprojekt in technischer Hinsicht

1. Schöffland-Triengen

Linienführung und Längenprofil. Die mit einer Länge von 8,3 km projektierte Verbindungsstrecke liegt im grossen und ganzen längs der Suhre im Talboden. Da es sich um eine Bahn im Flachland handelt, ist die Linienführung ausserordentlich einfach und erheischt nur wenige Kunstbauten. Der kleinste projektierte Radius beträgt 300 m, was eine maximale Fahrgeschwindigkeit von 75 km/h zulässt.

Das Längenprofil ist ausgeglichen und weist bis km 7,34 keine grösseren Gefälle auf als 12 Promille. Lediglich die letzten 900 m vor der Station Triengen liegen in einem Gefälle von 20 Promille.

Unterbau. Da das Trasse grösstenteils durch ehemaliges Seegebiet mit seinem leichten, lehmigen und mit Torf durchsetzten Boden führt, wurde eine Kiesauskoffnung von ungefähr 1,50 m Stärke vorgesehen. Die endgültigen Abmessungen dieses Kieskoffers können erst nach eingehenden erdbaulichen Untersuchungen festgelegt werden. Es ist deshalb möglich, dass die im Kostenvoranschlag eingesetzten Summen für die Erstellung des Planums noch gewisse Änderungen erfahren.

Projektiert sind 4 Brücken über die Suhre, eine über die Ruederche und eine über den Fabrikkanal in Schöffland. Ferner soll die Strasse Attelwil-Moosleerau das Trasse der Bahn durch eine Überführung kreuzen. Für die übrigen wichtigen Strassen, nämlich in Schöffland, Staffelbach und Triengen, sieht das Konzessionsgesuch Niveauübergänge vor. Weil bei neuen Strassen keine schienengleiche Kreuzungen mit Bahnen mehr zugelassen werden, sollen auch bei neuen Bahnen keine Niveauübergänge mit bestehenden Strassen erstellt werden; diese drei Übergänge müssten deshalb durch Unter- oder Überführungen ersetzt werden.

Oberbau. Für den Oberbau haben wir ein Dreischienengeleise aus Vignolschienen, Profil SBB V, auf Eisenschwellen und Hartschotterung vorgesehen.

Hochbau. Auf der Station Attelwil-Moosleerau ist die Erstellung eines Stationsgebäudes mit Güterschuppen und Wohnung vorgesehen, während für

die Stationen Staffelbach und Reitnau die Stationsgebäude ohne Wohnungen gebaut werden. Immerhin wird bei der Erstellung dieser zwei Gebäude die Möglichkeit des Einbaues einer Wohnung mitberücksichtigt.

Einrichtungen für die elektrische Zugförderung. Für die Fahrleitungsanlagen sind Eisenmaste mit windschiefer Vielfachaufhängung des Fahrdrahtes vorgesehen.

Als Standorte für die Speisung der neuen Strecke Schöffland-Sursee erachten wir vorläufig Triengen und Sursee-Stadt als am vorteilhaftesten. Dabei wäre der heute in Schöffland aufgestellte 240 kW-Gleichrichter nach Sursee-Stadt zu verlegen und die beiden vorgesehenen 750- oder 800- kW-Anlagen in Schöffland und Triengen zu installieren.

Fernmelde- und Sicherungsanlagen. Für die reibungslose Betriebsabwicklung sowie im Interesse der Sicherheit des Bahnbetriebes ist eine bahneigene und damit vom eidgenössischen Netz unabhängige Telephonanlage vorgesehen. Die Verkabelung der bahneigenen Telephonleitungen ist nicht unbedingt notwendig, jedoch im Hinblick auf die vorgesehenen Blockanlagen, deren Leitungen mit Vorteil verkabelt werden, angezeigt.

Die Einrichtung automatischer Blockanlagen für die einzelnen Streckenabschnitte ist im Interesse der Betriebssicherheit nötig und auch wirtschaftlich vorteilhaft, indem ausser beim Einmannbetrieb (ca. 60% der Züge sollen einmännig bedient werden) eine Personaleinsparung dadurch möglich sein wird, dass zeitweise oder ganz auf die Besetzung der Stationen verzichtet werden kann.

2. Triengen-Sursee

Linienführung und Längenprofil. An der bestehenden Strecke Triengen-Sursee sollte nach vorliegendem Projekt sowohl an der Linienführung als auch am Längenprofil nichts geändert werden. Die Beibehaltung des ST-Trasses würde jedoch dem Nationalstrassenbau grosse Mehrkosten verursachen. Mit der Weiterführung des Bahntrasses nördlich Sursee-SBB am linken Talhang würde eine niveaufreie Kreuzung mit der N 2 an günstiger Stelle ermöglicht, die grosse Schleife nordwestlich Sursee und damit viele Niveauübergänge ausgemerzt und die Bahnstrecke um rund 1 km verkürzt, was allenfalls noch eine Verminderung der Baukosten der Bahn zur Folge hätte. Der Kanton Luzern und die Stadt Sursee sind mit der geschilderten neuen Linienführung einverstanden.

Unterbau. Wie die projektierte Bahn auf der Strecke Schöffland-Triengen, führt auch die bestehende Bahn Triengen-Sursee teilweise durch ehemaliges Seegebiet, wo sich bereits unliebsame Setzungen bemerkbar gemacht haben. Die Festigung des Untergrundes durch Einbringen eines Kieskofters mit nachträglicher Herstellung der Böschungen und Entwässerungen ist daher im Interesse des späteren Geleiseunterhaltes nötig.

Bei der bestehenden Strecke sind im ganzen ungefähr 23 m kleine Brücken neu zu erstellen oder zu verstärken.

Das Schotterbett wird durchgehend erneuert.

Oberbau. Die Hälfte aller Schienen wird durch neue ersetzt, während bei den übrigen noch brauchbaren Schienen die Stösse regeneriert werden. Die übrigen Oberbaubestandteile werden vollständig erneuert; die Bahn erhält dadurch praktisch einen neuen leistungsfähigen Oberbau. Durch den Einbau einer dritten Schiene fällt die Erstellung einer Rollschemelanlage in Sursee weg.

Hochbau. Notwendig sind die Instandstellung und Erweiterung der Hochbauten (Stationsgebäude, Güterschuppen und Werkstätte) sowie die Erneuerung der Stations- und Werkstatteeinrichtungen.

Einrichtungen für die elektrische Zugförderung. Für die Fahrleitungsanlage wird dieselbe Bauart wie für die Strecke Schöffland-Triengen gewählt. Die Speisung dieser Strecke kann am vorteilhaftesten erfolgen, wenn je eine Gleichrichteranlage in Triengen und Sursee Stadt aufgestellt wird.

Fernmelde- und Sicherungsanlagen. Gleich wie auf der Strecke Schöffland-Triengen sind auch hier die Telefonleitungen zu verkabeln und automatische Blockstationen einzurichten.

Die vorhandenen Niveauübergänge sind nach der Elektrifikation (grössere Geschwindigkeit), je nach Bedeutung, mit automatischen Barrieren, Halbbarrieren oder Blinklichtern zu sichern. Auch hier wäre im Zuge der Anpassung der Bahnanlagen auf die Aufhebung der vorhandenen Niveauübergänge Bedacht zu nehmen.

Rollmaterial. Im Beitragsgesuch ist die Anschaffung von zwei Personenmotorwagen und einem Gütermotorwagen vorgesehen. Da bei 14 bis 16 Zugpaaren stets zwei Triebwagen im Einsatz sind, wäre für die Führung von Extrazügen und für den Ersatz bei Reparaturen keine Reserve vorhanden. Deshalb muss anstelle des Gütermotorwagens ein dritter Personenmotorwagen angeschafft werden.

Um auf dieser Strecke die Züge im Pendelverkehr einsetzen zu können, haben wir statt zwei Personenwagen B⁴ nur einen Personenwagen B⁴ und einen Zugführungswagen BF^{t4} vorgesehen. Für den Post- und Eilgutverkehr wäre ein Gepäck/Postwagen FZ⁴ nötig.

Anstelle der Rollschemel sind für den Güterverkehr auf der Normalspur (3. Schiene) zwei Triebfahrzeuge Tem 2/2 (Zweikrafttraktoren) einzusetzen. Dazu kommen die vorgesehenen vier Güterwagen mit einem Ladegewicht von je 15 t.

II. Das Schmalspurbahnprojekt in finanzieller Hinsicht

1. Die Investitionskosten

Im Entwurf zu einem Bundesbeschluss über die Erteilung einer Konzession für eine Eisenbahn von Schöffland nach Sursee sind in Artikel 4, Absatz 2 die rechtlichen Voraussetzungen für den Einbau einer dritten Schiene (Schmal- und Normalspur) geschaffen. Die dritte Schiene böte grosse Vorteile für die Zustellung von normalspurigen Güterwagen; dadurch fiel der teure und umständ-

liche Rollschemelbetrieb weg. Die Aufwendungen für den Einbau einer zusätzlichen Schiene mit der entsprechenden Verbreiterung der Fahrbahn im mittleren Talstück sind verhältnismässig bescheiden. Wenn man den Wegfall der Investitionskosten einer Rollschemelanlage in Sursee sowie die geringern Betriebskosten berücksichtigt und auf der Ertragsseite die unschätzbaren Entwicklungsmöglichkeiten für Industrieausweitungen und -ansiedlungen mit Geleiseanschluss in Rechnung stellt, darf ein normalspuriges Geleise für den Güterzubringerdienst als eine zweckmässige Ergänzung des Schmalspurprojektes angesehen werden.

Das Konzessions- und Beitragsgesuch vom 9. Oktober 1959 sah für den Neubau der Strecke von Schöffland bis Triengen und den Umbau der Strecke von Triengen bis Sursee einschliesslich des erforderlichen Rollmaterials einen Aufwand von 15 010 000 Franken vor. Mit den von der Aufsichtsbehörde verlangten Ergänzungen steigen die mutmasslichen Kosten, Preisstand 1. Semester 1962, auf 21 Millionen Franken. Darin ist der Mehraufwand für eine dritte Schiene von Schöffland bis Sursee und für die zusätzliche Anschaffung von 2 Triebfahrzeugen vom Typ Tem 2/2 (Zweikrafttraktor) zur Besorgung des Traktionsdienstes auf dem normalspurigen Gütergeleise inbegriffen. Von diesen Aufwendungen entfallen 17 193 000 Franken auf die Anlagenrechnung (aktivierbare Bauaufwendungen) und 3 807 000 Franken auf nicht aktivierbare Bauaufwendungen.

<i>Anlagegruppen</i>	Baukosten	
	ohne 3. Schiene Franken	mit 3. Schiene Franken
Erwerb von Grund und Rechten	886 000	957 000
Unterbau	5 239 000	5 806 000
Oberbau	1 480 000	3 197 000
Hochbau und feste Einrichtungen	1 286 000	1 290 000
Einrichtungen für elektrische Zugförderung	1 436 000	1 436 000
Fernmelde- und Sicherungsanlagen	1 013 000	1 013 000
Rollmaterial	3 160 000	3 494 000
Aktivierbare Bauaufwendungen im Ganzen	14 500 000	17 193 000
Nicht aktivierbare Bauaufwendungen der ST-Strecke	3 500 000	3 807 000
Total Baukosten	18 000 000 ¹⁾	21 000 000 ¹⁾

2. Die Erfolgsrechnung

Die nachstehende Erfolgsrechnung baut auf den Berechnungen des Konzessions- und Beitragsgesuches vom Oktober 1959 auf. Seither haben die Verhältnisse auf der Aufwand- wie auf der Ertragsseite geändert. Die Personalkosten sind bei der WSB von 1959 bis 1962 um rund 25 Prozent gestiegen. Die Bahnlösung ist kapitalintensiv. Die Abschreibungskosten fallen entsprechend hoch aus. Die Sachaufwendungen des Betriebes können dagegen verhältnismässig tief veranschlagt werden, weil die neuen Anlagen nur geringe Aufwendungen

¹⁾ Preisbasis 1. Semester 1962, inkl. Zuschlag für Projekte, Bauleitung, Vermessungen und Unvorhergesehenes.

für den Unterhalt verursachen werden; trotzdem war eine Erhöhung des von den Gesuchstellern veranschlagten Betrages für Sachaufwendungen von 90 000 auf 150 000 Franken entsprechend dem tatsächlichen Kostenverlauf bei vergleichbaren Bahnen gegeben.

Der Personalaufwand ist mit dem maximal ausschöpfbaren Betrag gemäss Verfügung des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes vom 25. Februar 1961 über die Systematisierung der Personalaufwendungen der Bahnen des allgemeinen Verkehrs in die Rechnung eingestellt. Mit dem so bereinigten Betriebsaufwand sind wir so nah wie nur möglich an die Wirklichkeit herangekommen.

<i>Betriebsaufwand</i>	Schmalspurbahn Schöffland-Sursee	
	<i>ohne 3. Schiene</i>	<i>mit 3. Schiene</i>
Personalaufwand	Franken	Franken
28 Einheiten zu 12950 Franken (im Gesuch 10357 Franken)	362 000	362 000
Sachaufwand	150 000	170 000
Allgemeine Aufwendungen	4 000	4 000
Verkehrswerbung und Provisionen	3 000	3 000
Versicherungen und Schadenersatz	12 000	12 000
Betriebsbesorgungen	8 000	8 000
Pacht und Miete	15 000	15 000
Bürobedarf	8 000	8 000
Verbrauchsstoffe	10 000	10 000
Energie der Fahrzeuge	30 000	35 000
Werk- und Hilfsstoffe (Unterhalt) der Bahnanlagen und Fahrzeuge	45 000	60 000
Verschiedenes und Unvorhergesehenes	15 000	15 000
Betriebskosten im ganzen	512 000	532 000
Ordentliche Abschreibungen gemäss Abschreibungsordnung (vgl. Detailaufstellung auf Seite 25)	290 000	360 000
Betriebsaufwand im Ganzen	802 000	892 000
<i>Betriebsertrag</i>		
Verkehrsertrag	429 000	509 000
Personenverkehr	240 000	240 000
Gepäck- und Expressgutverkehr	16 000	16 000
Postverkehr	47 000	47 000
Tierverkehr	6 000	6 000
Güterverkehr (Stückgüter und Wagenladungen)	120 000	200 000
Nebenertrag	119 000	142 000
Globalentschädigung des Bundes für gemeinwirtschaftliche Leistungen (Art. 51 EG)	97 000	120 000
Übriger Ertrag	22 000	22 000
Betriebsertrag im ganzen	548 000	651 000
Überschuss des Betriebsaufwandes	254 000	241 000

Einige Positionen des Betriebsertrages bedürfen noch der Erläuterung.

Der Verkehrsertrag im Personenverkehr ist unverändert vom Konzessionsgesuch übernommen worden, in der Annahme, dass dieser Verkehr sich auch nach dem Bau der Bahn nicht von heute auf morgen steigern lässt. Im mittleren Talstück sind die Dorfbewohner stark motorisiert und im oberen Tal liegt der Reisendenverkehr wegen der ungenügenden Verkehrsbedienung darnieder. Es wird einiger Anstrengungen bedürfen, die Bevölkerung des Tales als Bahnbenützer zu gewinnen. Die Personenverkehrseinnahmen fassen auf einem einheitlichen Zuschlag von 54 Prozent für die ganze Strecke von Aarau bis Sursee. Mit der Zunahme der Bevölkerung wird eine leichte Zunahme gegenüber dem Konzessionsgesuch im Gepäck- und Expressgutverkehr und im Postverkehr angenommen, während der Tierverkehr mit dem gleichen Einnahmenbetrag belassen wurde, wie er dem Gesuche zugrunde lag. Im Konzessionsgesuch von 1959 wurde darauf hingewiesen, dass es wünschbar wäre, im Güterverkehr den Distanzzuschlag der Strecke Sursee-Triengen von 220 Prozent auf denjenigen der Strecke Aarau-Schöftland von 135 Prozent herabzusetzen und auch für das neue Zwischenstück den niedrigeren Entfernungszuschlag anzuwenden. Diese Massnahme könne jedoch aus finanziellen Gründen nicht verantwortet werden. Für die Strecke Schöftland-Triengen wurde deshalb im Gesuch ein Entfernungszuschlag von 180 Prozent vorgesehen. Wir halten dafür, dass die Differenzierung der Distanzzuschläge sich vor allem rechtfertigt mit Rücksicht auf die zwischen Schöftland und Sursee gegenüber der Strecke Aarau-Schöftland geringere Verkehrsdichte. Die Herabsetzung der Zuschläge würde sich voll im Lokalverkehr, nicht aber in dem doch stark überwiegenden Fernverkehr auswirken. Bei einer durchgehenden Schmalspurbahn mit dritter Schiene muss auch der Entfernungszuschlag Sursee-Triengen wenigstens auf 180 Prozent reduziert werden. Nur so kann dem Wagenladungsverkehr auf der Schiene ein Anreiz geboten werden. In der Konzession möchten wir jedoch einen Zuschlag von 220 Prozent vorsehen, um einer allfälligen Tarifierhöhung infolge fortschreitender Teuerung Rechnung tragen zu können.

Seit 1959 hat der Güterverkehr der Sursee-Triengen-Bahn ständig zugenommen; wurden 1958 71 435 Franken eingenommen, so waren es 1961 84 284 Franken. Mit der bereits projektierten Vergrösserung der Industrie in Büron und der vorgesehenen neuen Ansiedlung einer Firma in Triengen für den Fall der Erhaltung der Bahn, darf aber ohne Bedenken der Ertrag aus dem Güterverkehr mit 120 000 Franken (statt 106 000 Franken wie im Gesuch) und bei der Bahnlösung mit der dritten Schiene mit 200 000 Franken in die Ertragsrechnung aufgenommen werden. Dabei ist der künftigen Entwicklung des oberen Tales und des neu zu bauenden Zwischenstückes des mittleren Tales noch nicht Rechnung getragen. Hier liegen grosse Entwicklungsmöglichkeiten. Bedenken, dass die Industrie die nötigen Arbeitskräfte im regionalen Wirtschaftsraum nicht finde, sind unbegründet. Die seit einigen Jahren neu entstandenen und in voller Entwicklung stehenden Industrien, in Büron beispielsweise, haben ihre Arbeitskräfte ausnahmslos aus dem näheren Einzugsgebiet

rekrutieren können. Hier sind noch Reserven an Land und Arbeitskräften vorhanden, die es erlauben, der durchgehenden Bahn von Schöffland bis Sursee eine günstige Verkehrsprognose zu stellen.

Unter dem Nebenertrag sticht die Globalentschädigung des Bundes für gemeinwirtschaftliche Leistungen (Abgeltung) hervor; der übrige Ertrag ist gegenüber dem Gesuch entsprechend den bei der ST effektiven, regelmässigen Erträgen von 7000 auf 22 000 Franken erhöht worden.

3. Die Abschreibungsrechnung

Die nachstehende Abschreibungsrechnung stellt bereits auf die bilanzwürdigen (aktivierbaren) Aufwendungen für eine durchgehende Schmalspurbahn mit dritter Schiene ab. Die Abschreibungssätze halten sich im Rahmen der Abschreibungsordnung vom 22. Dezember 1958.

	Aktivierbare Bauaufwen- dungen Franken	Von der ST zu übernehmende Baukontowerte Franken	Total Baukonto- wert Franken	Jährliche Abschreibungen	
				Prozent	Franken
Erwerb von Grund und Rech- ten	957 000	106 000	1 063 000	—	—
Unterbau	5 806 000	209 000	6 015 000	1	60 150
Oberbau	3 197 000	219 000	3 416 000	3	102 480
Hochbau:					
Verwaltungsgebäude und Dienstwohnungen . . .	—	36 000	36 000	1	360
Betriebsgebäude	1 133 000	114 000	1 247 000	1,5	18 705
Stationseinrichtungen . .	153 000	14 000	167 000	2	3 340
Einrichtungen und Ma- schinen in Depot und Werkstatt	4 000	—	4 000	3,5	140
Einrichtungen für elektri- sche Zugförderung	1 436 000	—	1 436 000	2,5	35 900
Fernmelde- und Sicherungs- anlagen	1 013 000	2 000	1 015 000	3,5	35 525
Rollmaterial:					
Triebfahrzeuge	2 560 000	—	2 560 000	3	76 800
Personenwagen	518 000	—	518 000	3	15 540
Güterwagen	416 000	—	416 000	2,5	10 400
	17 193 000	700 000	17 893 000	2,0	359 340

G. Die Würdigung des Projektes eines Strassentransportdienstes

I. Die Investitionskosten

Wir legen die im Gutachten Diem/Dirlewanger/Metzger vom Jahre 1957 als notwendig erachteten Bauten und Anschaffungen, bereinigt und ergänzt, der Berechnung der Anlagekosten zugrunde. Unter Anwendung der heutigen

Preisverhältnisse ergäbe sich für einen bezüglich Aufgaben und Leistungsfähigkeit mit der Schmalspurbahn vergleichbaren Strassentransportdienst folgende Anlagenrechnung:

<i>Anlagegruppen</i>	Franken
Erwerb von Grund und Rechten	330 000
Vorplätze, Zufahrten und Ausbuchtungen	517 000
Hochbauten (Garagen, Werkstätten, Wagenhalle, Wartehallen)	880 000
Tankanlage	77 000
Maschinen und feste Einrichtungen	96 000
Signaleinrichtungen	38 000
Fahrzeuge (Detail siehe S. 27, Abschreibungsrechnung)	2 481 000
Mobilien und Geräte	31 000
Total	4 400 000

Die erheblichen Aufwendungen für die notwendige Verbreiterung der Strassen im Tal, durch die Dörfer und in die Dörfer hinein sind in vorstehenden Investitionskosten nicht einbezogen.

II. Die Erfolgsrechnung

Die Personalaufwendungen fussen auf den gleichen Durchschnittskosten wie sie in der Berechnung der Personalkosten für die Schmalspurbahn angewandt worden sind. Bei der Automobillösung wird mit einem Personalbestand von 22 Mann gegenüber 28 bei der Bahn gerechnet.

Betriebsaufwand

Personalaufwand	Franken
22 Einheiten zu 12 950 Franken (im Gesuch 10 357 Franken)	285 000
Sachaufwand	170 000
Allgemeine Aufwendungen	4 000
Verkehrswerbung und Provisionen	3 000
Versicherungen und Schadenersatz	9 000
Betriebsbesorgungen	8 000
Pacht und Miete	8 000
Bürobedarf	8 000
Verbrauchsstoffe	5 000
Unterhalt der Gebäude und festen Einrichtungen	10 000
Betriebskosten (Dieselöl, Bereifung, Schmiermaterial, Beleuchtungs- und Putzmaterial, Reparaturen und Revisionen).	100 000
Verschiedenes und Unvorhergesehenes	15 000
Betriebskosten im ganzen	455 000
Ordentliche Abschreibungen (vgl. nachstehende Detailaufstellung)	216 000
Betriebsaufwand im ganzen	671 000

Betriebsertrag. Wir setzen voraus, dass ein der Schmalspurbahn hinsichtlich Transportkapazität und Verkehrsgüter gleichwertiger Strassentransportdienst den für die Bahnlösung veranschlagten Verkehrsertrag von 429 000 Franken ebenfalls erzielen kann.

	Franken
Verkehrsertrag	429 000
Nebenertrag (der Automobildienst wird der Globalentschädigung des Bundes für gemeinwirtschaftliche Leistungen nicht teilhaftig). . . .	22 000
Betriebsertrag im ganzen	<u>451 000</u>
Überschuss des Betriebsaufwandes	<u>220 000</u>

III. Die Abschreibungsrechnung

	Baukontowert	Jährliche Abschreibungen	
	Franken	Prozent	Franken
Erwerb von Grund und Rechten	330 000	—	—
Vorplätze, Zufahrten, Ausbuchtungen	517 000	1,5	7 755
Hochbau (Garagen, Werkstätte, Wagenhalle und kleine Wartehallen)	880 000	2	17 600
Tankanlage	77 000	4	3 080
Einrichtungen und Maschinen	96 000	3,5	3 360
Signaleinrichtungen	38 000	3,5	1 330
Fahrzeuge:			
7 Autobusse à 220 000 Franken	1 540 000	8	123 200
2 Personenanhänger à 110 000 Franken	220 000	5	11 000
5 Gepäckanhänger à 14 200 Franken	71 000	5	3 550
1 Lastwagen 3 t	77 000	8	6 160
1 Lastwagen 5 t	99 000	8	7 920
2 Lastwagen 7 t à 132 000 Franken	264 000	8	21 120
3 Lastwagenanhänger à 27 500 Franken	83 000	5	4 150
4 Anhänger für Viehtransporte à 11 000 Franken	44 000	5	2 200
1 Spezialwagen für Langholztransporte	11 000	5	550
1 Schneepflug	9 000	5	450
1 Dienstfahrzeug (Jeep)	13 000	10	1 300
Mobilien und Geräte	31 000	5	1 550
	<u>4 400 000</u>	<u>4,9</u>	<u>216 275</u>

Beim Vergleich der Erfolgsrechnung zwischen Schiene/Strasse haben wir die Zinskosten weggelassen, weil beide Transportarten ihre Anlagen nicht verzinsen, nachdem nicht einmal die ordentlichen Abschreibungen herausgewirtschaftet werden.

H. Erfolgsvergleich Bahnlösung/Autolösung

Überschuss Betriebsaufwand — Überschuss Betriebsertrag +	Schmalpurbahn ohne mit 3. Schiene		Strassentrans- portdienst	Bahnlösung gegenüber Autolösung ohne mit 3. Schiene + günstiger — ungünstiger	
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
a. ohne Abschreibungen, bei Bahn mit Abgeltung ge- meinwirtschaftlicher Lei- stungen	+ 36 000	+119 000	— 4 000	+ 40 000	+123 000
b. ohne Abschreibungen, bei Bahn ohne Abgeltung ge- meinwirtschaftlicher Lei- stungen	— 61 000	— 1 000	— 4 000	— 57 000	+ 3 000
c. einschliesslich Ab- schreibungen, bei Bahn mit Abgeltung gemein- wirtschaftlicher Leistun- gen	—254 000	—241 000	—220 000	— 34 000	— 21 000
d. einschliesslich Ab- schreibungen, bei Bahn ohne Abgeltung gemein- wirtschaftlicher Leistun- gen	—351 000	—361 000	—220 000	—131 000	—141 000

Aus diesen Vergleichszahlen geht hervor, dass weder die Schmalpurbahn noch der Strassentransportdienst selbsttragend sind. Die reinen Betriebskosten, d.h. ohne Abschreibungen, werden bei der Bahn erwirtschaftet, allerdings nur dank der Abgeltung des Bundes für gemeinwirtschaftliche Leistungen. Die Bahnlösung mit dritter Schiene ist ohne die Abschreibungen jährlich sogar um 123 000 Franken günstiger als die Autolösung. Bei Einrechnung der Abschreibungen in die Vergleichsrechnung Bahn/Auto ist, immer unter Zugrundelegung des heutigen Verkehrsvolumens, der Strassentransportdienst wirtschaftlicher. Dabei ist jedoch der bei der Einrichtung eines Strassentransportdienstes erforderliche Ausbau des Strassennetzes und die daraus erwachsenden höheren Abschreibungen und Unterhaltskosten nicht berücksichtigt. Nicht berücksichtigt ist bei der Bahnlösung, dass auch die WSB-Linie Aarau-Schöftland durch den Bau einer durchgehenden Schmalpurbahn mit einer nicht unerheblichen Ertragssteigerung rechnen darf.

J. Die Beziehungen zur WSB

I. Allgemeines

Der Hauptvorteil einer durchgehenden Schmalpurbahn im Suhrental liegt im einheitlichen und zusammenhängenden Verkehrssystem einer grösseren Landesgegend. Es würde damit ein Verkehrsnetz von 50 km Länge geschaffen und die Normalspur, als dritte Schiene gebaut, würde der verfrachtenden Wirtschaft im mittleren und oberen Tal grosse Dienste leisten. Die durchgehende

Schmalspurbahn brächte eine vereinfachte Betriebsführung, eine einheitliche Ausbildung und die freizügige Verwendung des Personals, einen freizügigeren Einsatz des Rollmaterials, eine bessere Ausnützung der modernen und geräumigen Werkstätte in Aarau und einen rationelleren Unterhalt der Anlagen und des Rollmaterials.

Der untere Talabschnitt zwischen Aarau und Schöffland hat insbesondere im Personenverkehr, trotz der Strassenkonkurrenz, einen stetigen Aufschwung zu verzeichnen.

Nach Erstellung der Bahnverbindung in Schöffland Richtung Sursee ist auch der untere Talabschnitt auf ein eigenes, störungsfreies Trasse zu legen. Soll die durchgehende Suhrentalbahn die in sie gehegten Hoffnungen erfüllen, so müssen diese Eigentrassierung und die Verbindung der Aarau-Schöffland-Linie mit der Wynentallinie durch einen Tunnel in Aarau gefördert werden. Der Tunnel war schon Gegenstand eines mit Hilfe des Bundes auf Grund von Artikel 15 des Bundesgesetzes vom 6. April 1939 über die Hilfeleistung an private Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmen mitfinanzierten Bauprogrammes der WSB. Mit Vereinbarung vom 30. Juni 1958 zwischen der Eidgenossenschaft und dem Kanton Aargau einerseits und der WSB anderseits sicherte der Bund an dieses Programm im Ausmasse von 4 670 000 Franken einen Beitrag von 1 200 000 Franken zu. Der Kanton Aargau gewährte an diese Hilfe einen à fonds perdu-Beitrag von 3 470 000 Franken. In diese Summe war ein Kostenbetrag von 2 565 000 Franken für die Einführung der Aarau-Schöffland-Bahn in die Station Aarau der bisherigen Wynentalbahn einbezogen. Eine allfällige Kostenüberschreitung geht zu Lasten des Kantons Aargau. Der Geleisezusammenschluss in Aarau wird nach Annahme der Bahnlösung für eine durchgehende Schmalspurbahn gefördert werden können.

II. Die technische Sanierung der WSB

Das neue Beitragsgesuch der WSB vom 28. März 1962 gestützt auf Artikel 56 des Eisenbahngesetzes sieht ein Sofortprogramm und ein Zehnjahresprogramm vor. Der Gesamtbedarf für die technischen Verbesserungen wurde von der Bahn auf 26,9 Millionen Franken veranschlagt. Für die Verlegung der noch in Strassen gelegenen Strecken, das sind 19,6 km auf 32,9 km Bahnlänge, war im Gesamtprogramm hierfür allein ein Aufwand von 16,3 Millionen Franken vorgesehen. Wie bei anderen Bahnen, die Artikel 56 des Eisenbahngesetzes für eine Hilfe anrufen haben, müssen die Kosten für Landerwerb und Unterbau bei einer Verlegung des Trasses und Erstellen eines eigenen Bahnkörpers dem Strasseneigentümer überbürdet werden, weil dabei der Hauptnutzen dem Strassenverkehr zugute kommt. Vom genannten Betrag von 16,3 Millionen Franken für die Eigentrassierung entfallen schätzungsweise 10 Millionen Franken zu Lasten des Kantons und der Gemeinden. Nach Bereinigung des Gesamtprogramms durch die Aufsichtsbehörde im Einvernehmen mit der Bahnverwaltung ergab sich ein Finanzbedarf von 20,5 Millionen Franken, der für die

Subventionierung in Frage kommt. Aus diesem umfassenden Programm wurde ein Sofortprogramm im Ausmasse von 13,2 Millionen Franken aufgestellt, das Gegenstand einer demnächst abzuschliessenden Vereinbarung zwischen der Eidgenossenschaft und dem Kanton Aargau einerseits und der WSB anderseits bilden wird. Gegenüber dem Gesamtprogramm sind insbesondere die Kosten von 4 Millionen Franken für die Trennung Bahn/Strasse zwischen Aarau und Reinach und Distelberg-Schöffland, die zu Lasten des Kantons Aargau gehen, als weniger dringlich herausgenommen worden. Verschiedene andere Positionen, insbesondere die Aufhebung von Niveauübergängen (Beitrag Bahn) von 610 000 Franken, die Erweiterung der Geleiseanlagen in Schöffland von 300 000 Franken, neue Stationsgebäude in Muhen, Hirschtal und Schöffland von 600 000 Franken, die Verkabelung des Bahntelephons und die Erstellung des Streckenblocks gleichzeitig mit der Verlegung der WSB auf eigenes Trasse von 715 000 Franken und weitere Rollmaterialanschaffungen von 620 000 Franken und andere, kleinere Aufwendungen wurden auf die Eigenfinanzierung durch die Bahn aus den künftigen Abschreibungsmitteln verwiesen.

Der Ersatz und die Erneuerung des Rollmaterials wurde auf einen zukünftigen Pendelverkehr ausgerichtet. Diese Betriebsart weist grosse Vorteile auf und wird immer mehr zur Anwendung gelangen. Die jedes Jahr grösser werdenden Frequenzzahlen verlangen zudem ein erhöhtes Sitzplatzangebot. Nach Ausführung des Rollmaterialprogramms im Ausmasse von 8,7 Millionen Franken wird die Bahn über 1532 Sitzplätze verfügen; gegenüber heute stellt dies eine Vermehrung des Sitzplatzangebotes von 210 Plätzen oder 16 Prozent dar.

K. Die Grundlagen für die Gewährung eines Bundesbeitrages für eine Eisenbahn von Schöffland nach Sursee

I. Artikel 56 des Eisenbahngesetzes fällt für die Subventionierung des Baues einer Eisenbahn auf dem bisher bahnlosen Stück von Schöffland bis Triengen ausser Betracht. Unter der dort genannten Erstellung oder Verbesserung von Anschlüssen unter Bahnen wird der technische und betriebliche Anschluss im Sinne von Artikel 33 des Gesetzes verstanden. Artikel 56 erlaubt, die Verbesserung von Anschlussverhältnissen in einem örtlich begrenzten Bereich zwischen schon bestehenden Bahnen zu fördern, nicht aber die Subventionierung des Baues einer neu konzessionierten Bahnstrecke. Artikel 56 des Eisenbahngesetzes verlangt überdies, dass mit den Beiträgen von Bund und Kantonen die Wirtschaftlichkeit des Betriebes einer Bahn wesentlich gehoben werden könne. Wenn die Hilfe nur unter dem Gesichtswinkel der Unternehmung betrachtet würde, so könnte die bessere Wirtschaftlichkeit des Betriebes einer Bahn von Sursee bis Triengen gegenüber einem Autotransportdienst angezweifelt werden. Wie wir dargetan haben, wird die ST noch auf Jahre hinaus defizitär bleiben; auch der Automobilbetrieb wäre nicht selbsttragend, aber er wäre nach der heutigen Verkehrsnachfrage im oberen Suhrental weniger verlustbringend als

der Bahnbetrieb. Für die Subventionierung einer Bahn im mittleren Talabschnitt aber kommt, wie ausgeführt, die Anwendung von Artikel 56 des Eisenbahngesetzes ohnehin nicht in Frage. Als Rechtsgrundlage für den Bau einer durchgehenden Schmalspurbahn von Schöffland bis Sursee und den Einbau einer dritten Schiene als Normalspur für den Güterzubringerverkehr kommen nur Artikel 23, Absatz 1 und Artikel 26 der Bundesverfassung in Betracht.

Artikel 23, Absatz 1 der Bundesverfassung ermächtigt den Bund, «im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines grossen Teiles derselben auf Kosten der Eidgenossenschaft öffentliche Werke zu errichten oder die Errichtung derselben zu unterstützen». Gemäss Artikel 26 ist die «Gesetzgebung über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen» Sache des Bundes. Durch diese Bestimmung wird vorerst eine Gesetzgebungskompetenz des Bundes begründet. Nach herrschender Auffassung schliesst eine derartige Gesetzgebungskompetenz indessen auch eine Subventionierungskompetenz in sich. Nachdem Artikel 26 besonders für die Bahnen geschaffen worden ist, bedarf es im Grunde genommen nicht mehr der Berufung auf Artikel 23. Dennoch haben die Bundesbehörden in konstanter Praxis auch nach Erlass des Artikels 26 der Bundesverfassung (1874) die Gewährung von Beiträgen an den Bau von Eisenbahnen als Förderung öffentlicher Werke jeweils auf Artikel 23, Absatz 1 der Verfassung gestützt. So wurde er u. a. angerufen für die Subventionierung der Alpendurchstiche und des Schmalspurnetzes im Kanton Graubünden und in letzter Zeit für Beiträge an die technische Sanierung der Stansstad-Engelberg-Bahn und für den Bau einer Verbindungsbahn zwischen Stansstad und Hergiswil.

Die eidgenössischen Räte entscheiden von Fall zu Fall nach freiem Ermessen, ob ein Bauvorhaben als öffentliches Werk im Sinne von Artikel 23, Absatz 1 anzusprechen ist. Die bisherigen Anwendungsfälle lassen erkennen, dass die genannte Bestimmung nicht eng nach ihrem Wortlaut auszulegen ist. So wurden Bundesbeiträge nicht nur für die eigentliche «Errichtung», also den Bau von Eisenbahnen, bewilligt, sondern auch für ihre technische Umgestaltung und Erneuerung (Elektrifizierung). Demnach darf, analog dem Bundesbeschluss vom 18. Juni 1959 über die technische Erneuerung der Stansstad-Engelberg-Bahn und über den Bau einer Verbindungsbahn zwischen Stansstad und Hergiswil, neben dem Bau der neuen Verbindungslinie zwischen Schöffland und Triengen auch der technische Ausbau der heutigen Sursee-Triengen-Bahn als Errichtung eines öffentlichen Werkes angesehen werden. Verfassungsmässige Bedenken gegenüber der Anwendung von Artikel 26 mit der dort statuierten umfassenden Gesetzgebungskompetenz des Bundes können nicht aufkommen. Auch die übrigen Voraussetzungen für die Anwendung von Artikel 23, Absatz 1 sind erfüllt. So ist unbestritten, dass die konzessionierten Bahnunternehmungen – das schrieben wir auch in der Botschaft an die Bundesversammlung zur Subventionierung der Bauten für die um die Verbindungsstrecke erweiterte Stansstad-Engelberg-Bahn – auf Grund der ihnen durch die Konzession zukommenden Rechtsstellung als «öffentliche Werke» zu gelten haben. Das «Interesse der Eidgenossenschaft oder eines grossen Teiles derselben» an

der Verwirklichung des Projektes kann wohl ebenfalls bejaht werden. Angesichts der Tatsache, dass die Bundesversammlung ihre Unterstützung schon öfters Werken hat zukommen lassen, die lediglich das Gebiet eines einzelnen Kantons betreffen, kann im vorliegenden Fall, in dem zwei Kantone daran interessiert sind, das von der Bundesverfassung geforderte erhebliche öffentliche Interesse nicht bestritten werden.

Bei der parlamentarischen Beratung des Subventionsbeschlusses für die Sanierung der Stansstad-Engelberg-Bahn und den Bau der Verbindungsstrecke nach Hergiswil ist die Frage diskutiert worden, ob der Form nach ein einfacher Bundesbeschluss genüge, oder ob der Beschluss mit Rücksicht auf das Eisenbahngesetz als allgemein verbindlich dem fakultativen Referendum zu unterstellen sei (Sten. Bulletin 1959; Ständerat S. 20-32, Nationalrat S. 345-374, Ständerat S. 237-247, Nationalrat S. 538-542, Ständerat S. 273-275). Nachdem sich damals beide Räte für einen einfachen Bundesbeschluss entschieden haben, besteht heute kein Grund, hier anders zu verfahren.

II. Was das Ausmass der Bundeshilfe anlangt, so besteht für eine auf Artikel 23, Absatz 1 der Bundesverfassung gestützte Bundesbeteiligung keine ausdrückliche Begrenzung. Der Umfang des Bundesbeitrages wird jeweils von Fall zu Fall festgelegt.

Über die Höhe solcher Beiträge des Bundes hat sich seit Jahrzehnten eine feste Praxis herausgebildet. Für das Zusammenwirken von Bund und Kantonen gestaltete sich als Regel heraus, dass die Kantone, allenfalls in Verbindung mit den Gemeinden, mindestens die Hälfte der Hilfeleistung zu übernehmen haben.

Wir schlagen Ihnen daher vor, der Bund möge sich an den Kosten dieses Projektes im Ausmass von 21 Millionen Franken mit der Hälfte, das sind 10,5 Millionen Franken, beteiligen. Ferner scheint es uns durch die Verhältnisse gerechtfertigt, den Bundesrat zu ermächtigen, für die durch eine weitere Steigerung der Baupreise bedingten Mehraufwendungen ebenfalls einen Bundesbeitrag von 50 Prozent zu bewilligen. Dagegen sind die Kosten für die Eigenstrassierung von Aarau bis Schöftland vom Kanton Aargau zu übernehmen.

III. Die beteiligten Kantonsregierungen haben in ihrem Konzessions- und Beitragsgesuch vom 9. Oktober 1959 einen Ertragsüberschuss von jährlich 185 000 Franken errechnet, der zur teilweisen Deckung der 290 000 Franken betragenden Abschreibungen zur Verfügung steht. Ohne die Abschreibungen verbleibt aber nach Bereinigung der Erfolgsrechnung und nach Berücksichtigung der seither eingetretenen Teuerung nur ein Einnahmenüberschuss von 36 000 Franken und bei Einbau einer dritten Schiene ein solcher von 119 000 Franken. Bei Einrechnung der Abschreibungen ergibt sich bei der Bahnlösung ein jährliches Betriebsdefizit von 254 000 Franken ohne dritte Schiene und ein solches von 241 000 Franken mit dritter Schiene. Bei der Autolösung müsste mit einem Jahresdefizit des Betriebes von 220 000 Franken gerechnet werden. Es stellt sich die Frage, ob der Bund gestützt auf Artikel 58 des Eisenbahngesetzes sich an der Deckung des vorausschbaren Betriebsfehlbetrages der Bahnstrecke

von Schöffland bis Sursee beteiligen kann. Die Frage ist zu bejahen; denn die Bundesleistung setzt voraus, dass die notleidende konzessionierte Bahnunternehmung für den allgemeinen Verkehr des Landes oder einer Landesgegend unentbehrlich ist. Wir dürfen annehmen, die Unentbehrlichkeit einer durchgehenden Bahn von Schöffland nach Sursee genügend nachgewiesen zu haben.

L. Schlussfolgerungen und Erläuterungen der Entwürfe

I. Schlussfolgerungen

Im Widerstreit der Meinungen über die Frage, ob es sich im Zeitalter des Automobils rechtfertige, eine Eisenbahn zu bauen, muss man sich von unternehmungswirtschaftlichen Überlegungen lösen. Es ist unbestritten, dass ein Automobilbetrieb geringere Investitionen voraussetzt als die Bahn. Die Bahnunternehmung muss für ihre Wegekosten selbst aufkommen, während die Automobilunternehmung für den konzessionierten Linienverkehr hievon vollständig befreit ist. Von den Bauaufwendungen für die festen Anlagen der Bahn im Ausmasse von 10,9 Millionen Franken für das bis jetzt bahnlose mittlere Tal entfallen allein 9,3 Millionen Franken auf die Wegekosten (Grund und Boden, Unterbau und Oberbau sowie Fernmelde- und Sicherungsanlagen). Mit diesen Investitionen hat es aber noch nicht sein Bewenden, sie müssen auch abgeschrieben werden, was die Jahresrechnung der Bahn belastet, während die Wegekosten des Automobilbetriebes von der Allgemeinheit getragen werden. Die reinen Betriebskosten der Eisenbahn sind bei gleichem Verkehrsvolumen nicht grösser als beim Strassentransportdienst. Bei der Wahl des Verkehrsmittels ist aber ausschlaggebend, welcher der beiden Verkehrsträger, Bahn oder Automobil, die qualitativ beste Verkehrsbedienung gewährleistet. Die Eisenbahn hat den Vorzug, dass sie bei Stosszeiten die Nachfrage im Reisendenverkehr rascher, zuverlässiger und sicherer befriedigen kann als ein Automobilbetrieb. Im Güterverkehr ist der Schienenweg von einem gewissen Verkehrsvolumen an bedeutend leistungsfähiger als das Strassenverkehrsmittel. Man darf mit Fug und Recht einwenden, dass die heutige Verkehrsnachfrage im mittleren und oberen Suhrental weder im Personenverkehr noch im Güterverkehr der Vorzüge der Eisenbahn bedarf, hierfür genügte der ökonomischere Automobilbetrieb vollauf. Stünde nur der Personenverkehr in Frage, so brauchte es viel Optimismus, um dem Tal einen solchen Verkehrsaufschwung vorausszusagen, dass sich der Bau der Eisenbahn zwischen Schöffland und Triengen lohnen würde. Den Ausschlag in der Auseinandersetzung zwischen Bahn und Auto gibt in jüngster Zeit die sich im oberen Suhrental entwickelte Industrie und die neueste Nachfrage von Unternehmungen, die sich im Tal niederlassen würden, wenn die Verkehrsbedienung per Bahn bewerkstelligt werden könnte. Hier nimmt die Möglichkeit der Zu- und Abfuhr von Gütern auf einem Normalspurgeleise (8. Schiene), wie wir in Ergänzung des Konzessions- und Beitragsgesuches vorsehen, eine zentrale Stellung ein. Der rollschemelfreie Übergang von Normal-

spurwagen in Sursee SBB von und zu den mit Geleiseanschlüssen versehenen Industrien im oberen Suhrental darf ohne Übertreibung als eine die Volkswirtschaft des ganzen Tales befruchtende Verkehrslösung betrachtet werden. Der Schmalspurbahnbetrieb ist billiger als der Normalspurbahnbetrieb, darum ist die kombinierte Lösung Schmalspur und dritte Schiene das wirtschaftlichste Verkehrssystem für das Suhrental.

Wägt man alle Vorteile der Bahn gegen die des Automobilbetriebes ab, so kann der Entscheid nur zugunsten der Bahn ausfallen. Sie bringt:

- die besseren Voraussetzungen für eine wirtschaftliche Entwicklung des ganzen Suhrentals, vor allem aber des infolge ungünstiger Verkehrsbodungen zurückgebliebenen Talabschnittes oberhalb Schöffland;
- Vereinheitlichung des Verkehrsmittels im mittleren und oberen Suhrental mit Anschluss an die schmalspurige WSB;
- Anschluss an das schweizerische und europäische Bahnnetz mit Anwendung der allgemeinen schweizerischen Tarife und der Möglichkeit, bestimmten internationalen Tarifen beizutreten.

Schliesslich wiegt in der Waagschale für oder gegen die Eisenbahn auch die Überzeugung der Regierungen von Aargau und Luzern und der Gemeinden der ganzen Talschaft, dass dem Suhrental mit der durchgehenden Bahn am besten gedient sei.

II. Erläuterungen zum Entwurf eines Bundesbeschlusses über die Erteilung einer Konzession für eine Eisenbahn von Schöffland nach Sursee

1. Grundsätzliches zu Ziffer I

Die Regierungen der Kantone Aargau und Luzern haben grossen Wert darauf gelegt, dass die Konzession nicht nur auf sie, sondern auch auf die im Gesuch erwähnten 15 Gemeinden des mittleren und oberen Suhrentales ausgestellt wird, und dass diese Mehrheit von Konzessionsträgern in die Lage versetzt wird, ohne Verpflichtung zur Gründung einer Aktiengesellschaft die Bahn zu bauen (als Vorbild sollte dabei die II. Juragewässerkorrektion dienen, vgl. Bundesbeschluss vom 5. Oktober 1960 über die Gewährung eines Bundesbeitrages an die Arbeiten der II. Juragewässerkorrektion; EBl 1960, II, 1062). Schliesslich haben sich die beiden Kantone in ihrem sowie im Namen der 15 Gemeinden bereiterklärt, die fertiggestellte Bahn an die WSB abzutreten.

Es wäre aus verschiedenen Gründen einfacher gewesen, z.B. bei einer späteren Konzessionsübertragung, wenn die Konzession nur auf die beiden Kantone zuhänden einer zu gründenden Aktiengesellschaft, oder aber von vornherein auf die WSB oder eine besonders ins Loben gerufene Aktiengesellschaft hätte ausgestellt werden können. Aus staatspolitischen Erwägungen soll jedoch dem Wunsch der Kantone entsprochen werden, indem auch die 15 Gemeinden als Konzessionsinhaber genannt werden. Um allfällige Unzukömmlich-

keiten, die mit der Erteilung der Konzession an eine grosse Zahl von Rechtssubjekten verbunden ist, zu vermeiden, müssen aber einige sichernde Kautelen vorgesehen werden.

2. Zu den einzelnen Artikeln in Ziffer I

a. Während das Konzessionsgesuch auf 80 Jahre lautet und die normale Konzessionsdauer für Eisenbahnen 50 Jahre beträgt, wurde in Artikel 2 eine Konzessionsdauer von rund 60 Jahren in Aussicht genommen, nämlich bis 24. April 2022. Damit hat es folgende Bewandtnis: Die Konzessionen der WSB für die Wynentallinie und für die Suhrentallinie laufen beide am 24. April 1972 ab (EAS 15, 210 in Verbindung mit EAS 18, 73; EAS 30, 64). Es ist zu erwarten, dass diese beiden Konzessionen nach ihrem Ablauf durch eine einheitliche Konzession mit normaler 50jähriger Dauer, d.h. bis 24. April 2022, ersetzt werden. Mit der in Artikel 2 des Konzessionsentwurfs enthaltenen Geltungsdauer werden damit später Schwierigkeiten in der Berechnung von Fristen und Gebühren vermieden, und zwar auch, wenn im Jahr 1972 anstelle der drei Konzessionen eine Gesamtkonzession ausgestellt werden sollte.

b. Gewöhnlich werden in Eisenbahnkonzessionen die Anfangs- und Endpunkte nicht näher umschrieben, womit deren Festsetzung Sache des eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens wird. Wegen des besonderen Charakters der neuen Bahn als Fortsetzung der Suhrentallinie der WSB mit betrieblichem und technischem Anschluss an die SBB im Bahnhof Sursee SBB müssen aber die Anfangs- und Endpunkte der neuen Bahn in der Konzession genau bezeichnet werden (Art. 3). Gleichfalls ist es notwendig, Spurweite und Stromsystem der WSB vorzuschreiben (Art. 4, Abs. 1).

Die Konzessionäre, d.h. vor allem der Kanton Luzern, möchten neuerdings bei der Wahl des Trasses der neuen Bahn in der Gegend von Sursee frei sein, um dadurch die Planung der Nationalstrasse erleichtern zu können. Tatsächlich haben die Konzessionäre unter Vorbehalt des eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens die Möglichkeit, eine vom heutigen ST-Trasse abweichende Linienführung zu wählen.

Zur Erleichterung der Industrialisierung des oberen und mittleren Suhrentales wird in Artikel 4, Absatz 2 die Voraussetzung dafür geschaffen, dass von Anfang an eine dritte Schiene gelegt werden kann. Dies ermöglicht den Transport normalspuriger Güterwagen ohne Rollschemel.

c. Während des Konzessionierungsverfahrens hat sich die Vertretung der 15 Gemeinden durch die beiden Kantone bewährt. Es rechtfertigt sich, die bisherige Vertretungsweise in der Konzession als Grundsatz zu verankern (Art. 5, Abs. 1). Für die Ausführung der Bauarbeiten, die von den Konzessionären vertraglich zu regeln ist, muss aber ein gemeinschaftliches Organ verlangt werden, doch soll dadurch die Verantwortung der Konzessionäre dem Bund gegenüber in keiner Weise vermindert werden (Art. 5, Abs. 2). Damit wird eine ähnliche Regelung getroffen wie bei der II. Juragewässerkorrektion.

d. Wesentlicher Bestandteil jeder Konzession für eine neue Bahn sind die Bestimmungen über die Fristen. Artikel 6 enthält einen eigentlichen Termin-kalender ähnlich dem erwähnten Bundesbeschluss über die II. Juragewässer-korrektion. Der nach Absatz 1 innert 6 Monaten abzuschliessende Vertrag stellt ein Konkordat im Sinne von Artikel 7, Absatz 2 der Bundesverfassung dar. Dieser Vertrag kann z.B. unter ausdrücklichem Vorbehalt der späteren Kredit-gewährung durch die zuständigen Kantons- und Gemeindeorgane abgeschlossen werden. Jede Frist von Artikel 6 beginnt nach Erfüllung der Bedingungen für die frühere Frist zu laufen. Es besteht die Möglichkeit, Fristen auf Grund von Gesuchen zu erstrecken.

Besondere Wichtigkeit kommt der in Absatz 6 enthaltenen Regelung über das automatische Ausscheiden von Gemeinden als Konzessionäre zu. Es wäre stossend, wenn Gemeinden, die innert bestimmter Frist nicht mithelfen, den erwähnten Vertrag abzuschliessen oder den auf sie entfallenden Kredit nicht bewilligen, weiterhin aus der Konzession Rechte ableiten könnten.

e. Dem Wunsche der Konzessionsbewerber entsprechend, aber auch weil der Betrieb einer Bahn durch eine Mehrzahl von Konzessionären nicht zweckmässig ist, wird in Artikel 9 die Verpflichtung aufgenommen, die neuerstellte Bahn an die WSB abzutreten. Für den Fall, dass die WSB zur Übernahme nicht bereit wäre, kann der Übergang auch an eine besonders hiezu gegründete Aktien-gesellschaft erfolgen.

f. In Artikel 12, Absatz 1 wird die Transportpflicht der neuen Bahn um-schrieben, die grundsätzlich derjenigen der WSB und ST entspricht. Nachdem die WSB bereits die SBB-Tarife auf Grund erhöhter Distanzen anwendet, ist es gegeben, das gleiche System der neuen Bahn vorzuschreiben.

Die in Absatz 2 enthaltenen Zuschläge stellen Höchstwerte dar, welche nicht unbedingt erreicht werden müssen, sondern einen Spielraum für allfällig später notwendig werdende Taxerhöhungen enthalten.

g. In ihren Vernehmlassungen wünschen die beiden Kantone, dass ihr Rückkaufsrecht in der Konzession verankert werde (Art. 17). Von einem Rück-kaufsrecht der Gemeinden wurde dagegen nicht gesprochen. Tatsächlich fehlt auch in der Konzession der ST das Rückkaufsrecht der Gemeinden, wogegen es in den beiden Konzessionen der WSB enthalten ist. Ein Rückkaufsrecht der Gemeinden stellt bei Überlandbahnen begrifflich einen Widerspruch dar. Es wird daher nicht vorbehalten.

3. Zu Ziffer II

Da die Konzession der ST 1908 auf 80 Jahre erteilt wurde, die Verwirk-lichung des Projektes der neuen Bahn auch zwischen Sursee und Triengen einen Neubau bedingt, kommt eine blosser Übertragung und Änderung der Konzession der ST nicht in Frage. Diese Konzession ist somit aufzuheben. Dem Wun-sche des Kantons Luzern, der praktisch die Aktienmehrheit besitzt, und dem Verwaltungsrat der ST entsprechend, wird die Konzession erst auf den Zeit-

punkt der Betriebseröffnung der neuen Bahn aufgehoben. Das setzt aber voraus, dass die ST für den während der Bauzeit der neuen Bahn erforderlichen Ersatzbetrieb zu sorgen hat.

4. Die Vernehmlassungen zum Entwurf

Die Kantone Aargau und Luzern haben dem ihnen am 4. Oktober 1962 zur Vernehmlassung unterbreiteten Konzessionsentwurf zugestimmt. Dem einzigen Änderungsbegehren, das vom Kanton Aargau gestellt wurde und sich auf die Angabe des genauen Datums des Erlöschens der Konzession in Artikel 2 bezog, wurde nachträglich noch – wenn auch in etwas anderer Form – Folge gegeben (vgl. die Ausführungen zu Art. 2).

Die ST und die WSB haben dem Konzessionsentwurf ebenfalls zugestimmt. Auf Grund der Äusserungen des Kantons Luzern und der ST über die Liquidation der Konzession der ST konnte nachträglich noch ein neuer Abschnitt II betreffend Aufhebung der Konzession der ST (vgl. die Ausführungen zu Abschnitt II) in den Beschlussesentwurf aufgenommen werden.

Auch die Generaldirektion SBB hat sich mit dem Wortlaut des Konzessionsentwurfs einverstanden erklärt, weist aber gleichzeitig darauf hin, dass noch die technischen, betrieblichen und finanziellen Probleme im Zusammenhang mit dem Anschluss der neuen Bahn in Sursee SBB abgeklärt werden müssen.

5. Form des Bundesbeschlusses

Es handelt sich um einen einfachen Bundesbeschluss gestützt auf Artikel 5, Absatz 1 und 2 des Eisenbahngesetzes.

III. Erläuterungen zum Entwurf eines Bundesbeschlusses über die Gewährung eines Bundesbeitrages für eine Eisenbahn von Schöftland nach Sursee

Zu Artikel 1: Die Gesamtkosten der technischen Erneuerung der heutigen ST und des Baues der Verbindungsbahn zwischen Schöftland und Triengen mit Berücksichtigung der dritten Schiene sind mit 21 Millionen Franken zu veranschlagen. Der Bund setzt seine Beteiligung auf Grund von Artikel 23, Absatz 1 und Artikel 26 der Bundesverfassung auf 50 Prozent oder 10,5 Millionen Franken fest. Der Bundesrat wird ermächtigt, die durch eine weitere Steigerung der Baupreise bedingten Mehraufwendungen ebenfalls zur Hälfte zu übernehmen. Dagegen geht die Finanzierung der Eigentrasse der Schmalpurbahn von Aarau bis Schöftland zu Lasten des Kantons Aargau.

Zu Artikel 2: Es ist mit einem jährlichen Betriebsdefizit, einschliesslich Abschreibungen, von ungefähr 240 000 Franken zu rechnen. Der Bund beteiligt sich an der Hilfe zur Aufrechterhaltung des Betriebes auf Grund der Artikel 58 und 60 des Eisenbahngesetzes mit $\frac{2}{3}$ und die Kantone mit $\frac{1}{3}$ des Fehlbetrages.

Zu Artikel 3: Die Hilfe des Bundes soll an gewisse Auflagen an die Kantone geknüpft werden. Dem Kanton Aargau werden, wie zu Artikel 1 schon ausgeführt, die Kosten der Eigentrassierung zwischen Aarau und Schöftland überbunden und der Kanton Luzern soll die allfälligen Mehrkosten gegenüber dem Konzessionsprojekt für die geplante Bahnverlegung von Sursee SBB bis Station Geuensee der ST und die Kosten für eine allfällige Bahnverlegung in Triengen übernehmen.

Zu Artikel 4: Die Kantone werden sich innerhalb der hier genannten Frist darüber auszusprechen haben, ob sie den Bundesbeschluss zu den genannten Bedingungen annehmen. Sollte dies nicht der Fall sein, so müsste eine andere Lösung des Verkehrsproblems im Suhrental getroffen werden.

Zur Begründung der Verfassungsmässigkeit dieses Subventionsbeschlusses verweisen wir auf unsere Ausführungen im vorstehenden Abschnitt K. Wie im Falle des dort zitierten Bundesbeschlusses über die technische Sanierung der Stansstad-Engelberg-Bahn und über den Bau einer Verbindungsbahn zwischen Stansstad und Hergiswil handelt es sich um einen einfachen Bundesbeschluss, der nicht dem Referendum untersteht. Das ergibt sich heute klar aus Artikel 8 des Geschäftsverkehrsgesetzes vom 23. März 1962.

Wir beehren uns, Ihnen gestützt auf diese Darlegungen die nachstehenden Beschlussesentwürfe zur Annahme zu empfehlen.

Genehmigen Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 11. März 1963.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Vizepräsident:

L. von Moos

Der Bundeskanzler:

Ch. Oser

Bundesbeschluss
über
**die Erteilung einer Konzession für eine Eisenbahn
von Schöftland nach Sursee**

Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf Artikel 5 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957¹⁾,

nach Einsicht in ein Gesuch vom 9. Oktober 1959 der Regierungen der Kantone Aargau und Luzern sowie der 15 Gemeinden des aargauischen und luzernischen Suhrentales: Schöftland, Staffelbach, Kirchleerau, Moosleerau, Attelwil, Reitnau, Kulmerau, Winikon, Wilihof, Triengen, Schlierbach, Büron, Knutwil, Geuensee und Sursee,

nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 11. März 1963,

beschliesst:

I

Den Kantonen Aargau und Luzern sowie den 15 Gemeinden Schöftland, Staffelbach, Kirchleerau, Moosleerau, Attelwil, Reitnau, Kulmerau, Winikon, Wilihof, Triengen, Schlierbach, Büron, Knutwil, Geuensee und Sursee wird zu den nachstehend aufgeführten Bedingungen eine Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Schöftland nach Sursee erteilt.

Art. 1

Die jeweiligen Bundesgesetze sowie alle übrigen bundesrechtlichen Vorschriften über Bau und Betrieb der vom Bund konzessionierten Eisenbahnen sind jederzeit zu beachten.

Gesetz-
gebung

¹⁾ AS 1958, 335.

Art. 2

Dauer

Die Konzession wird bis zum 24. April 2022 erteilt.

Art. 3

Strecke

Die Konzession gilt für die Strecke vom Anschluss an die Wynental- und Suhrentalbahn (WSB) in der Station Schöffland bis zum Anschluss an die Schweizerischen Bundesbahnen im Bahnhof Sursee SBB.

Art. 4

Spurweite und Stromsystem

¹ Die Bahn ist wie die Wynental- und Suhrentalbahn mit einer Spurweite von einem Meter zu erstellen und mit Gleichstrom 750 Volt zu betreiben.

² Es dürfen die baulichen Massnahmen ergriffen werden, die nötig sind, damit die Strecke mit normalspurigen Fahrzeugen befahren werden kann. Geschieht das durch Einbau einer dritten Schiene, so sind die entsprechenden betrieblichen Anordnungen zu treffen.

Art. 5

Organisation und Vertretung der Konzessionäre

¹ Die Konzessionäre werden der Konzessions- und der Aufsichtsbehörde gegenüber durch die Kantone Aargau und Luzern vertreten.

² Für den Bau der Bahn haben die Konzessionäre einen Vertrag abzuschliessen und diesen durch den Bundesrat genehmigen zu lassen. Die Ausführung der Bauarbeiten ist einem gemeinschaftlichen Organ zu übertragen, doch bleiben die Konzessionäre dem Bund gegenüber verantwortlich.

Art. 6

Fristen

¹ Die Konzessionäre haben den in Artikel 5 genannten Vertrag binnen einer Frist von sechs Monaten, vom Datum des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, abzuschliessen und dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen.

² Binnen einer Frist von sechs Monaten, von der Genehmigung des Vertrages durch den Bundesrat an gerechnet, hat der Präsident des gemeinschaftlichen Organs der Aufsichtsbehörde die vorschriftsmässigen Vorlagen für den Bau der Bahn einzureichen.

³ Binnen einer Frist von einem Jahr, von der Genehmigung der Bauvorlagen an gerechnet, hat jeder Kanton dem Post- und Eisenbahndepartement den Nachweis der Kreditgewährung für den auf ihn entfallenden Betrag zu erbringen.

⁴ Vor der Genehmigung des Vertrages und der Bauvorlagen sowie vor der Erbringung des Nachweises betreffend Kreditgewährung darf mit dem Bau der Bahn nicht begonnen werden.

⁵ Binnen einer Frist von einem Jahr nach der Genehmigung des Vertrages und der Bauvorlagen sowie der Erbringung des Nachweises betreffend Kreditgewährung ist mit dem Bau unter Anzeige an die Aufsichtsbehörde zu beginnen. Bis spätestens zwei Jahre vom Baubeginn hinweg ist die Bahn zu vollenden und dem Betrieb zu übergeben.

⁶ Wenn die eine oder andere dieser Fristen nicht eingehalten und nicht erstreckt wird, erlischt die Konzession ohne weiteres. Sofern die eine oder andere Gemeinde innert der gesetzten Fristen nicht beim Abschluss des Vertrages mitwirkt oder den von ihr erwarteten Kredit nicht bewilligt, scheidet sie als Konzessionär aus.

Art. 7

Die dem Betrieb dienenden Anlagen sowie die Fahrzeuge dürfen nur nach Plänen und Vorlagen erstellt und geändert werden, die von der Aufsichtsbehörde genehmigt worden sind. Diese Behörde ist berechtigt, auch nach Erstellung der Anlagen und Fahrzeuge deren Änderung zu verlangen, wenn die Betriebssicherheit es erfordert.

Pläne

Art. 8

Soweit es mit der Sicherheit des Betriebes vereinbar ist, haben die Konzessionäre und ihre Rechtsnachfolger die ihnen zumutbaren Massnahmen zur Verminderung des durch ihren Betrieb bedingten Lärms zu treffen. Artikel 7 bleibt vorbehalten.

Lärm-
bekämpfung

Art. 9

Mit der Beendigung der Bauarbeiten haben die Konzessionäre die Bahn mit allen ihren Anlagen und Fahrzeugen an die Wynental- und Suhrentalbahn oder an eine hiezu gegründete Aktiengesellschaft abzutreten.

Abtretung
der Bahn

Art. 10

Die Zahl der täglichen Züge und deren Verkehrszeiten haben sich nach den Bedürfnissen zu richten. Die Fahrpläne sind nach den geltenden Bestimmungen aufzustellen und vor dem Inkrafttreten durch die Aufsichtsbehörde genehmigen zu lassen.

Fahrplan

Art. 11

Die Bahnunternehmung führt nur eine Wagenklasse.

Wagenklasse

Art. 12

Tarife

¹ Die Bahnunternehmung übernimmt die Beförderung von Personen, Gepäck, lebenden Tieren und Gütern. Massgebend sind die Tarifgrundlagen der Schweizerischen Bundesbahnen. Für den Abonnementsverkehr kann die Aufsichtsbehörde Ausnahmen bewilligen.

² Bei der Ermittlung der Beförderungspreise dürfen zu den wirklichen Entfernungen für die Strecke Schöffland-Sursee folgende Zuschläge berechnet werden:

Im Personenverkehr 80 Prozent.

Im Gepäck-, Tier- und Güterverkehr 220 Prozent.

Art. 13

Bedürftigen-
und Polizei-
transporte

Für die von den zuständigen Behörden angeordneten Transporte von Bedürftigen und für Polizeitransporte sind die gleichen Ermässigungen zu gewähren, wie sie bei den Schweizerischen Bundesbahnen zur Anwendung kommen.

Art. 14

Haftpflicht-
versicherung

¹ Die Konzessionäre und ihre Rechtsnachfolger haben sich gegen die Folgen ihrer in der Bundesgesetzgebung über die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunternehmungen und der Post umschriebenen Haftpflicht bei einer in der Schweiz zum Geschäftsbetrieb zugelassenen Versicherungsunternehmung oder einer andern, von der Aufsichtsbehörde anerkannten Einrichtung zu versichern.

² Die Verträge über die Haftpflichtversicherung sowie deren nachträgliche Änderungen bedürfen der Genehmigung der Aufsichtsbehörde.

Art. 15

Personal-
fürsorge

¹ Die Bahnunternehmung hat für das ständige Personal eine Dienstalterskasse oder eine Pensionskasse einzurichten oder es bei einer in der Schweiz zum Geschäftsbetrieb zugelassenen Versicherungsunternehmung oder einer anderen, von der Aufsichtsbehörde anerkannten Einrichtung zu versichern. Die Statuten oder Reglemente, die Jahresrechnungen und die versicherungstechnischen Bilanzen der Kassen bedürfen der Genehmigung der Aufsichtsbehörde.

² Die Bahnunternehmung hat dafür zu sorgen, dass das Personal gegen die wirtschaftlichen Folgen von Krankheit versichert ist.

Art. 16

Kontrolle

Den eidgenössischen Beamten, denen die Aufsicht über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen obliegt, ist zu jeder Zeit freie Fahrt und freier

Zutritt zu allen Teilen der Anlagen zu gewähren. Das zur Vornahme von Untersuchungen nötige Personal und Material, Pläne inbegriffen, ist ihnen kostenlos zur Verfügung zu stellen. Die Konzessionäre und ihre Rechtsnachfolger sowie ihr Personal haben ferner den mit der Kontrolle betrauten Organen alle hiefür notwendigen Auskünfte zu erteilen.

Art. 17

Den Kantonen Aargau und Luzern steht das Recht des Rückkaufes zu. Er ist nach Massgabe der Bestimmungen des zehnten Abschnittes des Eisenbahngesetzes vorzunehmen.

Rückkauf

II

Mit der Betriebsaufnahme der Eisenbahn Schöffland-Sursee wird die durch Bundesbeschluss vom 18. Juni 1908 für eine Normalspurbahn von Sursee nach Triengen auf die Dauer von 80 Jahren erteilte (EAS 24, 226) und durch Bundesbeschlüsse vom 15. April 1915 (EAS 31, 48), 14. Februar 1920 (EAS 36, 20), 1. Juli 1922 (EAS 38, 76) und 1. Oktober 1929 (EAS 45, 117) geänderte Konzession aufgehoben.

III

Dieser Beschluss ist nicht allgemein verbindlich und tritt sofort in Kraft. Der Bundesrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Bundesbeschluss
über
**die Gewährung eines Bundesbeitrages für eine Eisenbahn
von Schöftland nach Sursee**

Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf Artikel 23 und 26 der Bundesverfassung,
nach Einsicht in ein Gesuch vom 9. Oktober 1959 der Regierungen der
Kantone Aargau und Luzern sowie der 15 Gemeinden des aargauischen und
luzernischen Suhrentales: Schöftland, Staffelbach, Kirchleerau, Moosleerau,
Attelwil, Reitnau, Kulmerau, Winikon, Wilihof, Triengen, Schlierbach, Büron,
Knutwil, Geuensee und Sursee,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 11. März 1963,
beschliesst:

Art. 1

¹ Die Eidgenossenschaft beteiligt sich an den mutmasslichen Kosten von 21 Millionen Franken für die technische Erneuerung der Sursee-Triengen-Bahn (ST) und den Bau einer Verbindungsbahn zwischen Schöftland und Triengen, samt dem durchgehenden Einbau einer dritten Schiene zur Beförderung von normalspurigen Güterwagen zwischen Schöftland und Sursee, mit der Hälfte, das sind 10,5 Millionen Franken.

² Der Bundesrat wird ermächtigt, an die durch eine Erhöhung der Baupreise bedingten Kostenüberschreitungen ebenfalls einen Bundesbeitrag von 50 Prozent zu gewähren.

Art. 2

Allfällige Betriebsdefizite der Strecke Schöftland-Sursee werden nach Übertragung der Konzession auf die Wynental- und Suhrentalbahn (WSB) oder eine hiezu gegründete Aktiengesellschaft vom Bund zu zwei Dritteln und

den Kantonen Aargau und Luzern zu einem Drittel des Fehlbetrages nach den Bestimmungen der Artikel 58 und 60 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957¹⁾ gedeckt.

Art. 3

¹ Eine zwischen dem Bundesrat und den Kantonen Aargau und Luzern einerseits und der Bahnunternehmung anderseits abzuschliessende Vereinbarung bestimmt das Nähere über die Form und Ausrichtung der Leistung des Bundes.

² Der Bund knüpft an die Hilfe folgende Bedingungen:

Der Kanton Aargau übernimmt die Kosten für den Erwerb von Grundstücken und der damit im Zusammenhang stehenden Entschädigungen sowie die Kosten des Unterbaues für die auf eigenes Trasse zu verlegende Strecke von Arau bis Schöffland.

Der Kanton Luzern übernimmt die Mehrkosten gegenüber dem Konzessionsprojekt für die geplante Bahnverlegung von Sursee SBB bis Station Geuensee und die Kosten für eine allfällige Bahnverlegung in Triengen.

Art. 4

¹ Den genannten Kantonen wird eine Frist von einem Jahr gewährt, um sich auf Grund der entsprechenden Beschlüsse der zuständigen kantonalen Behörden darüber zu erklären, ob sie diesen Bundesbeschluss annehmen.

² Der Bundesrat wird ermächtigt, die Frist um längstens ein Jahr zu erstrecken.

³ Der Bundesbeschluss fällt dahin, wenn dessen Annahme nicht fristgemäss erfolgt.

Art. 5

Die Rechte und Pflichten der Konzessionäre auf Grund der in Artikel 3 genannten Vereinbarung gehen nach Beendigung der Bauarbeiten an die Wynental- und Suhrentalbahn oder an eine hiezu gegründete Aktiengesellschaft über.

Art. 6

Dieser Beschluss ist nicht allgemein verbindlich und tritt sofort in Kraft. Der Bundesrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

¹⁾ AS 1958, 335.

**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Erteilung einer Konzession
und die Gewährung eines Bundesbeitrages für eine Eisenbahn von Schöftland nach Sursee
(Vom 11. März 1963)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1963
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	13
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	8715
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	04.04.1963
Date	
Data	
Seite	777-821
Page	
Pagina	
Ref. No	10 042 069

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.