

Bundesblatt

Bern, den 5. Juli 1968 120. Jahrgang Band II

Nr. 27

Erscheint wöchentlich. Preis Fr. 36.– im Jahr, Fr. 20.– im Halbjahr, zuzüglich Nachnahme- und Postzustellungsgebühr. Inseratenverwaltung: Permedia, Publicitas AG, Abteilung für Periodika, Hirschmattstrasse 42, 6002 Luzern

9995

Botschaft

des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die endgültige Stillegung der Eisenbahnlinie Niederglatt–Otelfingen der Schweizerischen Bundesbahnen

(Vom 10. Juni 1968)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir haben die Ehre, Ihnen Bericht und Antrag über die Ermächtigung der Schweizerischen Bundesbahnen zur endgültigen Stillegung und zum teilweisen Abbruch der Bahnlinie Niederglatt–Otelfingen zu unterbreiten.

1. Entstehungsgeschichte der Linie

Die seit 1937 stillgelegte Bahnlinie Niederglatt–Otelfingen verdankt ihre Entstehung dem Kampf zwischen der Nordostbahn (NOB) und der Schweizerischen Nationalbahn. Die Eisenbahnpolitik im Raume Zürich in den siebziger Jahren des letzten Jahrhunderts war durch den Kampf der Winterthurer Demokraten gegen die Vorherrschaft Zürichs und insbesondere Alfred Eschers im ostschweizerischen Eisenbahnwesen beherrscht. Unter der Devise «Die Schweizerbahnen dem Schweizervolk» von alt Bundesrat Jakob Stämpfli sollte den «Herrenbahnen» in der Schweizerischen Nationalbahn eine «Volksbahn» entgegengestellt und damit die Verstaatlichung der schweizerischen Eisenbahnen eingeleitet werden. Gleichzeitig strebte man eine Aufwertung der Stadt Winterthur an. Geplant waren eine Linie Bodensee–Genfersee sowie Anschlüsse an die Badischen Bahnen in Singen und über Bülach–Koblenz in Waldshut.

Allein die NOB liess sich die vorgesehene Konkurrenzierung nicht ohne weiteres gefallen. So machte sie für die Konzession der Strecke Winterthur–Koblenz ihr Prioritätsrecht geltend und baute die Linie selber. Als das Nationalbahnprojekt Winterthur–Kloten–Seebach–Wettingen–Baden greifbare Formen anzunehmen begann, beschloss die NOB an der Generalversammlung vom 28. September 1872, sich um eine Konzession für die Strecke Niederglatt–Otelfingen–Wettingen–Baden zu bewerben und die Nationalbahn damit auch auf einer nördlich gelegenen Route zu überflügeln. Die Konzession wurde für die aargauische

Teilstrecke am 30. November 1872 erteilt und am 23. Dezember 1872 vom Bund genehmigt. Mit Bundesbeschluss vom 23. September 1873 erfolgte die Konzessionserteilung für das auf Zürcherboden gelegene Teilstück.

Da die Nationalbahn ihrerseits die Konzession für die Furttalstrecke erhalten hatte, ergab sich für die Strecke Otelfingen–Baden eine Parallelführung der beiden Bahnen. Der Bundesrat ersuchte daher die NOB und Nationalbahn, die damals noch «Winterthur–Zofingen-Bahngesellschaft» hiess, diesen Streckenabschnitt und die daran liegenden Stationen gemeinsam zu bauen und zu betreiben. Es entbehrt nicht einer gewissen Ironie, dass die erbitterten Gegner diesem Wunsche des Bundesrates stattgeben und am 9. Januar 1875 einen Vertrag über den gemeinsamen Bau und Betrieb der Strecke Otelfingen–Baden abschliessen mussten.

In der Folge wurden die beiden Konkurrenzlinien gebaut und fast gleichzeitig in Betrieb genommen:

Wettingen–Niederglatt am 1. Oktober 1877 (NOB);

Wettingen–Seebach–Kloten–Winterthur am 15. Oktober 1877 (Nationalbahn).

Die für die gegenseitige Konkurrenzierung massgebende Strecke Winterthur–Baden wies auf beiden Linien folgende Merkmale auf:

	Winterthur–Kloten Seebach–Baden (Nationalbahn)	Winterthur–Bulach Niederglatt–Baden (Nordostbahn)
Bahnlänge in km	42	40
mittlere Steigung in ‰	7,8	5,06
maximale Steigung in ‰	12	10

2. Betrieb und Stilllegung der Linie

Die fern grösserer Siedlungen verlaufende und wegen des häufig notwendigen Schiebedienstes beim Personal schon bald als «Schiebka-Pass» bekannte Linie Niederglatt–Otelfingen wurde anfänglich von fünf Zugspaaen täglich befahren; drei Personenzüge und zwei Güterzüge mit Personenbeförderung verkehrten in jeder Richtung. Schon ein Monat nach der Eröffnung kam noch ein reines Güterzugspaar dazu. Aber die Linie entsprach nie einem wirklichen Bedürfnis und war von Anfang an entsprechend schlecht frequentiert. Trotzdem wurde nach dem Übergang der Nationalbahn an die NOB am 1. April 1880 ein Fahrplan mit täglich vier Zugspaaen aufrechterhalten.

Gestützt auf das Rückkaufsgesetz von 1897 erwarb der Bund gemäss Vertrag vom 1. Juni 1901 und Bundesbeschluss vom 10. Dezember 1901 betreffend den freihändigen Ankauf der Schweizerischen Nordostbahn (AS 18, 918) auch die Linie Niederglatt–Otelfingen und integrierte sie in die Schweizerischen Bundesbahnen. Diese führten die Linie ab 1. Januar 1902 mit den bisherigen minimalen Betriebsleistungen weiter.

Als jedoch gegen Ende des ersten Weltkrieges der Kohlenmangel zu Betriebs Einschränkungen zwang, wurden die SBB vom Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement ermächtigt, die knapp 12 km lange Strecke Nieder-

glatt–Otelfingen ab 1. März 1918 vorübergehend stillzulegen, und zwar bezeichnenderweise ohne irgendwelchen Ersatz. Der Gemeinderat von Buchs (ZH) protestierte damals gegen diesen Beschluss, jedoch ohne Erfolg, da der Gemeinde die Station Buchs-Dällikon an der Furttal-Linie zur Verfügung stand. 1921 wurden die Notmassnahmen ausser Kraft gesetzt, worauf der Gemeinderat von Bülach, zusammen mit zahlreichen anderen Gemeinden und dem VOLG, die Wiederaufnahme des Betriebes verlangte. Die Generaldirektion der SBB opponierte diesem Gesuch und schlug einen Autobusdienst vor. Allein das Eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement erklärte am 9. Februar 1922, dass «nach einlässlicher Prüfung und bei Berücksichtigung aller Gesichtspunkte die Einstellung des Betriebes auf der genannten Linie dermalen doch nicht gutgeheissen werden könne». Ab 1. Juni 1922 wurden daher mit einem Dieselmotorwagen im Pendelverkehr zwischen Niederglatt und Wettingen bzw. Baden wieder vier Zugspare geführt. Der Güterverkehr blieb auf den Lokalverkehr beschränkt.

Schon 1925 wurde ein neuer Versuch zur Stillegung der Linie unternommen, und zwar mit dem Hinweis darauf, dass im Jahre 1924 durchschnittlich nur 6 Reisende pro Zug in Niederglatt angekommen bzw. 7 Reisende weggefahren seien. Diesem Vorstoss war aber kein Erfolg beschieden; ebenso wenig einem weiteren Versuch im Jahre 1931. Dagegen gelang es 1934, die inzwischen bereits zur Wärterstation abgewertete Station Buchs (ZH) in eine unbediente Haltestelle umzuwandeln. Schon ein Jahr später, am 17. Mai 1935, reichte die Generaldirektion der SBB ein neues Gesuch um Bewilligung der Betriebseinstellung beim Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement ein, und zwar gestützt auf den dringlichen Bundesbeschluss über vorübergehende Massnahmen zur Vorbereitung der Reorganisation und Sanierung der Schweizerischen Bundesbahnen vom 20. Dezember 1934. Der Bundesrat ermächtigte nun trotz den Bedenken des Regierungsrates des Kantons Zürich die SBB mit Beschluss vom 24. November 1936, den Betrieb auf der Strecke Niederglatt–Otelfingen einzustellen; die Bahnanlagen durften allerdings noch nicht abgebrochen werden. Vom 18. Januar 1937 an machten die SBB von dieser Ermächtigung Gebrauch – und dabei blieb es. Ein Wiedererwägungsgesuch des Zürcher Regierungsrates wurde vom Bundesrat am 23. Juli 1937 abgelehnt. Von irgendwelcher Ersatzleistung war auch diesmal nicht die Rede, nicht zuletzt deshalb, weil die interessierten Gemeinden an den Bau dieser NOB-Strecke nie einen Beitrag hatten leisten müssen, ganz im Gegensatz zur Nationalbahnstrecke Winterthur–Baden. Dagegen sicherten die SBB für den Güterverkehr trotz Umleitung über Zürich-Oerlikon bzw. Zürich-Seebach weiterhin die Taxberechnung über die kürzere Relation Niederglatt–Otelfingen zu.

3. Die heutige Situation

Heute besteht nach wie vor kein Bedürfnis für eine Wiederaufnahme des Eisenbahnbetriebes Niederglatt–Otelfingen. Diese Linie erhält auch durch den Bau des Rangierbahnhofes Limmattal keine neue Bedeutung. Das in Verwirklichung begriffene Projekt 1954 für den Ausbau der Zürcher Bahnanlagen sieht eine wesentlich verbesserte Zufahrt ins Furttal aus dem oberen und unteren Glatt-

tal mit Umfahrung von Oerlikon vor. Ein zukünftiges Bedürfnis für eine zweite Zubringerlinie über Niederglatt–Otelfingen ist deshalb auszuschliessen.

Durch die konjunkturelle Entwicklung und die wirtschaftliche Expansion der Region Zürich in den fünfziger und sechziger Jahren hat heute die erwähnte Bahnstrecke in anderer Form eine wirtschaftliche Bedeutung erlangt. Sie wurde nämlich zum vorzüglich geeigneten *Industriestammgeleise* für die von den beiden Endstationen und von der Gemeinde Niederhasli ausgehende Erschliessung von Industrieland. Schon heute sind auf Seite Niederglatt/Niederhasli vier Verbindungsgeleiseanlagen, sowie eine mit der Erschliessung der Industriezone Niederhasli zusammenhängende bahneigene Abstellgruppe vorhanden. Auf Seite Otelfingen sind es bisher zwei Verbindungsgeleiseanlagen. Zudem werden die ausserhalb der Verbindungsgeleisezone liegenden Geleiseabschnitte zeitweise für das Abstellen gesammelter Leerwagen (Seite Niederglatt) und Güterlasten (Seite Otelfingen) benützt. Vor allem das Teilstück Seite Niederglatt ist für diesen Zweck ideal gelegen, da es sich im Wald befindet.

Seit der Stilllegung der Linie Niederglatt–Otelfingen wurden an den Geleiseanlagen nur die unerlässlichen minimalen Unterhaltsarbeiten vorgenommen, soweit es die Verwendung der beiden Enden als Industriestammgeleise und Abstellgeleise notwendig machten. Da heute an Unter- und Oberbau wesentlich grössere Anforderungen gestellt werden als beim seinerzeitigen Bau der Linie, müssten gemäss einer Untersuchung der SBB für die Instandstellung der Linie für die Wiederaufnahme des durchgehenden Güterverkehrs nach Fahrdienstreglement oder Rangierdienstreglement einschliesslich der unerlässlichen Sanierung der Niveauübergänge mit Aufwendungen in der Grössenordnung von 16 bis 18 Mio Franken gerechnet werden (Preisbasis 1964). Eine so grosse Investition erscheint den Organen der SBB mit Rücksicht auf den mehr als fraglichen Nutzen nicht verantwortbar. Die SBB sehen deshalb vor, die beiden Endstücke der Linie, nämlich Seite Niederglatt auf eine Länge von rund 5,5 km, sowie Seite Otelfingen auf eine Länge von rund 2 km systematisch so instand zu stellen, dass diese der Beanspruchung als Industriestamm- und Abstellgeleise gewachsen bleiben. Dagegen sehen die SBB für das Mittelstück von Bahn-km 27,5 bis km 31,280, das zum grössten Teil auf dem Gebiet der Gemeinde Buchs (ZH) liegt und seit der Stilllegung kaum je benutzt wurde, auch in Zukunft keine zweckmässige Verwendungsmöglichkeit. Dieser Geleiseabschnitt von 3,780 km Länge soll deshalb ganz aufgegeben werden.

Wie schon erwähnt, war die Gemeinde Buchs (ZH) seinerzeit gegen die Stilllegung der Linie eingestellt. Diese Haltung hat sich inzwischen infolge Expansion der Agglomeration Zürich grundlegend geändert. Um eine geordnete Bauentwicklung zu sichern, schuf die Gemeinde eine neue Ortsplanung mit Zonen- und Verkehrslinienplan samt dazugehöriger Bauordnung. Dabei erwies sich der längst nicht mehr benutzte Geleiseabschnitt der Linie Niederglatt–Otelfingen als schwerwiegende Beeinträchtigung der Planung. Sofern auf das bestehende Bahntrasse weiter Rücksicht genommen werden muss, wird insbesondere der Ausbau des Strassennetzes erschwert und verteuert. Deshalb gelangte der Gemeinderat

von Buchs anfangs 1965 an die SBB mit dem Wunsch, dass das alte Geleise aus dem Gebiet der künftigen Wohnzone der Gemeinde beseitigt werde.

4. Das Vernehmlassungsverfahren

Die SBB orientierten in der Folge den Regierungsrat des Kantons Zürich über den geplanten Abbruch des mittleren Teilstückes der Linie im Raume der Gemeinden Buchs sowie über den vorgesehenen Ausbau der verbleibenden, beidseitigen Streckenabschnitte bei Niederglatt und Otelfingen. Der Regierungsrat konnte sich nach Konsultierung der interessierten Gemeinden und der Verkehrsvereinigung des Zürcher Unterlandes mit Schreiben vom 17. November 1966 mit dem endgültigen Verzicht auf den durchgehenden Personenverkehr und dem Abbruch des Zwischenstückes sowie mit dem Ausbau der beiden Streckenden für industrielle Zwecke einverstanden erklären. Er brachte gleichzeitig den Wunsch an, dass die SBB gegen die eventuelle Schaffung einer direkten öffentlichen Strassenverkehrsverbindung zwischen dem Glattal und dem Furtal keine Einwendungen erheben und dass die Frage eines angemessenen Beitrages geprüft werde. Weiter empfahl er zu prüfen, ob im Interesse der Orts- und Regionalplanung statt des Ausbaues des Industriestammgeleises Niederglatt–Oberhasli nicht eine Pipeline von der Station Niederhasli nach der bestehenden Tankfarm Oberhasli geeigneter wäre. Die SBB kamen aber nach erneuter Prüfung der Angelegenheit zum Schluss, dass auf das Geleise für die Bedienung der angeschlossenen Industrien nicht verzichtet werden könne, umso weniger als dieses Geleise dringend für das Abstellen leerer Güterwagen benötigt wird. Auch der Regierungsrat des Kantons Aargau hat ohne Opposition von den Plänen der SBB betreffend die definitive Stilllegung der Linie Niederglatt–Otelfingen Kenntnis genommen. Beide Kantone wurden darüber orientiert, dass mit dem Beschluss über die definitive Stilllegung der Linie das seinerzeitige Zugeständnis der günstigeren Frachtberechnung über die provisorisch stillgelegte Linie dahinfallen würde. Diese Massnahme drängt sich auch darum auf, weil heute, im Gegensatz zu früher, die Beförderungspreise nicht mehr für jeden Kilometer, sondern für Zonen berechnet werden, so dass sich Distanzverkürzungen von wenigen Kilometern nur in Ausnahmefällen auswirken. Zudem verlangt die Ausschöpfung der Rationalisierungsmöglichkeiten der elektronischen Datenverarbeitung die Beseitigung von Tarifanomalien.

An der Sitzung vom 24. April 1967 hat der Verwaltungsrat der SBB von einem Bericht der Generaldirektion über die endgültige Stilllegung und den teilweisen Abbruch der Linie Niederglatt–Otelfingen in zustimmendem Sinne Kenntnis genommen und die Generaldirektion ermächtigt, dem Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement zu Handen der Eidgenössischen Räte in diesem Sinne Antrag zu stellen.

Die in der Folge zur Vernehmlassung eingeladenen Generalstabsabteilung des Eidgenössischen Militärdepartementes hat gegen die Pläne der SBB keine Einwendungen erhoben.

5. Rechtsfragen

Das Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen vom 23. Juni 1944 (BS 7, 195) verlangt, dass die SBB nach gesunden wirtschaftlichen Grundsätzen zu verwalten und zu betreiben sowie dauernd in gutem Zustand zu erhalten und den Erfordernissen des Verkehrs und den Fortschritten der Technik anzupassen sind (Art. 3, Abs. 2). Es macht die Erwerbung oder den Bau neuer Bahnlinien durch den Bund von einem dem Referendum unterstellten Bundesbeschluss abhängig (Art. 2). Andererseits können die SBB Teile ihres Bahnnetzes nicht von sich aus aufgeben. Darüber sagt *Artikel 4*:

«² Der Bundesrat kann ... die Bundesbahnen ermächtigen, ihre Betriebsweise zu ändern, um sie den Bedürfnissen des Verkehrs und den Erfordernissen der Volkswirtschaft anzupassen.

³ Die endgültige Stilllegung von Eisenbahnlinien bedarf der Zustimmung der Bundesversammlung.»

Im vorliegenden Falle steht keine Betriebsänderung zur Diskussion. Schon im Verfahren für die Betriebseinstellung von 1936/1937 hat der Bundesrat festgestellt, dass der Bahnverkehr Niederglatt–Otelfingen keinem in Betracht fallenden Bedürfnis entspricht. Deshalb wurde damals von der Verpflichtung zu einem Ersatzbetrieb abgesehen, und zwar im Gegensatz zum Bahnverzicht Niederweningen–Döttingen, der erst auf Grund einer vertraglichen Verpflichtung der SBB zugunsten der Kantone Aargau und Zürich zum Bau einer Surbtalstrasse und zur Aufrechterhaltung eines Automobildienstes zustande kam. (Bundesgesetz vom 17. März 1937 über die Aufhebung des Bundesgesetzes vom 23. Dezember 1915 betreffend den Bau einer normalspurigen Eisenbahn von Niederweningen nach Döttingen [Surbtalbahn] als Fortsetzung der Eisenbahn Oberglatt–Niederweningen, BS 7, 216). Heute kann von einem Ersatzbetrieb schon deshalb nicht die Rede sein, weil seit 30 Jahren auf der stillgelegten Bahnlinie Niederglatt–Otelfingen keine öffentliche Verkehrsverbindung mehr besteht. Der Regierungsrat des Kantons Zürich gibt in seiner Vernehmlassung denn auch nur der Erwartung Ausdruck, dass die SBB seinerzeit der eventuellen Schaffung einer direkten, öffentlichen Verkehrsverbindung zwischen dem Glattal und dem Furttal keine Einsprache wegen Konkurrenzierung erhebe. Darüber ist aber nicht im Verfahren betreffend die endgültige Stilllegung der Bahnlinie zu befinden, sondern erst bei Einreichung eines Automobilkonzessionsgesuches wird das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement als zuständige Konzessionsbehörde diese Frage zu würdigen haben. Auf das weitergehende Begehren des Verkehrsverbandes Zürich-Unterland und des Gemeinderates Otelfingen auf Zusage eines Beitrages an einen zukünftigen Automobilbetrieb von Furttal in die Region Dielsdorf-Niederhasli-Niederglatt kann aus den gleichen Gründen nicht eingetreten werden.

Wie schon 1936 geht es auch heute um eine ersatzlose Einstellung einer Bahnlinie. Der Grund, warum nochmals darauf zurückgekommen werden muss, liegt darin, dass die SBB vor jenem Ermächtigungsbeschluss des Bundesrates er-

klären liessen, dass sich ihr Begehren nur auf die Betriebseinstellung jedoch nicht auf die Erlaubnis zum Abbruch und zur Entfernung der Bahnanlagen beziehe. Dementsprechend lautet der Bundesratsbeschluss vom 24. November 1936 nur auf die «Einstellung des Betriebes» und verzichtete (entgegen einem früheren Entwurf) darauf, in Artikel 12 der Vollziehungsverordnung vom 9. Oktober 1923 zum Bundesgesetz vom 1. Februar 1923 über die Organisation und Verwaltung der SBB (AS 39, 330) die Strecke Niederglatt–Otelfingen aus dem Liniverzeichnis zu streichen. Es handelte sich somit nur um eine provisorische Massnahme, die den Weiterbestand der Eisenbahnanlagen nicht präjudizieren wollte. Da nach 30 Jahren nun weiterhin kein Bedürfnis nach einer Reaktivierung dieser Linie nachgewiesen ist, vielmehr der unbenützte mittlere Geleiseabschnitt den Interessen der Gemeinde Buchs (ZH) an einer zweckmässigen baulichen Entwicklung im Wege steht, sind wir zum Schluss gelangt, dass dem neuen Begehren der SBB entsprochen werden sollte.

Nebst der eben besprochenen Betriebseinstellung der Linie Niederglatt–Otelfingen ist seit Bestehen der SBB nur eine von ihr betriebene Linie aufgehoben worden, nämlich diejenige von Weesen nach Näfels durch Bundesratsbeschluss vom 17. Dezember 1931 (AS 47, 789). Während damals der Bundesrat sich gestützt auf das Rückkaufsgesetz von 1897 und das Organisationsgesetz der SBB von 1923 einem Gutachten des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements folgend (vgl. Verwaltungsentscheide der Bundesbehörden, Heft 1931, Nr. 26) für seine eigene Zuständigkeit entschieden hat, spricht der heute gültige Artikel 4, Absatz 3, des Bundesbahngesetzes von 1944 eindeutig für die Zuständigkeit der eidgenössischen Räte zum Erlass des Beschlusses über die Aufhebung der Linie Niederglatt–Otelfingen. Im Gegensatz zu Artikel 2 dieses Gesetzes, wo für die Erwerbung oder den Bau neuer Linien ausdrücklich ein dem Referendum unterstellter Bundesbeschluss vorgeschrieben ist, genügt aber nach dem Willen des Gesetzgebers ein einfacher Bundesbeschluss. (Vgl. Sten. Bulletin Nationalrat 1938, S. 75–80; Ständerat 1943, S. 305.)

Wie wir schon ausgeführt haben (vgl. Abschnitt 3), beabsichtigen die SBB nur das mittlere Geleisestück im Gebiete der Gemeinde Buchs abzubrechen, jedoch die beidseitigen Streckenabschnitte bei Niederglatt und Otelfingen als Industriestammgeleise auszubauen. Da diese letzteren Geleise gleichzeitig zum Abstellen von Güterwagen, d. h. für bahnbetriebliche Zwecke benötigt werden, wäre es nicht sachgerecht, diese Geleiseabschnitte dem Status des Bundesgesetzes vom 19. Dezember 1874 über die Rechtsverhältnisse der Verbindungsgeleise zwischen dem Schweizerischen Eisenbahnnetz und gewerblichen Anstalten (BS 7, 23) zu unterstellen. Dieses Spezialrecht ist lediglich für bahnfremde Anschlussgeleise angemessen. Weil aber die beizubehaltenden Endstrecken doch auch nicht mehr als Eisenbahnlinien im bisherigen Sinne angesprochen werden können, ist nicht zu empfehlen, den Ermächtigungsbeschluss auf das abzubrechende Mittelstück zu beschränken. Deshalb schlagen wir Ihnen im Einvernehmen mit der Generaldirektion der SBB vor, im Aufhebungsbeschluss die ganze Linie Niederglatt–Otelfingen zu nennen, gleichzeitig jedoch den SBB das Recht vorzubehalten, die

beiden von den Stationen Niederglatt und Otelfingen ausgehenden Endabschnitte als Abstell- und Industriestammgeleise beizubehalten und weiter zu betreiben.

Das Linienverzeichnis in Artikel 14 der Vollziehungsverordnung vom 15. Februar 1946 zum Bundesbahngesetz (BS 7, 201) wird bei Gelegenheit entsprechend zu ändern sein.

Auf Grund dieser Ausführungen unterbreiten wir Ihnen den beiliegenden Entwurf für einen einfachen Bundesbeschluss, welchen wir Ihnen zur Annahme empfehlen. Ergänzende Ausführungen über seinen Inhalt erscheinen nicht notwendig.

Die Verfassungsmässigkeit der Vorlage ergibt sich aus dem 5. Abschnitt dieser Botschaft.

Genehmigen Sie, Herr Präsident, hochgeachtete Herren, die Versicherung unserer ausgezeichneten Hochachtung.

Bern, den 10. Juni 1968.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Spühler

Der Bundeskanzler:

Huber

(Entwurf)

**Bundesbeschluss
über die endgültige Stilllegung der Linie
Niederglatt–Otelfingen der Schweizerischen Bundesbahnen**

*Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,*

gestützt auf Artikel 4, Absatz 3, des Bundesgesetzes vom 23. Juni 1944¹⁾ über
die Schweizerischen Bundesbahnen,

nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 10. Juni 1968,

beschliesst:

Artikel 1

Die Schweizerischen Bundesbahnen werden ermächtigt, die Eisenbahnlinie Niederglatt–Otelfingen endgültig stillzulegen und die dazugehörenden Bahnanlagen abzubauen, soweit sie nicht als Abstellgeleise oder zur Bedienung von privaten Verbindungsgeleisen dienen.

Artikel 2

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

¹⁾ BS 7, 195.

**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die endgültige Stillegung
der Eisenbahnlinie Niederglatt-Otelfingen der Schweizerischen Bundesbahnen (Vom
10.Juni 1968)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1968
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	27
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	9995
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	05.07.1968
Date	
Data	
Seite	1-9
Page	
Pagina	
Ref. No	10 044 038

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.