

Zeitschrift: Argovia : Jahresschrift der Historischen Gesellschaft des Kantons Aargau
Herausgeber: Historische Gesellschaft des Kantons Aargau
Band: 119 (2007)

Artikel: Kundgebungen, Konzessionen, Kostendruck : Eisenbahnprojekte im Suhrental zwischen 1850 und 1975
Autor: Kirchhofer, André
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-20257>

Nutzungsbedingungen

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

Conditions d'utilisation

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

Terms of use

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

Download PDF: 30.04.2026

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

Kundgebungen, Konzessionen, Kostendruck

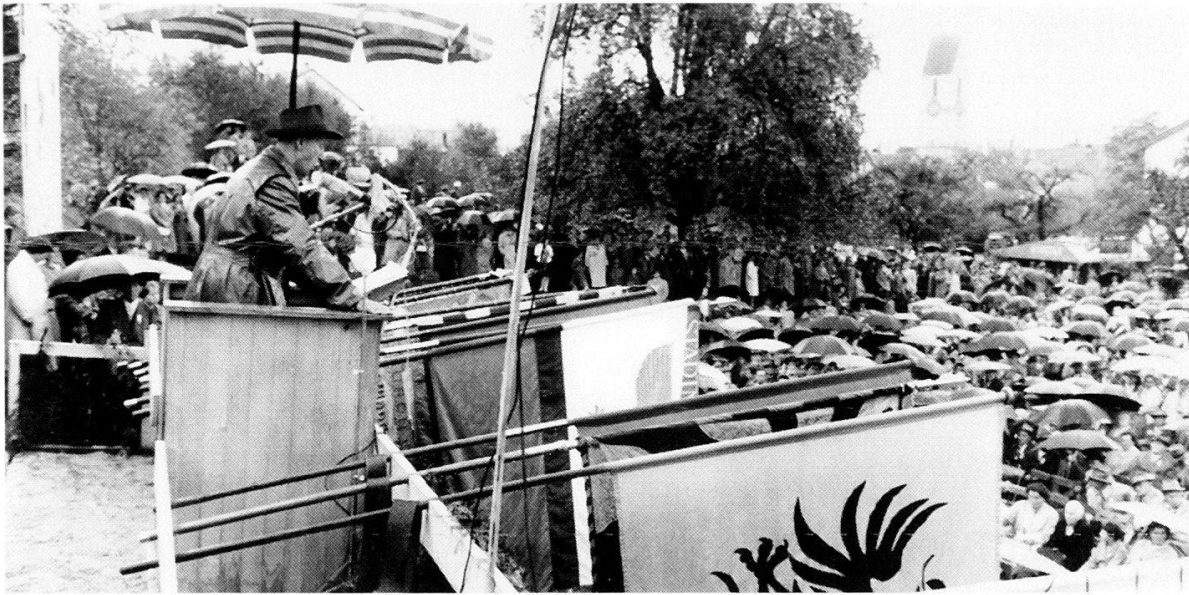
Eisenbahnprojekte im Suhrental zwischen 1850 und 1975

ANDRÉ KIRCHHOFER¹

Im Aargauer Eisenbahnwesen geben heute vielleicht noch das Konzept Bahn + Bus 2000 und dabei vor allem die Direktverbindung des Wiggertals mit Bern zu reden, oder es werden der abgeschaffte zweite Intercity-Halt in Lenzburg und die Kapazitätsengpässe zwischen Aarau und Olten kritisiert. Mit dem derzeitigen Angebot, das fast alle Kantonsteile gleichermaßen zufriedenstellt, erregen die bisher umgesetzten beziehungsweise die geplanten Massnahmen jedoch kaum mehr spezielle Aufmerksamkeit – oder wer schon hat die neusten Grundsatzdokumente des Baudepartements zum öffentlichen Verkehr in voller Länge zur Kenntnis genommen?²

So ruhig und sachlich ist es allerdings nicht immer zugegangen, wenn Bahnprojekte im Aargau zur Debatte standen. Am 11. Oktober 1959 beispielsweise versammelten sich in Schöftland auf dem Schulhausplatz über 10 000 (!) Personen zu einer Kundgebung, das heisst ungefähr das Dreifache mehr, als der Ort damals Einwohner zählte. Trotz strömendem Regen hörten sie sich dort nicht weniger als neun Redner an, die mit teils markigen Worten dafür warben, dass die regionalen Verkehrsverhältnisse endlich aufgewertet werden sollten. Das erklärte Ziel bestand dabei in der Erschliessung des gesamten Aargauer und Luzerner Suhrentals von Aarau bis Sursee mit einer einzigen durchgehenden Schienenverbindung. Nicht Autobusse sollten künftig zirkulieren, sondern eine schmalspurige Eisenbahn als das scheinbar beste und gleichzeitig auch kostengünstigste Verkehrsmittel jener Zeit. Angekündigt hatte man den Anlass im Vorfeld mit überaus pointierten und eingängigen Aufrufen: «Lange genug haben wir die Faust im Hosensack machen müssen. Heraus damit!»³ Nicht allein rationale Überlegungen wurden folglich geltend gemacht, sondern mindestens ebenso stark alles Emotionale, das sich dazumal mit der Eisenbahnpolitik verband. Doch um was ging es konkret, und warum hat sich eine so grosse Menschenmenge mobilisieren lassen für eine Bahnlinie mitten durch ein kleines Tal, das sich schon lange abseits der Industrie- und Dienstleistungszentren der Schweiz befand?

Antworten darauf gibt es in der bestehenden Fachliteratur fast keine. Zwar liegen einige nützliche Untersuchungen zur Eisenbahngeschichte des ganzen Aargaus vor; namentlich die Lenzburger Stadtgeschichte von Heidi Neuenschwander und die Dissertation von Boris Schneider aus dem Jahre 1959 zum Bau der ersten Strecken im Kanton bieten einen guten Einstieg in die weitere Thematik.⁴ Das Suhrental selbst jedoch wurde bisher kaum beachtet, und wenn doch, so nicht in der wissenschaftlichen Forschung, sondern vorab von «Hobby-Bählern» auf summarisi-



Grosskundgebung vom 11. Oktober 1959 in Schöffland zu Gunsten einer durchgehenden Suhrentalbahn. – Quelle: Privatbesitz Elsbeth Regez Jeschki.

sche Art und Weise sowie mit Schwerpunkt im 19. Jahrhundert und mit reichlich Lokalpatriotismus. Einen Eindruck davon vermitteln beispielsweise Paul Erismann, der im allerersten Buch überhaupt zur Wynental- und Suhrentalbahn (WSB) mit viel erzählerischem Pathos von deren Gründungszeit schrieb, oder die kleine Broschüre von Daniel Zumbühl zum 75-jährigen Bestehen der Sursee-Triengen-Bahn (ST).⁵

Insgesamt weisen die vorhandenen Beiträge damit dieselben Mängel auf wie der gesamte Fundus zur Schweizer Eisenbahngeschichte. So schlägt als Erstes einmal negativ zu Buche, dass das Interesse sich bisher fast nur auf das «Goldene Zeitalter» des Schienenverkehrs von 1852 bis 1914 richtete und dafür das 20. Jahrhundert mehr oder weniger vergessen ging. Zweitens überwiegen ganz allgemein die Festschriften und damit eine Darstellungsform, die gerne in die Verherrlichung von firmeneigenen Leistungen und in nebensächliche Anekdoten abzuschweifen droht. Drittens leiden viele Studien an einer ausgeprägten Eindimensionalität, worunter zu verstehen ist, dass jeweils bloss die Eisenbahn in den Blick gerät, die äusseren Einflussfaktoren, das heisst Wirtschaft, Mensch und Umwelt, hingegen kaum einbezogen werden: «Die Wissenschaft hat den Verkehr bisher nicht im Gesamtzusammenhang untersucht.»⁶ Und viertens schliesslich, als Quintessenz der drei übrigen Schwächen, verrät die Literatur auch ganz deutlich gewisse Vorlieben bei der Themenwahl. Infrastruktur und Rollmaterial etwa werden stets bevorzugt und mit vielen Bildern präsentiert, während umgekehrt die Finanzen oder die staatliche Einflussnahme kaum zur Sprache kommen.⁷

Von daher könnte es scheinen, als ob es ein unnötiges Unterfangen wäre, sich mit dem Verkehr im Suhrental näher zu beschäftigen. Zu viele kuriose Gegebenhei-

ten aus anderen Gegenden wurden bisher aufgerollt, zu viele schöne «Geschichten» (anstelle von Geschichte) schon erzählt, als dass es sich lohnte, nochmals ein kleines «Bähnchen» zu erörtern. Wäre es nicht vorteilhafter, statt dessen hauptsächlich auf die sogenannten «grossen» Fragen einzugehen: Weshalb besitzt die Schweiz noch immer ein Schienennetz, das weit besser erhalten ist als in den übrigen Staaten in Europa? Warum weisen die meisten Bahnunternehmen ständig Defizite aus? Oder wieso gibt es hierzulande – als fast weltweite Besonderheit – ein duales Bahnsystem aus sogenannten «privaten» Transportanstalten und den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB)?⁸

Zweifellos ist es richtig und notwendig, dass sich die Geschichtswissenschaft endlich auch angemessen dazu äussert.⁹ Zugleich aber sollte andererseits nicht der Fehler begangen werden, dafür das Potenzial einer mikrohistorischen Betrachtungsweise zu unterschätzen. Gerade im Eisenbahnwesen, wo das Engagement von örtlichen Akteuren schon während der Bauphase ausschlaggebend war, hängt bis heute häufig sehr viel von (finanziellen) Zusagen von Kantonen und Gemeinden ab. Entsprechend verspricht eine detaillierte Analyse mit einigem Lokalbezug entgegen allen Befürchtungen doch hohen Gewinn für eine Studie, die mehr möchte als lediglich Fakten aneinanderreihen. Voraussetzung dafür ist allerdings, dass das Denken und Handeln im Suhrental selbst immer auch auf das übergeordnete Geschehen auf eidgenössischer und aargauischer Ebene bezogen wird. Nicht nur die ereignisorientierte Rekonstruktion der regionalen Mobilitätsentwicklung interessiert, sondern vor allem das Problem, inwiefern die Abläufe und Argumente mit der damaligen Verkehrspolitik von Bund und Kanton zusammenhängen.

Ziel des vorliegenden Aufsatzes ist es deshalb erstens, zuhanden einer Lokalgeschichte, die sich bisher weder um Schiene noch um Strasse kümmerte,¹⁰ die lange Vergangenheit jener Schöftler Volksversammlung aufzuzeigen – die Projektierung einer durchgehenden Suhrentalbahn seit ungefähr 1850. Zweitens soll die Frage, weshalb bis nach dem Zweiten Weltkrieg um das «richtige» Verkehrskonzept gestritten wurde, auch analytisch, das heisst von den Positionen, Zielen und Motiven her, verortet werden. Und zur Abrundung folgt drittens ein Fazit mit den wichtigsten Ergebnissen.

Misserfolg um Misserfolg – zur Projektierung einer Suhrentalbahn

Lokallinie statt Nord-Süd-Transversale

Die Bestrebungen, das Suhrental durchgehend mit einer Schienenverbindung zu erschliessen, reichen im Grunde genommen bis ins 19. Jahrhundert zurück. Unter dem Regime des ersten Eisenbahngesetzes von 1852, das den Bau und Betrieb des neuen Verkehrsmittels nicht dem Staat, sondern privaten Gesellschaften übertrug und damit einen gewissen Profitdruck mit sich brachte, waren damals zuerst nur Linien zwischen Städten mit einem genügend grossen Transportaufkommen errichtet worden. In den Randregionen hingegen, wo die Renditen infolge von weniger Pas-

sagieren und Gütern nicht so hoch ausfielen, scheuten die gewinnorientierten Aktionäre und Investoren fast jedes Engagement. So gelang es auch im Aargau lange nicht, die Nebentäler des Kantons ebenfalls ins Streckennetz zu integrieren, zumal ein kraftvolles Auftreten der politischen Instanzen oft durch föderalistische Sonderinteressen verhindert wurde: «Was auch immer die Regierung den Bahngesellschaften gegenüber vertreten mochte, stets hatte sie beträchtliche Teile des Kantons gegen sich».¹¹ Statt dessen kam es anfangs einzig zur Verlängerung der Spanischbrötlibahn, der allerersten Linie ganz auf Schweizer Boden, die ab 1858 von Zürich über Baden bis nach Aarau führte. Und selbst hier hatte die Exekutive unter «Verrat von Lenzburg»¹² nachgegeben und der Schweizerischen Nordostbahn (NOB) zugestanden, die kürzere Route über Wildegg zu wählen. Ausserdem war die Entscheidung, welche Stelle sich am besten für einen Juradurchstich eignete, bereits zu Gunsten des Kantons Solothurn gefallen; seit dem 1. Mai 1858 verkehrte die Schweizerische Centralbahn (SCB) durch den Hauensteintunnel nach Luzern, mit der Auswirkung, dass sich Olten als Knotenpunkt des ganzen Netzes etablierte. Der Aargau indes, dem eine Strecke durch den Bözberg über eigenes Territorium lieber gewesen wäre, versank trotz seiner günstigen geografischen Lage für Jahrzehnte in der Bedeutungslosigkeit eines Durchfahrtskantons, der von der Nord-Süd-Achse im Wiggertal lediglich tangiert und von der Ost-West-Transversale kurzerhand durchzogen wurde.

Etwas mehr Initiative entwickelte die hiesige Politik erst in der zweiten Periode der Netzausdehnung nach 1864, als die Aufmerksamkeit sich landesweit auf den Bau eines Alpentunnels konzentrierte. Es galt nun, den lukrativen Verkehrsfluss nach Süden vielleicht gleichwohl noch über den Bözberg umzuleiten. Doch die kantonale Konzession dafür, die zuerst ein Komitee im Fricktal erhalten hatte, wurde von den beiden grossen Gesellschaften am 18. Februar 1870 wieder zurückgekauft und aus Konkurrenzgründen nur sehr zögerlich ausgenutzt. Einen weiteren Anlauf, die Interessen der Regionen durchzusetzen, nahmen die Behörden überdies im Zusammenhang mit der Planung der Nationalbahn, die im Aargau ja bekanntlich grosse Unterstützung fand. Jetzt, da die alten Gesellschaften erst recht unter Wettbewerbsdruck gerieten und darum endlich neue Linien planten, wurden Konzessionen oft nur unter der Bedingung ausgegeben, dass die Bahnen auch abgelegene Nebentäler in ihre Überlegungen miteinbezogen. Insbesondere in den sogenannten Süd- und Westbahnverträgen von 1871 und 1872 wurden die NOB und die SCB darauf verpflichtet, sich an einer Suhrental- und Wynentalbahn finanziell zu beteiligen. Freilich gab sich der Regierungsrat so grosszügig, dass er keinen der Gesuchsteller vollständig befriedigte: «Um es mit niemandem zu verderben, wurden erst recht Konzessionen nach links und rechts verteilt, wie dies bei den auseinanderstrebenden Interessen der verschiedenen Kantonsteile gar nicht anders möglich war.»¹³ Immerhin, das Taktieren der zuständigen Instanzen bewirkte schliesslich den Bau dreier neuer normalspuriger Strecken, nämlich der Bözbergbahn (1875), der Südbahn durch das Freiamt (1882) sowie der Seetalbahn (1883).¹⁴

Zusätzlich zu den Anstrengungen im Kanton waren die Pläne, eine Zubringerlinie nach Luzern längs durch den Aargau zu verwirklichen, allerdings auch in den Gemeinden selbst gereift. Namentlich im Suhrental, das sich von Aarau her ideal nach Sursee öffnete, hatte seit den 1850er-Jahren der Wunsch bestanden, dass die Centralbahn sich für die «Schafmatt» als Juraübergang entscheiden und ihre Hauptverbindung von Aarau weiter über Schöftland und Triengen führen würde. Mit dem Hauenstein-Durchstich zerschlugen sich jedoch sämtliche Hoffnungen auf eine Suhrentalbahn mit überregionaler Bedeutung schon 1858. Jene erste Konzession, die der Aargauer Grosse Rat im November 1872 einem örtlichen Komitee trotzdem noch erteilte, hatte daher kaum mehr grosse Chancen auf Erfolg, und als das Vorhaben zu allem Übel an die Nationalbahn angegliedert wurde, fiel es bei deren Konkurs definitiv dahin. Genauso scheiterten etliche andere Vorstösse auch im benachbarten Wynental, sodass mit Paul Erismann treffend auf den illusionären Charakter solch lokaler Initiativen zu verweisen ist: «Sitzungen über Sitzungen wurden abgehalten, Protokolle geschrieben, [...] Resolutionen gefasst – und dennoch wollten und wollten die Bahnen nicht Wirklichkeit werden».¹⁵ Zum Fiasko beigetragen hatten nicht zuletzt die SCB und die NOB, die sich nicht an ihre alten Finanzierungsverpflichtungen gehalten hatten.¹⁶

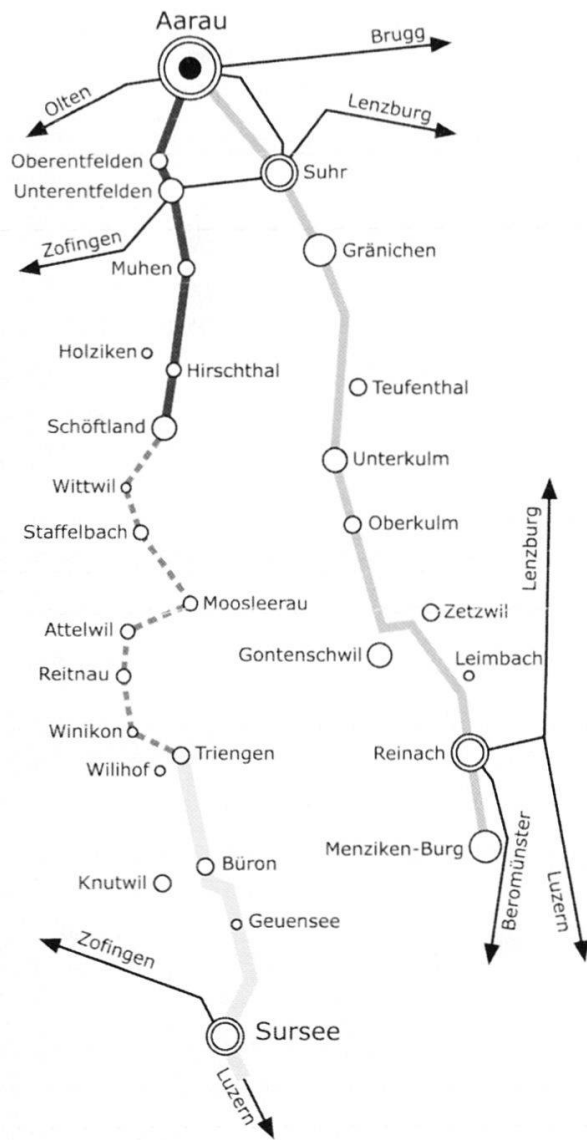
Die besseren Perspektiven, dass ein Projekt je glücken könnte, eröffneten sich schliesslich in den 1890er-Jahren, als eine gewisse Bescheidenheit einkehrte und die Vorschläge von mehr Realitätssinn als bisher zeugten. Mehr und mehr wurden seither redimensionierte Bahnen, das heisst kürzere Strecken auf Schmalspur, diskutiert, so 1896 an einer Versammlung in Oberentfelden zum ersten Mal auch im Suhrental.¹⁷ Doch während die neuartige, billigere Variante im Aargau ziemlich rasch ihre Befürworter fand, beharrte man in der Luzerner Talhälfte ob Triengen unbeirrt auf einer normalspurigen Vollbahn, wie die neuste Konzession des Bundes von 1893 dies auch noch vorgesehen hatte. Als Reaktion bildete sich in Aarau deshalb ein Komitee, das mit einem eigenen Gesuch an die Bundesversammlung gelangte und am 29. Juni 1899 tatsächlich ebenfalls eine Genehmigung erhielt – für eine Schmalspurbahn bis Schöftland. Nun gab es also zwei Projekte, die miteinander konkurrierten, sodass ein Wettlauf gegen die Zeit begann, welche Partei zuerst die erforderlichen Gelder beschaffen würde. Mit Hilfe des Kantons und etlicher Gemeinden, die erhebliche Beiträge beisteuerten, gelang es daraufhin dem Aargauer Komitee um Nationalrat *Jakob Lüthy* (FDP/Aarau) eher, genügend Kapital zu akkumulieren. Schon im Winter 1900 wurde der Spatenstich ausgeführt, und nur knapp ein Jahr später, am 19. November 1901, nahm die Aarau-Schöftland-Bahn (AS), wie das Unternehmen künftig hiess, den fahrplanmässigen Betrieb auf. Die Eröffnung hatte, als «der freudigste aller Freudentage»,¹⁸ zwei Tage vorher unter grossen Feierlichkeiten stattgefunden, mit dem dringenden Aufruf an die Gegenseite, die bestehende Strecke so rasch als möglich zu verlängern: «Man hoffte nur, dass die obere Talhälfte bald Vernunft annehmen und sich mit der schmalen Spur einverstanden erklären möge.»¹⁹

Bahnkonzession als Etappensieg!?

Ungeachtet der Bitten und Ermahnungen aus dem Aargau hielten die Streitigkeiten um eine durchgehende Suhrentalbahn jedoch auch im 20. Jahrhundert ungebrochen an. 1904 etwa, als eine erste Konzession für die Fortsetzung der AS nach Sursee bewilligt wurde, regte sich insbesondere in Triengen wieder Opposition. Hier herrschte weiterhin die Überzeugung vor, dass schmalspurige Strecken kapazitätsmässig nicht genügten. Sogleich wurde deshalb ein Alternativkonzept mit Normalspurweite vorgelegt, das bei sämtlichen betroffenen Luzerner Gemeinden auch Anklang fand, ennet der Kantonsgrenze aber zurückgewiesen wurde; selbst das Eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement (EPED) schaffte es in einer Aussprache nicht, zwischen den verhärteten Fronten zu vermitteln. Am Ende schliesslich wurde nach zähem Ringen, das wieder durch die Finanzierungsfrage entschieden wurde, trotz allem eine Sursee-Triengen-Bahn (ST) lanciert und am 23. November 1912, nach sehr kurzer Bauzeit, ebenfalls mit grossem Pomp auch eingeweiht. Insgesamt hatte sich die südliche Talschaft damit für die denkbar schlechteste Variante ausgesprochen, für eine reine Luzerner Linie nämlich, die von Sursee nur bis Triengen statt bis Schöftland reichte, zweitens normalspurig angelegt wurde und drittens mit Dampf verkehrte, das heisst sowohl von der Spurbreite als auch von der Traktionstechnik her keine Anschlussmöglichkeit an die elektrifizierte AS mehr bot.

Entsprechend entbrannte die Kontroverse im Nachhinein erst recht von neuem: Da die schmalspurige AS, dort die ST auf Normalspur und dazwischen ein Abschnitt ganz ohne Schienenverbindung von nur 11 Kilometern Länge – niemand mochte hier zufrieden sein, auch wenn in der Bahnlücke zwischen Schöftland und Triengen seit 1924 immerhin PTT-Autobusse fuhren. Über Jahrzehnte hinweg wurden darum neue Projekte entworfen und verworfen, um Konzessionen nachgesucht und Berichte ausgearbeitet, was sich von 1905 bis 1945 auf 29 Gutachten addierte.²⁰ Doch während der gesamten Zeit gelang es nicht, das Zwischenstück zu realisieren, entweder weil das notwendige Kapital fehlte oder die Gemeinden sich eben nie auf eine einheitliche Spurweite festlegen konnten.²¹

Einen Wendepunkt markierte indes eine 200-seitige Grundlagenstudie, die im Mai 1953 unter dem Titel «Die Verkehrsverhältnisse im obern Suhrental» erschien und in der *Paul Diem*, *Hans Dirlewanger* und *Robert Metzger*, drei bekannte Eisenbahnexperten, erneut zum Bau einer durchgehenden Suhrentalbahn rieten.²² Als Lösung wurde vorgeschlagen, die AS kurzerhand bis Triengen weiterzuführen und die ST von dort bis Sursee auf Schmalspur und elektrischen Betrieb umzustellen.²³ Erstmals verfügten Bevölkerung und Behörden, deren Aktionismus in den 1930er-Jahren kurzfristig etwas nachgelassen hatte, nun über ein Projekt, das sie gemeinsam in Auftrag gegeben hatten – was es auch ermöglichte, dass die zuvor zerstrittenen Gemeinden über die Kantonsgrenzen hinweg kooperierten und die Eisenbahn fortan mit vereinten Kräften unterstützten. Auf Ablehnung stiess hingegen ein Busbetrieb durch das ganze Tal hindurch.²⁴



Eisenbahnstrecken im Suhrental zwischen Aarau und Sursee und im benachbarten Wynental um 1950. – Quelle: Eigene Darstellung nach Heer, WSB, 74.

- Menziken–Aarau: Wynentalbahn (WTB)
- Aarau–Schöftland: AS
- Schöftland–Triengen: Bahn­lücke/Busbetrieb
- Triengen–Sursee: ST

Hatte sich somit endlich ein fester Rückhalt ausgebildet, so gelangten der Aargauer und der Luzerner Regierungsrat als nächstes an das EPED. Die Verantwortlichen sollten Stellung nehmen, ob das vorhandene Gutachten als Planungsbasis genüge und inwiefern der Bund an einer ausgebauten Suhrental­bahn finanziell mitwirken könnte.²⁵ Als Antwort schrieb *Hans Reinhard Meyer* (1910–2005), Eidgenössischer Delegierter für Wirtschaftsfragen und damals der wohl einflussreichste Bundesbeamte in Sachen Verkehr, per Ende 1956 zurück, dass ein Engagement auf keinen Fall in Frage kam. Obwohl zweifellos eine «gründliche Bahnstudie»²⁶ mit verlässlichen Kostenangaben vorlag, zogen das EPED und er selbst eine Busverbindung von Sursee nach Schöftland eindeutig vor.²⁷

Anders als der Delegierte selbst, der stets mit nüchterner Sachlichkeit verhandelte, schreckte seine Gegnerschaft im Suhrental jedoch auch vor schärferen Formen von Protest und Widerstand nicht zurück. Am 15. Februar 1957 jedenfalls fand in Triengen, unter Beteiligung von ungefähr 2000 Personen, eine erste Volksversammlung zu Gunsten der durchgehenden Suhrentalbahn statt, und mit demselben Ziel wurde im April darauf noch ein «Freies Talkomitee» als Diskussionsforum für die hiesigen Entscheidungsträger gegründet.²⁸ Davon beeindruckt, rückten in der Folge auch die beiden Kantonsregierungen nicht mehr von ihren Forderungen ab. Sowohl in einem zweiten Schreiben an das EPED²⁹ als auch anlässlich einer Aussprache, zu der die Kontrahenten am 12. Juli 1958 in Bern zusammenfanden, drängten sie den Bund dazu, seine kritische Haltung aufzugeben und den Bahnbau endlich zu genehmigen; der Volkswille sei unbedingt zu respektieren.³⁰ *Robert Kunz* (1896–1978), damals Direktor des Eidgenössischen Amtes für Verkehr (EAV), und *Meyer* freilich zeigten sich genauso unnachgiebig und traten weiterhin vehement für einen Strassentransportdienst ein – zumal aus ihrer Sicht auch nicht feststand, was mit der AS passieren sollte.³¹

Unwiderruflich festgelegt wurde der Kurs, zu dem sich die beiden Kantone zusammen mit 15 interessierten Gemeinden schon lange entschlossen hatten, schliesslich durch ein offizielles Konzessionsgesuch für eine Schmalspurbahn von Schöftland nach Sursee vom 9. Oktober 1959. Im Grunde handelte es sich dabei um die gekürzte Version des Expertenberichts von 1953, den die Behörden lediglich um die aktuellen Kosten noch ergänzten; ihr Voranschlag rechnete 15 Millionen Franken ein, wovon der Bund zumindest die Hälfte übernehmen sollte.³² Zudem brachte nur zwei Tage später an jener Grosskundgebung in Schöftland, zu der rund 10 000 Personen erschienen (oben, S. 146), auch die Bevölkerung unmissverständlich zum Ausdruck, dass sie hinter dem Vorgehen ihrer politischen Repräsentanten stand.³³

In der Bundesverwaltung wiederum sorgte der Druck der Öffentlichkeit zunehmend für Irritation und heftige Unstimmigkeiten. Namentlich das EAV, das nach der Pensionierung von *Kunz* durch *Adolph Martin* (1917–1970) geleitet wurde, schlug sich auf die Seite der Kantone. Die Suhrentalbahn galt hier plötzlich als bedenkenswerte Option, während der Autobus umgekehrt an Gunst verlor. So wurde dem EPED-Delegierten am 1. Februar 1962 mitgeteilt, dass die amtsinternen Präferenzen ab sofort ebenfalls bei einer Verlängerung der AS lagen und dem Gesuch aus dem Aargau beziehungsweise Luzern unbedingt entsprochen werden sollte.³⁴ *Meyer* selbst hingegen, der seinen Standpunkt mit wissenschaftlicher Genauigkeit verteidigte, mochte sich nicht einfach dem Diktat der Allgemeinheit beugen, besonders nicht aufgrund der jüngsten Manifestationen in der betroffenen Region: «Es wäre verhängnisvoll, wenn derartige politische Rücksichten bereits bei der Meinungsbildung der Fachabteilungen der Bundesverwaltung offen oder versteckt eine Rolle spielen.»³⁵ Statt dessen versuchte er an einer weiteren Sitzung von Mitte April 1962, das EAV wieder für sich zu gewinnen und auch *Martin* von der Busverbindung zu über-

zeugen – allerdings vergeblich, da seine Anregungen an einer Phalanx von Widersachern scheiterten.³⁶ Allem Anschein nach verschoben sich die Kräfteverhältnisse auch aufgrund verschiedener personeller Veränderungen in den Bundesämtern langsam zuungunsten Meyers. Symptomatisch dafür war denn auch, dass sein neuer Vorgesetzter, Bundesrat *Willy Spühler* (1902–1990), der dem EPED seit 1959 vorstand, an derselben Sitzung abschliessend entschied, das Konzessionsgesuch im Gesamtbundesrat zu befürworten: «Zusammenfassend gelange ich zum Schluss, dass die Bahnlösung [...] nach Abwägung aller Momente wirtschaftlicher, technischer, betrieblicher und politischer Art den Vorzug verdient.»³⁷ Auch eine Rolle spielte dabei vermutlich, dass *Spühler* am 19. Dezember 1961 auf Einladung der Luzerner und Aargauer Regierungsräte selbst einen Augenschein im Suhrental genommen hatte – begrüsst von Trachtenmädchen, örtlicher Prominenz und selbstverständlich vom «Talkomitee».³⁸

Am 11. März 1963 beantragte der Bundesrat deshalb in seiner Botschaft an das Parlament, sowohl eine Eisenbahnverbindung von Schöftland nach Sursee als auch staatliche Beiträge dafür zu bewilligen.³⁹ Endlich hatten Bevölkerung, Gemeindevertreter und Kantone schon fast erreicht, wovon sie seit Jahrzehnten träumten.

Kurzreferat von Alfred Regez vor dem Reitnauer Schulhaus anlässlich der Besichtigungstour von Bundesrat Willy Spühler (links im schwarzen Mantel) im Suhrental im Winter 1961. – Quelle: Privatbesitz Elsbeth Regez Jeschki.



Zum Dank dafür läuteten im Suhrental abends um 19 Uhr die Glocken aller Kirchen und Schulhäuser; jedermann wusste von der frohen Kunde: «Die Mitteilung aus dem Bundeshaus bildete überall den Gesprächsstoff, in Familien, Schulen, Betrieben, Verkaufsläden und diskutierenden Gruppen auf Strassen und Plätzen.»⁴⁰ Endgültig genehmigt wurde das Projekt schliesslich am 19. September 1963, als auch National- und Ständerat sich dahinter stellten. Zudem stimmte das Parlament sogar dem gewünschten Anteil von 50 Prozent an die Baukosten zu. Wieder wurden im Suhrental daraufhin diverse Festivitäten veranstaltet, mit Reden, Höhenfeuern, Böllerschüssen und Musikvorträgen.⁴¹

Autobus trotz Bombendrohung

Die Freude währte allerdings nicht für lange, da die Detailplanung allmählich zeigte, dass mit weit höheren Kosten zu rechnen war, als die Konzessionäre ursprünglich vorgesehen hatten. Anstatt der budgetierten 15 Millionen Franken hätte die Realisierung der Suhrentalbahn jetzt, auf Preisbasis von 1966, bereits einen Aufwand von 40 Millionen Franken erfordert.⁴² Selbst aus der Bevölkerung verlauteten bald erste Stimmen, die zu einem Übungsabbruch rieten, obwohl die Mehrheit sich weiterhin zur Eisenbahn bekannte. Leserbriefschreiber M.B. etwa warnte anfangs 1970 im «Luzerner Landboten» davor, ein finanzielles Risiko einzugehen: «Der Aufwand [...] für den Bau der Bahn und das jährlich aufzubringende Betriebsdefizit sind volkswirtschaftlich nicht zu verantworten.»⁴³

Als Gegenmassnahme wurde darauf im EAV, das sich an der enormen Kostensteigerung gleichfalls störte, nach der Möglichkeit von Einsparungen gesucht. Dabei gelang es zwar, das kalkulierte Investitionsvolumen um knapp 5 Millionen Franken zu verringern. Durch den unaufhörlichen Preisanstieg aber verteuerte sich der Bahnbau sofort wieder auf über 40 Millionen Franken (Basis 1969), sodass im Vergleich mit den Angaben im Konzessionsgesuch von 1959 dennoch mehr als eine Verdoppelung resultierte.⁴⁴ Mitte Mai 1970 beschloss der Aargauer Regierungsrat daher, die Vernehmlassung, zu welcher das EAV wegen der neuen Budgetierung eingeladen hatte, basisdemokratisch auszudehnen. In den an der Finanzierung beteiligten Gemeinden sollte zur Sicherheit, dass die Suhrentaler sich trotzdem noch für eine durchgehende Bahnlinie begeisterten, eine Volksbefragung abgehalten werden.⁴⁵ Und wie die Kritik in der Presse seit längerem vermuten liess, bröckelte die Unterstützung tatsächlich langsam ab. Insbesondere dort, wo die Abstimmungen geheim stattfanden, formierte sich etwelcher Widerstand. In Schöftland gab es sogar genau gleich viele Gegner wie Befürworter.⁴⁶

Aufgeschreckt durch solche Turbulenzen, gelangten die Aargauer und die Luzerner Regierung in der Folge nochmals an das EAV. Als Ausweg aus der Finanzmisere wurde nun gefordert, dass der Bund von neuem half und die Zusatzkosten zu 50 Prozent abdeckte. Doch seit dem Amtsantritt von *Roger Bonvin* (1907–1982), der das EVED seit 1968 leitete, hatte die Stimmung komplett umgeschlagen. Anstelle

	Modus		Stimmbürger			Abstimmungsresultat			
	<i>offen</i>	<i>geheim</i>	Total	Anwesend		Ja		Nein	
			<i>Anzahl</i>	<i>Anzahl</i>	<i>%</i>	<i>Anzahl</i>	<i>%</i>	<i>Anzahl</i>	<i>%</i>
Schöftland		x	720	526	74	263	50	263	50
Staffelbach		x	224	122	54	77	63	45	37
Kirchleerau		x	175	91	52	45	51	44	49
Moosleerau	x		164	84	51	84	100	0	0
Attelwil	x		61	45	74	35	78	10	22
Reitnau		x	242	159	66	112	72	44	28
<i>Total</i>			<i>1586</i>	<i>1027</i>	<i>65</i>	<i>616</i>	<i>60</i>	<i>406</i>	<i>40</i>

Kommunale Abstimmungen zur durchgehenden Suhrentalbahn im Sommer 1970. – Quelle: StAAG GR 1974/824: RR AG, Botschaft an den Grossen Rat. Endgültiger Entscheid über die Schliessung der Verkehrslücke im Suhrental, 12.8.1974, 5.

einer durchgehenden Schienenstrecke wurde in der Bundesverwaltung wieder energisch ein Betrieb mit Autobussen angestrebt: Während im unteren Talabschnitt weiterhin die AS für den gesamten Verkehr zuständig blieb, sollte die ST künftig allenfalls noch Gütertransporte ausführen, die Personenbeförderung oberhalb von Schöftland aber auf der Strasse abgewickelt werden.⁴⁷

Immerhin, um die kantonalen und kommunalen Politiker nicht allzu sehr vor den Kopf zu stossen, bot das EVED an, den geplanten Busbetrieb zwischen Schöftland und Sursee vorerst nur probeweise einzurichten. Im Suhrental jedoch reagierte die Bevölkerung allein schon auf die blosser Absichtserklärung hin mit Enttäuschung, Wut und Skepsis. So schrieb etwa das «Talkomitee» in einem sehr scharf formulierten Brief an *Bonvin*, dass es «Zweifel an der Funktionstauglichkeit unserer Demokratie»⁴⁸ hegte, und in den Zeitungen quollen die (Leserbrief-) Spalten beinahe über. Noch heftiger fielen die Reaktionen dann aus, als die Kantone im Juni 1971 dem Versuchsbetrieb schliesslich zustimmten. Der erste Bus der neuen Linie fuhr am 26. September 1971 unter Polizeischutz; es war mit Sprengstoffattentaten gedroht worden!⁴⁹

Den anfänglichen Bedenken zum Trotz bewährte sich der Autobus während der folgenden dreijährigen Testphase bestens. Die Passagierzahlen stiegen um 53 Prozent, und im bahnlosen Abschnitt zwischen Triengen und Schöftland konnten dreimal so viele Kurse wie beim vorher gültigen Busfahrplan geführt werden.⁵⁰ An einer Sitzung vom 8. März 1974, an der wiederum Vertreter des EVED sowie der Kantone Aargau und Luzern teilnahmen, wurde daher beschlossen, den provisorischen Betrieb in ein Definitivum umzuwandeln.⁵¹ Im Aargau hatte darüber zwar an sich der Grosse Rat zu befinden; die endgültige Entscheidung gegen die Suhrentalbahn jedoch traf in Tat und Wahrheit die verantwortliche Konzessionsbehörde, also die Bundesverwaltung oder letztlich sogar *Bonvin* als Departementschef selbst.⁵²

Dessen ungeachtet entbrannte in der Aargauer Legislative am 5. November 1974 nochmals eine heftige Kontroverse über die Angelegenheit, obwohl mittlerweile keine Gemeinde mehr vehement auf den Bahnbau drängte. Allen voran *Alfred*

Regez (FDP/Schöftland), Sekretär des «Talkomitees», sparte nicht mit Vorwürfen an die Adresse der Regierung sowie des Bundes. Seiner Ansicht nach war die Suhrentalbahn von einigen wenigen Exponenten verraten worden: «Es fing damit an, dass die führenden Männer bei den Kantonsregierungen und im Bund den Rücktritt nahmen und durch neue Männer ersetzt wurden, die sich in keiner Weise an die Entscheide ihrer Vorgänger gebunden fühlten.»⁵³ Eine andere Interpretation, die mit der Realität wohl besser zusammenpasste, lieferte indes *Franz Schmidbauer* (SP/Koblentz) mit dem Hinweis darauf, dass auch der Kanton sich schon länger in finanzieller Bedrängnis befand: «Die Vorlage des Regierungsrates ist vom Sachzwang der Finanzknappheit konzipiert.»⁵⁴ Wie auch immer, die Busvariante wurde in der Schlussabstimmung deutlich gutgeheissen.⁵⁵

Am 17. Januar 1975 schliesslich informierte der Aargauer Regierungsrat noch offiziell das EAV, dass sich die Legislative gegen die Eisenbahnstrecke entschieden hatte: «Der Grosse Rat hat [...] als letzte aargauische Instanz den definitiven Busbetrieb zwischen Schöftland und Sursee beschlossen.»⁵⁶ Nach Bemühungen von über hundert Jahren mussten die Hoffnungen auf eine durchgehende Suhrentalbahn damit für alle Zeiten begraben werden.

Argumente und Emotionen – zur Debatte um die Suhrentalbahn

Hoffnung auf Wirtschaftswachstum

Von der Begründung her, die die Befürworter einer durchgehenden Suhrentalbahn jeweils geltend machten, wurde schon im späten 19. Jahrhundert immer wieder auf eine angebliche Standortwirkung der Eisenbahn verwiesen. Wer am allgemeinen Wirtschaftsaufschwung teilhaben wollte, musste – so die weitverbreitete Auffassung – zwingend Zugang zum neuen Transportmittel haben. In der bundesrätlichen Botschaft vom 13. Juni 1893 etwa, die den Wettlauf um den Bau der AS einläutete (oben, S. 150), wurde vom Bestreben der ganzen Region gesprochen, «sich in dem Wettbewerb der schweizerischen Volkswirtschaft die Vorteile der Verkehrsverbesserung dauernd zu sichern».⁵⁷

Tatsächlich besass die Eisenbahn damals einen überragenden Stellenwert. Denn erstmals überhaupt bestand dank ihr die Möglichkeit, lebenswichtige Massengüter wie Getreide oder Kohle auch auf dem Landweg zu billigen Preisen über weite Distanzen zu befördern.⁵⁸ Die bisherige Kleinräumigkeit wurde dadurch aufgebrochen, neue Bezugs- und Absatzgebiete rückten näher, und die traditionelle Subsistenzwirtschaft des Ancien Régime, die so anfällig für (Hunger-) Krisen gewesen war, wandelte sich in eine Marktwirtschaft mit regem Handel, arbeitsteiliger Organisation und einem steigenden Anteil an Fabriken.⁵⁹ In der Landwirtschaft wiederum lohnte sich der Getreideanbau aufgrund von günstigerem Weizen aus dem Ausland immer weniger und ging zurück, während umgekehrt die Viehwirtschaft sozusagen an Boden gewann.⁶⁰ Und für die hiesige Industrialisierung schliesslich bildete die Eisenbahn schlichtweg das «Herzstück»,⁶¹ da infolge von Kohleimporten auf der

Schiene überhaupt erst die notwendige Ressourcenbasis für eine energieintensive Produktion geschaffen wurde. Insgesamt handelte es sich dabei überall um umwälzende Neuerungen oder nach Christian Pfister um «einen Prozess von eminenter regional- und staatspolitischer Bedeutung»,⁶² der die Entwicklung der Schweiz von einer Agrar- zu einer Industriegesellschaft entscheidend förderte. Der unmittelbare Anschluss an das Schienennetz war so gesehen der wichtigste Standortfaktor einer jeder Ortschaft.⁶³

Doch in ihrer grundlegenden Annahme, dass *sämtliche* Regionen von der Modernisierung profitierten, wenn sie nur Zugang zu den Bahnen hatten – darin täuschten sich sowohl die Bevölkerung und die Politik als auch die damalige Theorie. Im Rückblick betrachtet, kam die Beschleunigung der Mobilität nämlich nachweislich den grössten Städten wie Zürich zugute, deren Anziehungskraft sich ständig mehrte und die schliesslich zu allumfassenden Zentren im bestehenden Raumgefüge aufrückten.⁶⁴ Andererseits hingegen standen die Ortschaften auf dem Lande eindeutig als Verlierer der ganzen Umgestaltung da. Von 1850 bis 1910 nahm hier, das heisst in 1260 der damals rund 3000 Schweizer Gemeinden, die Bevölkerung fortwährend ab, wobei die Verluste in den Abwanderungsgebieten um so grösser ausfielen, je besser und schneller sich ein Hauptzentrum erreichen liess: «Die Verkehrsgunst hat die Abwanderung gefördert».⁶⁵ Oder anders gesagt: Entgegen der damaligen Mehrheitsmeinung wurden die demografischen und wirtschaftlichen Unterschiede eher noch verschärft, als dass die Bahnen sie ausgeglichen hätten. Folglich ist die gängige Standorttheorie *im Nachhinein*, wohlgermt mit weit mehr (Statistik-) Wissen, als damals zur Verfügung stand, stark zu relativieren. Von der Eisenbahn gingen nicht oder nicht *überall* jene Impulse für Wirtschaft, Staat und Bevölkerung aus, die sich die Zeitgenossen von ihr erhofften.

Dessen ungeachtet, bestand das Hauptmotiv, das die Befürworter einer durchgehenden Eisenbahnlinie im Suhrental zu ihrem Engagement bewog, selbst nach dem Zweiten Weltkrieg noch in der Erwartung von Wachstumsimpulsen. 1953 jedenfalls, im Gutachten der drei Experten, das das Vorhaben neu antrieb (oben, S. 151), wurde explizit die Prognose abgegeben, dass eine Schienenverbindung endlich einen Aufwärtstrend einleiten könnte. Als Begründung dafür diente die Entwicklung, die die Orte mit und ohne Bahnanschluss im Suhrental bislang erfahren hatten. Während der untere sowie der obere Talabschnitt, wo die Verkehrsbedienung bei AS und ST lag, laut Statistik prosperierten, fehlte es zwischen Schöftland und Triengen an Industrie und Bevölkerung – natürlich, weil dort keine Züge fuhren, wie behauptet wurde: «Genügende Verkehrsmöglichkeiten sind unzweifelhaft eine wesentliche Voraussetzung für eine normale wirtschaftliche Entwicklung einer Gegend und damit für ein stetiges Steigen der Bevölkerungsziffern».⁶⁶ Der Bus hingegen wurde gerade deswegen abgelehnt; die Verfasser der Arbeit sprachen ihm jede Förderungswirkung ab.⁶⁷

Politischer Eigennutz vs. wissenschaftliche Präzision

Von genau denselben Thesen wie die Fachleute gingen damals die Regierungsräte und die Gemeinden aus, die als politische Trägerschaft auftraten. Auch sie warben in den 1950er- und Anfang der 1960er-Jahre, als das Ringen um eine Konzession sich in seiner heissen Phase befand, mit dem Argument für die Eisenbahn, dass die Modernisierung einer Gegend ganz massgeblich von der Erschliessung mit Schienenverkehr abhing. Lediglich mit einigen Strassenzufahrten liessen sich, wie zum Beispiel *Adolf Richner* (1908–1982), Aargauer Regierungsrat, meinte, weder neue Investoren noch mehr Einwohner ins Suhrental locken: «Die Bahn ermöglicht die Ansiedlung von Industrien und fördert damit den Wohlstand. [...] Der erwartete Aufschwung lässt sich aber nicht mit dem Automobil herbeiführen. Das einheitliche Verkehrsmittel, das die Gemeinden brauchen, ist die Eisenbahn.»⁶⁸ Nicht anders tönte es aus dem Aargauer Grossen Rat, als 1960 über ein Verkehrsgesetz verhandelt wurde. Die meisten Votanten nannten einen Schienenanschluss nach wie vor als wichtigste Voraussetzung für die wirtschaftliche Entfaltung, so beispielsweise *Jakob Zimmerli* (SP/Turgi): «Wir halten deshalb dafür, dass [...] die Bahn in diesen Talschaften das geeignete Verkehrsmittel sei und dass der Ausbau nun vorwärts getrieben werden soll, ohne vorher Untersuchungen «Bus oder Bahn?» anzustellen.»⁶⁹ Und schliesslich wurde die Bahnvariante auch in den eidgenössischen Räten immer wieder mit dem Nutzen für Staat, Wirtschaft und Bevölkerung legitimiert. Nationalrat *Walther Leber* (FDP/Zofingen) etwa machte auf einer Besichtigungstour durchs Suhrental auf die drohende Abwanderung aufmerksam: «Es sind vor allem die Jungen, die aus den Dörfern wegziehen, wenn sie aus der Schule entlassen sind und eine Lehre antreten; sie kommen nicht mehr zurück. [...] Man kann die Entvölkerung nur aufhalten, wenn man die Verkehrslücke schliesst.»⁷⁰

Neben den solidarisch-volkswirtschaftlichen Erwägungen, die allem Anschein nach im Vordergrund standen, spielten in Wahrheit freilich auch noch andere, mehr eigennützige Motive in die Entscheidungsfindung mit hinein. So wurde erstens in einem Aufruf des «Talkomitees» vom 27. Juli 1959 an die lokale Behördenschaft auch die Schmalspurbahn von Aarau nach Schöftland thematisiert. Ganz offensichtlich befürchtete man, dass der AS sofort der Untergang drohte, wenn die obere Talhälfte durch ein Strassentransportunternehmen bedient wurde: «Das heisst nichts anderes, als dass die Einführung eines Automobilbetriebes Schöftland–Sursee unserer AS das Grab schaufeln würde.»⁷¹ Anlass dazu gab die wiederholte Mahnung des EPED-Delegierten, über eine Umstellung der AS in Kürze ohnehin bald beraten zu müssen (oben, S. 153); einerseits lief 1972 die Konzession ab, und andererseits drängte der prekäre Zustand beziehungsweise das fehlende Eigentrasse der Bahn zum Handeln.⁷² *Meyer* ging gar soweit, die beiden Kantone schriftlich auf die Sachlage aufmerksam zu machen.⁷³ Somit erscheint die Ausdauer, mit der für eine durchgehende Bahn gekämpft wurde, auch als taktisch-präventives Manöver, um das Urteil über die AS zu präjudizieren. Typisch dafür wurde denn auch nicht das Neu-

bauvorhaben, sondern der Fortbestand der bisherigen Strecke zur primären Forderung erhoben, als das «Talkomitee» zur grossen Zusammenkunft vom 11. Oktober 1959 einlud (oben, S. 146): «Durch unsere Teilnahme an der Kundgebung in Schöftland demonstrieren wir also für drei Ziele: 1. Für die Erhaltung der bestehenden Schmalspurbahn, 2. für ihre Weiterführung bis nach Sursee, 3. für die baldige Eigenstrassierung der Strecke Aarau-Schöftland. Darum, Ihr Bewohner des Suhrentales, des Ruedertales, der Stadt Aarau und des Wynentales, keiner darf in Schöftland fehlen!»⁷⁴

Zweitens verbarg sich hinter den Bestrebungen um eine neue Bahnlinie auch der Versuch der Kantone und Gemeinden, jede finanzielle Belastung aus dem Verkehrswesen möglichst von sich abzuwälzen. Auch wenn die Situation im Suhrental unbedingt verbessert werden sollte, so mangelte es doch mancherorts am Willen, dafür beliebig viele Mittel aufzuwenden. *Arnold Widmer* (SP/Wohlen) jedenfalls wies im Aargauer Grossen Rat am 14. März 1960 ausdrücklich auf den Unmut hin, den die hohen Kosten beziehungsweise die staatlichen Zuschüsse mehr und mehr erregten: «In gewissen Gemeinden ist die Stimmung für Weiterhilfe an diese Bahn und an die aargauischen Talbahnen im allgemeinen sehr schlecht.»⁷⁵ So gesehen, bot sich bei einer Lückenschliessung mittels Schienenverbindung wenigstens die Chance, von generösen Bundesbeiträgen zu profitieren, die im Rahmen des schweizerischen Eisenbahngesetzes seit 1918 immer wieder ausgerichtet wurden. Der Autobus dagegen, der damals noch nicht ins Finanzhilfekonzert der Eidgenossenschaft gehörte, hätte von Kantonen und Gemeinden allein getragen werden müssen.⁷⁶ Je besser Vorgehen und Ziele also auf die rechtlichen Vorgaben abgestimmt wurden, desto mehr Gelder flossen von Bern nach Aarau, wie Baudirektor *Kurt Kim* (1910–1977) an einem Treffen mit dem EPED unumwunden zugab: «Tatsächlich gibt es zwar ein eidgenössisches Eisenbahngesetz, das Hilfeleistungen für die Bahnen vorsieht, jedoch kein Bundesgesetz über die Förderung konzessionierter Automobilunternehmungen. [...] Dieser Gesichtspunkt ist sehr wesentlich. Er bedeutet, dass die Automobillösung teurer zu stehen kommt.»⁷⁷

Völlig konträre Vorstellungen über die Vor- und Nachteile der Eisenbahn herrschten indes bei der Bundesverwaltung vor, wo die durchgehende Suhrentalbahn während der 1950er-Jahre ja grundsätzlich noch nicht auf Goodwill stiess (oben, S. 152). Vor allem *Meyer* zog in Zweifel, dass der Zuwachs von Wirtschaft und Bevölkerung in einer Region einzig und allein durch Schienenverkehr gefördert wurde. Vielmehr galt gemäss ihm sogar exakt der Umkehrschluss; einzig in Gebieten, die dank anderen Standortfaktoren ohnehin eine gewisse Attraktivität ausstrahlten, trug die Eisenbahn allenfalls noch zum Wachstum bei.⁷⁸ Näher begründet wurde diese Behauptung durch den EPED-Delegierten vorab mit dem Boom des Automobils, der in der aktuellen Hochkonjunktur eben erst begonnen hatte. Immer weniger nämlich beruhte die Mobilität jetzt auf der Eisenbahn: «Nicht alle Industriezweige sind auf einen Bahnanschluss angewiesen. [...] Die Fortschritte in der

Entwicklung des Strassenverkehrs werden je länger desto mehr Firmen bereit finden, bei der Standortwahl auf Bahnanschlüsse zu verzichten.»⁷⁹ Von daher bedurfte es im Suhrental sowieso keiner durchgehenden Bahnlinie, da an seinen beiden Enden bald die geplanten Nationalstrassen 1 und 2 vorbeiführen sollten: «Wir sind überzeugt, dass sich diese tendenzielle Abkehr von der Bahn im Suhrental fortsetzen wird, besonders wenn in den kommenden 10 bis 20 Jahren das Tal bei Oberentfelden und bei Sursee an das schweizerische Autobahnnetz angeschlossen wird.»⁸⁰ Unter Verweis auf das technische Niveau, auf dem das Automobil sich inzwischen befand, hob *Meyer* ausserdem hervor, dass sich die Eisenbahn und ein Strassentransportbetrieb leistungsmässig und vom Aufwand her gar nicht mehr so deutlich voneinander unterschieden wie einst. Sowohl die Anfangsinvestitionen und die Betriebskosten als auch Geschwindigkeit oder Komfort, so seine Meinung, bewegten sich im selben Rahmen: «Entgegen der Auffassung der beiden Kantonsregierungen sind die Transportbedingungen der Bahn- und der Autolösung nicht sehr verschieden.»⁸¹ Selbst für die AS musste darum ein Bahnersatz in Kürze erwogen werden, womit der Delegierte eben an ein Tabu rührte; und bei einer Umstellung wäre die neue Verbindung im mittleren Suhrental dann ganz obsolet geworden.⁸² Kurz und gut, für *Meyer* hatte sich der Transportmarkt inzwischen so gewandelt, insbesondere durch das Aufkommen des Motorfahrzeugs, dass die «Unentbehrlichkeit» der Bahnen zusehends erodierte: «Dass sich die Ämter des Eidg. Post- und Eisenbahndepartementes jetzt nicht mehr mit der durchgehenden Schmalspurbahn zwischen Aarau und Sursee befreunden können, ist den gegenüber der Zeit vor 50 Jahren völlig veränderten Verhältnissen in unserem Verkehrswesen zuzuschreiben. [...] Es wird sich angesichts der stets noch zunehmenden Motorisierung des Verkehrs immer mehr zeigen, dass verschiedene Gebiete unseres Landes für ihre weitere wirtschaftliche Entwicklung auf eine Bahn verzichten können.»⁸³

Doch Bundesrat *Spühler* setzte die Prioritäten anders, als er sich am 11. April 1962 für die durchgehende Suhrentalbahn entschied (oben, S.154). Anstatt dass *Meyers* wissenschaftliche Argumente bei ihm verfangen hätten, nahm der Departementsvorsteher vor allem Rücksicht auf die politische Befindlichkeit in der betroffenen Gegend beziehungsweise in den Kantonen Aargau und Luzern. Nicht die Kosten zählten und schon gar nicht die technischen Attribute von Bus und Bahn, sondern am meisten Eindruck machten – allen Warnungen des Delegierten zum Trotz – die Kundgebungen und Emotionen der Bevölkerung.⁸⁴ Gerade eine Umstellung der AS, wie *Meyer* sie propagierte, stand für den EPED-Chef gänzlich ausser Frage: «Es wäre absolut unmöglich gewesen, das Begehren um Aufhebung der gut ausgebauten Bahn von Aarau bis Schöftland zu stellen; auch der Abbruch der Linie Triengen-Sursee, [...] wäre auf Schwierigkeiten gestossen. Die Opposition in der Talschaft wäre so gross gewesen, dass eine reine Automobillösung keine Gnade gefunden hätte.»⁸⁵

Umweltschutz dank Bus und Bahn

Ins Gegenteil verkehrte sich die Sachlage und mit ihr die Beweisführung schliesslich anfangs der 1970er-Jahre, als der bisherige Konsens über eine durchgehende Suhrentalbahn durch das EVED plötzlich aufgekündigt und der Autobus bevorzugt wurde (oben, S. 156). Als Begründung für den Paradigmenwechsel dienten zwar hauptsächlich die Finanzen, wie sich schon seit längerem abgezeichnet hatte, da sowohl die Bau- als auch die Betriebskosten eindeutig gegen eine Schienenverbindung sprachen.⁸⁶ Mit zu berücksichtigen ist dabei erstens, dass die Finanzhilfe des Bundes inzwischen ausgeweitet worden war und den öffentlichen Verkehr auf der Strasse nun ebenfalls erfasste, das heisst die Gemeinden auch bei einer Buslösung stark entlastete – logischerweise nahm deren Widerstand nun ab. Und zweitens hatte die AS per 1972 endlich eine neue Konzession erhalten,⁸⁷ sodass es sich seither erübrigte, für ihren Fortbestand zu kämpfen und dazu vorsorglich eine Verlängerung nach Sursee zu fordern.

Daneben jedoch wurde die Neuausrichtung auch durch qualitative Faktoren ausgelöst, die stärker mit einer veränderten Position und Wahrnehmung als nur mit Geld und Eigennutz zusammenhingen. So nahm ganz generell die Begeisterung dafür ab, dass die Eisenbahn nun auch im ländlichen Suhrental noch jene Modernisierungswirkung entfalten sollte, die – nach üblicher Darstellung – bisher von ihr erwartet wurde. Im Aargauer Kantonsparlament etwa wehrte sich *Hans Ernst* (SVP/Holziken) mit klaren Worten gegen die Zersiedelung durch neue Unternehmen: «Die Industrialisierung ist im heutigen Zeitpunkt im Suhrental und auch an andern Orten nicht gefragt.»⁸⁸ Und *Karl Kyburz* (SVP/Unterentfelden), sein Ratskollege, verwies – wie der Baudirektor von damals, *Jörg Ursprung* (1919–1997)⁸⁹ – auf die wertvolle Ackerfläche des Suhrentals: «Schätzen wir uns doch glücklich, dass wir im Kulturkanton Aargau noch einen so schönen Talabschnitt haben, wo die Landwirtschaft nicht allzu sehr mit Industrie durchsetzt ist und wo die Landschaft noch nicht verbetoniert ist.»⁹⁰ Symptomatisch dafür wurde den Bahnen im Gegensatz zu früher auch nicht mehr die Aufgabe zugeschrieben, den Zugang zu Transportdienstleistungen in der ganzen Schweiz flächendeckend zu gewährleisten. Statt dessen überlagerte sich der bisherigen Auffassung jetzt allmählich ein neuer Leitgedanke: Sowohl die Bahnen als auch der Bus sollten in Zukunft einzig noch dort zum Einsatz gelangen, wo sie sich aufgrund ihrer spezifischen technischen Charakteristika am besten eigneten. Oder wie es *Ursprung* in der Legislative kurz erörterte: «Jedes Ding an seinem Ort, gilt auch hier.»⁹¹ Folglich arbeitete die Eisenbahn als Massenverkehrsmittel bloss in dichtbesiedelten Gebieten einigermaßen mit Gewinn, während ihr in Räumen mit wenig Bevölkerung und Industrie – wie im Suhrental – schlichtweg die Benutzer fehlten.⁹² Der Bus dagegen befand sich dank seiner radialen Flexibilität gerade hier im Vorteil: «Da vermag die Bahn [...], die in der Talsohle verlaufen würde, die Bedürfnissen [sic!] derjenigen, die täglich auf ein öffentliches Verkehrsmittel angewiesen sind, weniger gut zu befriedigen als ein Bus, der den Leuten prak-

tisch vor die Haustüre fährt. Das müssen wir einfach sehen.»⁹³ Und schliesslich genoss der Busbetrieb, sobald er 1971 einmal eingerichtet worden war, auch deshalb rasch viel Sympathie, weil Fahrplan und Tarife überall gefielen: «Im Kanton Luzern sind die Erfahrungen mit dem Busbetrieb ungefähr gleich wie im Kanton Aargau. Es gab keine Reklamationen, der Betrieb funktionierte gut, an der Sitzung mit den Gemeindevertretern hörte man nichts Negatives.»⁹⁴ Anscheinend hatte der Fortschritt der Technik dazu geführt, dass die Leistungsfähigkeit jetzt als ausreichend galt.

Insgesamt wurde das Transportwesen seit den 1970er-Jahren von Behörden, Legislative und Verwaltung also völlig anders eingeschätzt als noch vor dem Zweiten Weltkrieg. Den Hintergrund dafür bildete die Massenmotorisierung, die nach 1950 begonnen hatte und es bald ermöglichte, auch ohne Bahnen voranzukommen. So nahm die Zahl derjenigen, die ein Automobil besaßen, fortwährend zu, oder anders formuliert: Die Mobilität beruhte je länger je weniger auf dem Schienen-, sondern fast ausschliesslich auf dem Strassenverkehr. Ausser vielleicht dem «Talkomitee» glaubte denn auch kaum noch jemand an die Standortrelevanz der Eisenbahn, zumal auch die Wissenschaft schon längst erhebliche Zweifel angemeldet hatte.⁹⁵ Andererseits jedoch traten mit dem wachsenden Bestand an Motorfahrzeugen auch zunehmend Negativwirkungen wie Staus, Lärm und Abgase auf, die nach Gegenmassnahmen riefen und im Zuge der Umweltschutzbewegung um 1970 endgültig nicht mehr unwidersprochen hingenommen wurden. In der Folge galt der Autobus darum nicht mehr grundsätzlich als untaugliche Ersatzlösung für die Eisenbahn. Vielmehr hatte sich das Verhältnis zwischen den beiden früheren Konkurrenten von einer Alternative in eine Ergänzung umgewandelt; anstatt Bahn *oder* Bus hiess es fortan Bahn *und* Bus, in der Absicht, jedes Fortbewegungsmittel am bestgeeigneten Ort einzusetzen. Gerade der öffentliche Strassenverkehr half somit im Suhrental, den motorisierten Individualverkehr etwas einzudämmen: «Was wollen wir eigentlich mit dem öffentlichen Verkehrsmittel? Wir wollen mit diesem doch verhindern, dass laufend immer mehr private Wagen zirkulieren, unsere Strassen verstopfen und die Luft verpesten. [...] Das können wir am besten mit dem Bus erreichen. Was nützt es uns, mitten durch das Tal hinauf eine Bahn zu bauen, die so weit von den Zentren weg ist, dass die Leute, um sie zu benützen, ihr Motorrad oder ihren Kleinwagen benützen müssen! So gesehen ist der Bus sicher nicht weniger umweltfreundlich als die Bahn.»⁹⁶ Kurzum, anstatt dass nur die Eisenbahn als Katalysator des Fortschritts diene und das Wachstum fördern sollte, liessen sich mit Bus *und* Bahn künftig die externen Kosten des privaten Verkehrs reduzieren.

Fazit

Eisenbahnprojekte haben im Suhrental zwischen 1850 und 1975 beinahe ohne Unterbruch zu Debatten angeregt, wobei eine durchgehende Verbindung von Aarau nach Sursee, das heisst vom nördlichen zum südlichen Endpunkt, stets das übergeordnete

Ziel geblieben ist. Erste Pläne dazu lagen bereits zur Mitte des 19. Jahrhunderts vor, während dem Bau der Hauptachsen durch das ganze Land. Bis zum Ersten Weltkrieg allerdings kamen nur eine schmalspurige Aarau-Schöftland-Bahn mit elektrischer Traktion sowie eine normalspurige Sursee-Triengen-Bahn mit Dampftrieb zustande – während dazwischen eine Lücke klaffte, die keinen direkten Verkehr zuließ und niemanden recht zufrieden stellte. Zwar wurde 1963, auf Druck der lokalen Bevölkerung, die sich zu öffentlichen Kundgebungen wie zum Beispiel eben in Schöftland hatte begeistern lassen, vom Bund nochmals eine Konzession für eine Weiterführung der AS bis nach Sursee gutgeheissen. Nach jahrzehntelangen Streitigkeiten über das «richtige» Konzept hatten sich die beteiligten Gemeinden endlich auf Schmalspur einigen können, was den Erfolg zu garantieren schien. Doch 1975, nach einem gewaltigen Kostenanstieg, musste auch das neuste Vorhaben wieder aufgegeben werden. Statt dessen beschlossen die verantwortlichen Instanzen von Bund und Kanton, dass ein Autobus zwischen Schöftland und Sursee verkehren und die ST künftig nur noch für den Güterverkehr zuständig sein sollte. Gut ein Jahrhundert nach der allerersten Idee war damit der Traum von einer durchgehenden Bahnverbindung von Aarau bis nach Sursee für immer geplatzt – bis heute ist niemand mehr darauf zurückgekommen.

Begründet lag der Stimmungsumschwung von Bevölkerung und Politik, die zunächst die Bahn und am Ende doch den Bus vorzogen, zum einen sicherlich in handfesten Motiven und Argumenten. So änderte sich erstens die Erwartungshaltung insofern, als seit dem späten 19. Jahrhundert lange die Überzeugung vorherrschte, dass wirtschaftliches Wachstum vor allem von einem Anschluss ans Schienennetz abhing. Erst nach 1965 kam allmählich der Gedanke auf, mit dem Autobus lieber die verstopften und unfallträchtigen Strassen vom motorisierten Individualverkehr zu entlasten und so einen Beitrag zum Umweltschutz zu leisten. Zweitens wurde recht eigennützig stets jene Variante unterstützt, welche die involvierten Gemeinden am wenigsten kostete beziehungsweise die Zukunft der schon bestehenden Bahnlinie nicht gefährdete. Bezeichnenderweise erfolgte die Wende zu Gunsten eines Strassentransportbetriebs darum nach 1971, als der Bund erstmals auch dafür Subventionen bewilligte und die AS erneut eine Konzession erhalten hatte. Drittens ist auch der technische Wandel zu bedenken, der den Autobus erst mit der Zeit zu einer ebenbürtigen, das heisst leistungsfähigen, sicheren und komfortablen Alternative zum Schienenverkehr machte. Und viertens wurde bereits von den Zeitgenossen darauf verwiesen, dass der Verzicht auf eine durchgehende Suhrentalbahn mit personellen Mutationen bei der Bundesverwaltung und der Aargauer Regierung einherging; erst eine jüngere Generation von Entscheidungsträgern konnte sich aus dem alten, seit etwa 1870 überlieferten Denkmuster lösen, wonach die Eisenbahn stets und überall zu Wohlstand führte.

Andererseits jedoch wurden alle rationalen Überlegungen ganz offensichtlich immer auch von irrationalen Reaktionen überlagert oder sogar ganz verdrängt. Bei-

spielhaft dafür ist insbesondere das Machtwort von Bundesrat Spühler zu Gunsten der Bahn, das er 1962 erst dann sprach, nachdem er die Gemütslage im Suhrental persönlich wahrgenommen hatte – eine Gemütslage voller Enthusiasmus, die sich mehrere Male in Glockengeläute, Leserbriefen, Drohungen oder eben Volksversammlungen äusserte. So betrachtet, schwand auch die Skepsis gegenüber dem Autobus vor allem deshalb, weil die direktbetroffenen Fahrgäste sprichwörtlich durch «Erfahrung» merkten, dass er ihren Ansprüchen mittlerweile ebenfalls genüge. Nicht nur theoretische Überlegungen bestimmten über das Schicksal der Eisenbahn, sondern mindestens ebenso stark auch persönliche Eindrücke.

Mit Blick auf aktuelle Verhältnisse ersieht sich daraus, dass Verkehr eben nicht nur aus Bewegungen am Boden, in der Luft oder auf dem Wasser mittels einer Infrastruktur besteht, die physisch greifbar ist und die geplant, finanziert, erstellt und selten auch wieder abgebaut werden muss. Vielmehr verbinden sich mit Mobilität immer auch immaterielle Aspekte wie Erwartungen, Erlebnisse und Emotionen. Zwar haben Bus und Bahn im Vergleich zu früher an Stellenwert für die wirtschaftliche Entwicklung und damit an Beachtung stark verloren; entsprechend wird im Aargau kaum mehr im selben heftigen Stil über die Erschliessung mit öffentlichem Regionalverkehr auf Schiene und Strasse gestritten. Die laufende Auseinandersetzung um den «gekröpften Nordanflug» auf den Flughafen Zürich-Kloten oder um die NEAT aber bestätigt deutlich, dass sich die Emotionalität heutzutage einfach nur in anderen Bereichen manifestiert als noch in den 1950er-Jahren. Und insofern gilt weiterhin, dass Infrastruktur lediglich die statische Grundlage bildet, damit Verkehr überhaupt stattfinden kann, die Bedingungen und Bedürfnisse darum herum hingegen stets einem dynamischen Wandel unterliegen und daher veralten können: Wenn der Wohlstand einer Region über Jahrzehnte hinweg ausschliesslich an einen Zugang zum *Schweizer* Eisenbahnnetz gekoppelt wurde, im Glauben, dass Reisen und Transportieren am besten und billigsten auf der Schiene gelingt, so hat die Globalisierung heute die Weichen längstens anders gestellt. Neu wird der Standortwettbewerb häufig mit *internationalen* Routen, das heisst vorab mit Flugverkehr, in Verbindung gebracht – geblieben ist indes die grosse und manchmal eigennützig geprägte Irrationalität der Debatte, die sich nun hier anstatt bei lokalen Bahnprojekten nebst allen «harten» Argumenten bemerkbar macht.

Anmerkungen

- ¹ Der vorliegende Aufsatz basiert auf einer Dissertation zum Service public der Schweizer Bahnen, die im März 2007 von der Philosophisch-historischen Fakultät der Universität Bern angenommen wurde.
- ² Vgl. Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Abteilung Verkehr (Hg.): Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr. Entwurf zuhanden des Grossen Rates. Aarau 2007; Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Abteilung Verkehr (Hg.): mobilität-

AARGAU. Gesamtverkehrsstrategie. Beschluss des Grossen Rates. Aarau 2006.

- ³ BAR (Bundesarchiv) E 8002 (-), 1971/58, Bd. 55: Freies Talkomitee, Plakat «Grosskundgebung für die durchgehende Suhrentalbahn. Sonntag den 11. Okt. 1959, 14.30 Uhr in Schöftland, Schulhausplatz».

- ⁴ Neuenschwander, Heidi: Lenzburg im 19./20. Jahrhundert (Argovia. Jahresschrift der Historischen Gesellschaft des Kantons Aargau, Bd. 106/1).

- Aarau 1994; Schneider, Boris: Eisenbahnpolitik im Aargau (Diss. phil. hist. Universität Zürich). Aarau 1959.
- ⁵ Erismann, Paul: Wie das Suhren- und Wynental zu ihren Bahnen kamen. Ein Beitrag zur Aargauischen Verkehrsgeschichte. Aarau 1954; Zumbühl, Daniel: 75 Jahre Sursee-Triengen-Bahn. Zürich 1987; vgl. auch: Grünenfelder, Mathias: 100 Jahre WSB. In: Jahresschrift der Vereinigung für Heimatkunde Suhrental VHS 53 (2001), 31–48; Heer, Jakob: WSB. Wynental- und Suhrentalbahn. Aarau 1984; Lüthy, Hans-Rudolf: Aarau und seine Bahnen. Eine Chronik der Aarauer Bahngeschichte. In: Eisenbahn-Amateur 39/4 (1985), 225–245; Regez, Alfred: Ein Tal kämpft für seine Bahn. Stand der Dinge um die durchgehende Suhrentalbahn Ende 1960 (Separatdruck aus dem «Fortbildungsschüler»). Schöftland 1961.
- ⁶ Pfister, Christian: Voraussetzungen und Zielsetzungen einer Verkehrsgeschichte der Schweiz. In: Schweizerische Zeitschrift für Geschichte 56/1 (2006), 5.
- ⁷ Für eine ausführliche Literaturbesprechung vgl. Kirchhofer, André: Stets zu Diensten – gezwungenermassen! Die Schweizer Bahnen und ihre «Gemeinwirtschaftlichkeit» für Staat, Wirtschaft und Bevölkerung (Diss. phil. hist. Universität Bern). Bern 2007, 18–32.
- ⁸ Im Gegensatz zu den SBB verkehren die Privatbahnen oder Konzessionierten Transportunternehmen, heute noch rund 40 an der Zahl, vor allem in relativ dünnbesiedelten Randregionen der Schweiz. Anders als ihr Name suggeriert, befinden sie sich inzwischen grösstenteils in staatlichem Besitz, wobei allerdings nicht lediglich der Bund – wie bei den SBB –, sondern auch die Gemeinden und Kantone daran beteiligt sind; vgl. Kirchhofer, Stets zu Diensten, 15–18.
- ⁹ Zu Sinn und Zweck von Verkehrsgeschichte vgl. Pfister, Voraussetzungen, 2–6 und Schneeberger, Paul: Von der Hauptstrasse 1 und dem Mut zum Elementaren. Was sich interessierte Bürger von der Verkehrsgeschichte wünschen. In: Schweizerische Zeitschrift für Geschichte 56/1 (2006), 7–12.
- ¹⁰ In den neusten Ortsgeschichten der Suhrentaler Gemeinden wird mit keinem Wort darauf eingegangen, wie sich das Verkehrssystem der Region seit dem 19. Jahrhundert entwickelt hat.
- ¹¹ Neuenschwander, Lenzburg, 65.
- ¹² Ebd., 67.
- ¹³ Schneider, Eisenbahnpolitik, 81f.
- ¹⁴ Vgl. zu den ersten Bahnprojekten im Aargau insgesamt: Ebd., 56–95; Lüthy, Aarau, 225–228; Neuenschwander, Lenzburg, 79–127.
- ¹⁵ Erismann, Suhren- und Wynental, 34.
- ¹⁶ Vgl. ebd., 16–34; Lüthy, Aarau, 228f.; Zumbühl, Sursee-Triengen-Bahn, 5f.
- ¹⁷ Erismann, Suhren- und Wynental, 35.
- ¹⁸ Ebd., 45.
- ¹⁹ Ebd., 44. – Vgl. insgesamt: Erismann, Suhren- und Wynental, 34–47; Lüthy, Aarau, 229–231; Zumbühl, Sursee-Triengen-Bahn, 6.
- ²⁰ WSB-Archiv, Direktion: Diem, Paul, Auflistung der Abhandlungen und Gutachten über die Verkehrsverhältnisse im Suhrental, 26. 5. 1971, 1f.
- ²¹ Heer, WSB, 73f.; Zumbühl, Sursee-Triengen-Bahn, 6–10.
- ²² Dirlwanger arbeitete als Chefbeamter bei den SBB, Metzger für die RhB, und Diem stand von 1939 bis 1973 der AS und der Wynentalbahn (WTB) als Direktor vor.
- ²³ BAR E 8002 (-), 1971/58, Bd. 55: Diem, Paul/Dirlewanger, Hans/Metzger, Robert, Die Verkehrsverhältnisse im obern Suhrental. Möglichkeiten ihrer Umgestaltung und Verbesserung, 30. 5. 1953, 188.
- ²⁴ Ebd., 1–216, hier: 186.
- ²⁵ BAR E 8002 (-), 1971/58, Bd. 55: Kantonsregierungen Aargau (RR AG) und Luzern (RR LU), Schreiben an das EPED. Durchgehende Suhrentalbahn, 27. 1. 1955, 1f.
- ²⁶ BAR E 8002 (-), 1971/58, Bd. 55: EPED, Stellungnahme zu den Fragen der Kantonsregierungen Luzern und Aargau betreffend das Gutachten Diem/Dirlewanger/Metzger, 29. 12. 1956, 50.
- ²⁷ Ebd. pp. 1–59.
- ²⁸ Zumbühl, Sursee-Triengen-Bahn, 11.
- ²⁹ BAR E 8001 (C), 1969/251, Bd. 105: RR AG/RR LU, Eingabe an das EPED. Durchgehende Suhrentalbahn, 9. 5. 1958, 1–17.
- ³⁰ BAR E 8001 (C), 1969/251, Bd. 105: EPED, Protokoll der Sitzung über das Problem der durchgehenden Suhrentalbahn, 12. 7. 1958, 2–7.
- ³¹ BAR E 8002 (-), 1971/58, Bd. 55: Meyer, Hans Reinhard, Schreiben an die Regierungen der Kantone Luzern und Aargau. Stellungnahme zur Eingabe der beiden Kantonsregierungen vom 9. Mai 1958 betreffend die durchgehende Suhrentalbahn, 10. 9. 1958, 1–14.
- ³² WSB-Archiv, Direktion: RR AG/RR LU/15 Gemeinden, Konzessions- und Beitragsgesuch für die Schmalspurbahn Schöftland–Sursee, 9. 10. 1959, 1–17.
- ³³ Vgl. Bundesblatt der Schweizerischen Eidgenossenschaft (BBl) 1963/I, 779.
- ³⁴ BAR E 8002 (-), 1971/58, Bd. 55: Martin, Adolph, Schreiben an Hans Reinhard Meyer. Konzessions- und Beitragsgesuch Schmalspurbahn Schöftland–Sursee, 1. 2. 1962, 1–5.
- ³⁵ BAR E 8002 (-), 1971/58, Bd. 55: Meyer, Hans Reinhard, Stellungnahme zum Schreiben des EAV vom 1. Februar 1962, 20. 2. 1962, 11.

- 36 BAR E 8002 (-), 1971/58, Bd. 55: EPED, Aktennotiz über die Besprechung zum Konzessions- und Beitragsgesuch für eine Schmalspurbahn Schöftland-Sursee, 11. 4. 1962, 1-10.
- 37 Ebd., 9.
- 38 Heer, WSB, 75.
- 39 BBl 1963/I: 777-821 (Botschaft).
- 40 -z.: Freudengeläute im Suhrental. In: Zofinger Tagblatt, 12. 3. 1963, 1.
- 41 Heer, WSB, 74f.; Regez, Alfred: Grünes Licht für die Suhrentalbahn. Persönliche Eindrücke aus dem Nationalrat. In: Aargauer Tagblatt, 20. 9. 1963, 1; Zumbühl, Sursee-Triengen-Bahn, 10-14. – Im Stenographischen Bulletin der Eidgenössischen Räte sind die Beratungen nicht protokolliert.
- 42 Zumbühl, Sursee-Triengen-Bahn, 14.
- 43 M. B.: 35 Mio. Franken für eine Verkehrslücke, die gar nicht besteht. In: Luzerner Landbote, 3. 2. 1970, 1.
- 44 BAR E 8100 (C), 2000/III, Bd. 537: EAV, Internes Schreiben des Dienstes für Bau und feste Anlagen. Durchgehende Suhrentalbahn, 24. 4. 1967, 1-4.
- 45 Vgl. Staatsarchiv Aargau (StAAG) GR 1974/824: RR AG, Botschaft an den Grossen Rat. Endgültiger Entscheid über die Schliessung der Verkehrslücke im Suhrental, 12. 8. 1974, 3f.
- 46 Vgl. ebd., 1-6.
- 47 WSB-Archiv, Direktion: EVED, Brief an den Regierungsrat des Kantons Luzern und an den Regierungsrat des Kantons Aargau betreffend die durchgehende Suhrentalbahn, 23. 3. 1971, 1-3. – Seit 1963 hiess das EPED neu Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement (EVED).
- 48 WSB-Archiv, Direktion: Freies Talkomitee Aarau-Sursee-Bahn, Brief an Bundesrat Roger Bonvin, 6. 7. 1971, 1.
- 49 Heer, WSB, 77; Zumbühl, Sursee-Triengen-Bahn, 14-19; vgl. auch: StAAG GR 1974/824: RR AG, Botschaft an den Grossen Rat. Endgültiger Entscheid über die Schliessung der Verkehrslücke im Suhrental, 12. 8. 1974, 6.
- 50 Weitere Zahlen zum Busversuchsbetrieb: Ebd., 9-13.
- 51 BAR E 8100 (C), 2003/66, Bd. 47: EAV, Protokoll. Verkehrssanierung im oberen und mittleren Suhrental, 8. 3. 1974, 4.
- 52 StAAG GR 1974/824: RR AG, Botschaft an den Grossen Rat. Endgültiger Entscheid über die Schliessung der Verkehrslücke im Suhrental, 12. 8. 1974, 13f.
- 53 StAAG, Zo5: Verhandlungsprotokoll des Aargauischen Grossen Rates (VGR) 1974, 1083.
- 54 VGR 1974, 1082.
- 55 VGR 1974, 1089 (Schlussabstimmung).
- 56 BAR E 8100 (C), 2003/66, Bd. 47: RR AG, Schreiben an das EAV. Busbetrieb Schöftland-Sursee, 17. 1. 1975, 1.
- 57 BBl 1893/III, 483.
- 58 Vorher hatte der Umstand, dass die hohen Strassentransportkosten die ansonsten relativ billigen Massengüter pro Einheit zusätzlich stark verteuert hätten, eine Beförderung verhindert; sie wären am Zielort zu dem hohen Preis nicht mehr zu verkaufen gewesen.
- 59 Pfister, Christian: Im Strom der Modernisierung. Bevölkerung, Wirtschaft und Umwelt 1700-1914 (Geschichte des Kantons Bern seit 1798, Bd. 4). Bern 1995, 258, 267-269.
- 60 Thut, Werner: Von der gelben zur grünen Schweiz oder die Eisenbahn und die Landwirtschaft. In: Balthasar, Andreas (Hg.): Zug um Zug. Eine Technikgeschichte der Schweizer Eisenbahn aus sozialhistorischer Sicht. Basel 1993, 92-101.
- 61 Pfister, Strom, 267; ähnlich: Bauer, Hans: Die Geschichte der Schweizerischen Eisenbahnen. In: Eidgenössisches Amt für Verkehr (Hg.): Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen 1847-1947 (Bd. 1). Frauenfeld 1947, 4.
- 62 Pfister, Strom, 258.
- 63 Vgl. auch Balthasar, Zug, 44-54; Rüfenacht, Thomas/Salis Gross, Curdin: Der Eisenbahnbau und die räumliche Verteilung der Wirtschaft im Kanton Bern 1850-1910 (Liz. phil. hist. Universität Bern), Bern 1993, 106f.; Treichler, Hans Peter (Hg.): Bahnsaga Schweiz. 150 Jahre Schweizer Bahnen. Zürich 1996, 101-105.
- 64 Frey, Thomas/Vogel, Lukas: «Und wenn wir auch die Eisenbahn mit Kälte begrüssen ...». Verkehrsintensivierung in der Schweiz 1870-1910: Ihre Auswirkungen auf Demographie, Wirtschaft und Raumstruktur (Diss. phil. hist. Universität Zürich). Zürich 1997, 222f., 391-397.
- 65 Ebd., 238-242, hier: 239; ebenso: Balthasar, Zug, 37.
- 66 BAR E 8002 (-), 1971/58, Bd. 55: Diem, Paul/Dirlwanger, Hans/Metzger, Robert, Die Verkehrsverhältnisse im oberen Suhrental. Möglichkeiten ihrer Umgestaltung und Verbesserung, 30. 5. 1953, 8.
- 67 Ebd., 186.
- 68 BAR E 8002 (-), 1971/58, Bd. 55: EPED, Protokoll der Aussprache betreffend Konzessions- und Beitragsgesuch für eine Schmalspurbahn Schöftland-Sursee, 5. 5. 1960, 5.
- 69 VGR 1960, 1303.
- 70 BAR E 8100 (C), 2000/III, Bd. 537: Nationalrätliche Kommission, Protokoll der Sitzung in Aarau. Erteilung einer Konzession und Gewährung eines Bundesbeitrages für eine Eisenbahn von Schöftland nach Sursee, 10. 7. 1963, 9.

- 71 BAR E 8002 (-), 1971/58, Bd. 55: Freies Talkomitee Aarau-Sursee-Bahn, Aufruf an die Gemeinderäte und Bahnfreunde des untern Suhrentales, 27. 7. 1959, 2.
- 72 Der Verlauf der AS in der Hauptstrasse führte immer wieder zu Unfällen: Heer, WSB, 49–58.
- 73 BAR E 8002 (-), 1971/58, Bd. 55: Meyer, Hans Reinhard, Schreiben an die Regierungen der Kantone Luzern und Aargau. Stellungnahme zur Eingabe der beiden Kantonsregierungen vom 9. Mai 1958 betreffend die durchgehende Suhrentalbahn, 10. 9. 1958, 6, 12 f.
- 74 BAR (Bundesarchiv) E 8002 (-), 1971/58, Bd. 55: Freies Talkomitee, Plakat «Grosskundgebung für die durchgehende Suhrentalbahn. Sonntag den 11. Okt. 1959, 14.30 Uhr in Schöftland, Schulhausplatz».
- 75 VGR 1960, 1184.
- 76 Die nötigen Änderungen des Eisenbahngesetzes, um den Autobus ebenfalls in die Finanzhilfe des Bundes zu integrieren, wurden erst 1971 vorgenommen: Amtliche Sammlung der Bundesgesetze und Verordnungen 1972/I, 519 f.
- 77 BAR E 8002 (-), 1971/58, Bd. 55: EPED, Protokoll der Aussprache betreffend Konzessions- und Beitragsgesuch für eine Schmalspurbahn Schöftland-Sursee, 5. 5. 1960, 3.
- 78 BAR E 8002 (-), 1971/58, Bd. 55: Meyer, Hans Reinhard, Schreiben an die Regierungen der Kantone Luzern und Aargau. Stellungnahme zur Eingabe der beiden Kantonsregierungen vom 9. Mai 1958 betreffend die durchgehende Suhrentalbahn, 10. 9. 1958, 2 f.
- 79 Ebd., 3.
- 80 BAR E 8002 (-), 1971/58, Bd. 55: Meyer, Hans Reinhard, Schreiben an BR Giuseppe Lepori. Durchgehende Suhrentalbahn. Eingabe der Kantonsregierungen Aargau und Luzern vom 9. Mai 1958, 30. 6. 1958, 3.
- 81 Ebd., 8.
- 82 BAR E 8002 (-), 1971/58, Bd. 55: Meyer, Hans Reinhard, Schreiben an die Regierungen der Kantone Luzern und Aargau. Stellungnahme zur Eingabe der beiden Kantonsregierungen vom 9. Mai 1958 betreffend die durchgehende Suhrentalbahn, 10. 9. 1958, 6, 12 f.
- 83 Ebd., 9.
- 84 «Bei einer solchen Sachlage kommt dem ausgesprochenen Willen der Landesgegend und ihrer Regierungen wesentliche Bedeutung zu.»: BAR E 8002 (-), 1971/58, Bd. 55: EPED, Aktennotiz über die Besprechung zum Konzessions- und Beitragsgesuch für eine Schmalspurbahn Schöftland-Sursee, 11. 4. 1962, 2.
- 85 BAR E 8100 (C), 2000/111, Bd. 537: Ständerätliche Kommission, Protokoll der Sitzung in Sursee. Erteilung einer Konzession und Gewährung eines Bundesbeitrages für eine Eisenbahn von Schöftland nach Sursee, 29. 5. 1963, 11.
- 86 Vgl. etwa BAR E 8100 (C), 2003/76, Bd. 5: Bonvin, Roger, Schreiben an das EFZD. Gewährung eines Bundesbeitrages von 623 000 Franken gemäss Art. 57 EG an den Kanton Aargau für Investitionen im Zusammenhang mit einem Busversuchsbetrieb zwischen Schöftland und Sursee, 12. 10. 1971, 1–4.
- 87 BBl 1971/I, 69–83.
- 88 VGR 1974, 1080.
- 89 VGR 1974, 1087.
- 90 VGR 1974, 1082.
- 91 VGR 1974, 1086.
- 92 StAAG GR 1974/824: RR AG, Botschaft an den Grossen Rat. Endgültiger Entscheid über die Schliessung der Verkehrslücke im Suhrental, 12. 8. 1974, 35 f.
- 93 VGR 1974, 1086 (Ursprung).
- 94 BAR E 8100 (C), 2003/66, Bd. 47: EAV, Protokoll der Konferenz mit Kantonsvertretern. Durchgehende Suhrentalbahn, 30. 3. 1973, 2 (Felix Wili, RR Luzern).
- 95 Vgl. dazu Kirchhofer, Stets zu Diensten, 114–117.
- 96 VGR 1974, 1087 (Ursprung).