

DB/01

Bern, den 13. November 1953.

An den B u n d e s r a t

Deutsche Bahnstrecken  
auf Schweizergebiet.  
BND 8.6.1945, Aufhebung.

I.

Mit Beschluss vom 12. August 1953 ermächtigte der Bundesrat das Post- und Eisenbahndepartement:

1. die Vereinbarung (über die deutschen Bahnstrecken auf Schweizer Gebiet) in der Fassung vom 27. Juni 1953 mit Datum vom 25. August 1953 zu unterzeichnen und die Originalurkunden mit dem Bundesverkehrsministerium der Bundesrepublik Deutschland auszutauschen,
2. nach Inkrafttreten der neuen Vereinbarung im Einvernehmen mit dem Politischen Departement dem Bundesrat Antrag zu stellen auf Aufhebung des Bundesratsbeschlusses vom 8. Juni 1945 über die Uebernahme und Verwaltung der Anlagen und des Vermögens der Deutschen Reichsbahn in der Schweiz.

Diese Vereinbarung ist inzwischen sowohl vom Vorsteher des Post- und Eisenbahndepartementes als vom Verkehrsminister der Bundesrepublik Deutschland unterzeichnet worden und am 1. September 1953 zwischen den Vertragschliessenden in Kraft getreten.

II.

1. Mit dem Inkrafttreten der Vereinbarung vom 25. August 1953 wird die Stellung der deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizergebiet wieder ausschliesslich durch die schweizerisch/badischen Eisenbahnstaatsverträge von 1852 und 1858 und der dazu ergangenen Zusatzprotokolle und Erklärungen und Notenwechsel bestimmt. Soweit es sich unter den heutigen Verhältnissen als wünschbar und notwendig erwies, einzelne Bestimmungen dieser Vertragsinstrumente zu präzisieren und zu verdeutlichen,

ist dies durch die neue Vereinbarung geschehen. Diese enthält überdies zusätzliche, bestimmten schweizerischen Interessen entsprechende Bestimmungen über das Bahnpersonal beider Nationalitäten, die Kassenvorratshaltung von verfügbaren Mitteln auf Schweizergebiet in Schweizer Währung, verbunden mit einer Zuschussklausel zu Lasten des Bundesverkehrsministeriums und endlich die Verankerung der schon in der ersten Vereinbarung vom 9. Dezember 1947 mit der damaligen französischen Militärregierung eingesetzt und in der Zwischenvereinbarung vom 20. April 1951 beibehaltenen schweizerisch-deutschen Gemischten Kommission zur Behandlung von mit der Deutschen Bundesbahn auf Schweizergebiet zusammenhängenden Angelegenheiten. Diese Einrichtung gewährleistet den in ihr vertretenen Behörden des Bundes und der Schweizerischen Bundesbahnen sowie der Kantone Basel-Stadt und Schaffhausen ein gewisses Mitspracherecht und die Möglichkeit, Anstände zu erörtern und zu beseitigen, ohne oder jedenfalls bevor das in Art. 41 des Staatsvertrages von 1852 vorgesehene Schiedsgericht angerufen werden müsste.

In dieser Art bildet diese Kommission ein Analogon zur schweizerisch-italienischen Kommission (sog. Simplondelegation) i.S. der Art. 11-14 der schweizerisch-italienischen Uebereinkunft vom 16. Mai 1903 betreffend die Uebertragung der von der italienischen Regierung der Jura-Simplon-Bahn-Gesellschaft erteilten Konzession für den Bau und Betrieb der Simplonbahn auf den Bund. Die Einsetzung einer ähnlichen Kommission auch für die deutschen Bahnstrecken auf Schweizergebiet ist, gestützt auf die guten Erfahrungen mit der Simplondelegation, seit dem Vollzug des Bundesratsbeschlusses vom 8. Juni 1945 über die Reichsbahnstrecken in der Schweiz von den beteiligten eidgenössischen und kantonalen Behörden immer angestrebt, in der ersten Vereinbarung über diese Bahnstrecken mit der französischen Militärregierung vom 9. Dezember 1947 verwirklicht und, im Einverständnis mit den Behörden der Bundesrepublik Deutschland, beibehalten worden.

Der Abschluss der Vereinbarung vom 25. August 1953 brachte endlich die erwünschte Normalisierung der im übrigen unverändert auf den alten schweizerisch/badischen Eisenbahnstaatsverträgen von 1852 und 1858 beruhenden Stellung der deutschen Bahnstrecken auf Schweizergebiet. Sie werden seit 1951 als bundeseigene (der Deutschen Bundesrepublik) Bahnstrecken von der Deutschen Bundesbahn verwaltet und betrieben. Schweizerischerseits ist man immer davon ausgegangen, dass, trotz der politischen Ereignisse, Deutschland als Staat weiter bestanden hat und dass das schweizerisch/deutsche Vertragswerk, mithin auch die schweizerisch-badischen Eisenbahnstaatsverträge, gestützt auf welche das Reich die dem ehemaligen Grossherzogtum Baden zustehenden Rechte und obliegenden Pflichten ausgeübt hat, weiter rechtens fortbestehen. Diese Auffassung dürfte binnen kurzem ihre formelle Bekräftigung erfahren durch den mit dem Bundesratsbeschluss vom 2. Oktober 1953 eingeleiteten Notenwechsel über die Weitergeltung des schweizerisch-deutschen Vertragswerkes.

2. Gemäss Art. 1 und 3 des Bundesratsbeschlusses vom 8. Juni 1945 waren die zum Eisenbahnvermögen des Deutschen Reichs gehörenden Anlagen der Deutschen Reichsbahn auf Schweizergebiet mit Einschluss der dazugehörenden Betriebsmittel, Vorräte aller Art, Wertschriften und Rechte treuhänderisch zu verwalten und zu betreiben. Dies geschah gemäss (einziger) Verfügung I des Post- und Eisenbahndepartementes vom 27. Juni 1945 durch das Eidg. Amt für Verkehr vollumfänglich in der Zeit vom 8. Juni 1945 bis 1. Mai 1948. Von da an ging, gestützt auf die mit der französischen Militärregierung abgeschlossene Vereinbarung vom 9. Dezember 1947, die Betriebsführung auf die inzwischen in der französischen Besetzungszone gebildete Betriebsvereinigung der Südwestdeutschen Eisenbahnen über und endlich, gestützt auf die Vereinbarung vom 20. April 1951 mit dem Verkehrsminister der Bundesrepublik Deutschland, auf die heutige Deutsche Bundesbahn. Unter der Herrschaft dieser beiden Vereinbarungen blieb die treuhänderische Verwaltung des Reichsbahneigentums und -vermögens auf Schweizergebiet noch bestehen, während der Vereinbarung vom 9. Dezember 1947 mit Rücksicht auf die Verfügungsmacht der französischen Militärregierung über das Bahneigentum in der französisch besetzten Zone, während der Vereinbarung vom 20. April 1951 mit Rücksicht auf den immerhin noch von der politischen Entwicklung beeinflussten Status der Bundesrepublik Deutschland. Deshalb hatte die eingesetzte Gemischte Kommission noch bestimmte Aufsichtsbefugnisse in bezug auf den Bau und Unterhalt der Bahnanlagen und den Finanzhaushalt des Bahnbetriebes auf Schweizergebiet in Form der Genehmigung vor allem der Voranschläge und Rechnungen des für diese Bahnstrecken in Schweizerwährung zu führenden Haushaltes. Im übrigen beschränkte sich ab 1. Mai 1948 die treuhänderische Tätigkeit des Amtes für Verkehr im wesentlichen auf die Ueberwachung der Anlagen und des Betriebsvermögens sowie auf die Genehmigung von eisenbahnbau- und -betriebsnotwendigen Veränderungen des Eigentums, mit Einschluss von Grund und Boden und deren Verurkundung, weil seit 1920 in den Grundbüchern in den Kantonen Basel-Stadt und Schaffhausen die Bahngrundstücke als Eigentum des Deutschen Reichs, Reichseisenbahnvermögen, eingetragen sind.
3. Da nach Art. 3 des Bundesratsbeschlusses vom 8. Juni 1953 Anlagen und Vermögen der Deutschen Reichsbahn für Rechnung des Eigentümers zu verwalten und zu betreiben waren, fragt es sich, ob bei Aufhebung dieses Beschlusses schweizerischerseits eine Feststellung über den Eigentümer getroffen werden müsste. Dies ist aus folgenden Erwägungen nicht nötig:
- a) In allseitigem Einvernehmen hat man darauf verzichtet, in der Vereinbarung vom 25. August 1953 darüber etwas festzustellen.

- b) Deutscherseits geht man davon aus, dass
- der Bundesrepublik das ausschliessliche Gesetzgebungsrecht über die Bundeseisenbahnen zustehe, deren Verwaltung Bundes Sache sei (Art. 73 Zif. 6 und 87 Abs. 1 des Bonner Grundgesetzes). Altes Recht, das Gegenstände der ausschliesslichen Gesetzgebung des Bundes betrifft (wie u.a. die Gesetzgebung über die Deutsche Reichsbahn) wird innerhalb seines Geltungsbereichs Bundesrecht (Art. 124 zit. Grundgesetz). Körperschaften des öffentlichen Rechts, ihre Verwaltungsorgane usw. und sonstige der öffentlichen Verwaltung dienende Einrichtungen wie (ausdrücklich) die (aus früheren Reichsbahnstrecken zusammengesetzte) Betriebsvereinigung der Südwestdeutschen Eisenbahnen unterstehen der Bundesregierung, welche deren Ueberführung, Auflösung usw. regelt (Art. 130 zit. Grundgesetz). Das Vermögen des Reiches wird grundsätzlich Bundesvermögen (Art. 134 zit. Grundgesetz);
  - an diese Bestimmungen des Grundgesetzes seitens der Besatzungsbehörden bei dessen Genehmigung am 12. Mai 1949 keine Vorbehalte geknüpft worden sind;
  - gemäss Gesetz vom 13. Dezember 1951 (Bundesbahngesetz) die Deutsche Bundesbahn ein besonders verwaltetes Sondervermögen der Bundesrepublik ist, dass diese für Verbindlichkeiten der Bundesbahn mit dem Bundeseisenbahnvermögen haftet und zwar auch für Verpflichtungen, die nach dem 8. Mai 1945 beim Betrieb der Eisenbahn eingegangen worden sind. Das Bundesbahngesetz trat an Stelle des Reichsbahngesetzes vom 4. Juli 1939 / 12. September 1948 und der Gesetzgebung des Landes Baden vom 18. September 1947 über die Betriebsvereinigung der Südwestdeutschen Eisenbahnen (Bundesbahngesetz §§ 1, 3 und 54 Abs. 5, lit. a, b und d);
  - nach dem Gesetz vom 2. März 1951 über die vermögensrechtlichen Verhältnisse der Deutschen Bundesbahn das Eigentum und alle sonstigen Vermögensrechte des Deutschen Reichs, die zum bisherigen Sondervermögen "Deutsche Reichsbahn" gehören, mit Wirkung vom 24. Mai 1949 als Sondervermögen "Deutsche Bundesbahn" Vermögen der Bundesrepublik sind, einschliesslich der Vermögensrechte, die nach dem 8. Mai 1945 entweder mit Mitteln jenes Vermögens erworben oder ausschliesslich dem Betrieb der Deutschen Reichsbahn im Vereinigten Wirtschaftsgebiet oder dem Betrieb der Betriebsvereinigung der Südwestdeutschen Eisenbahnen gewidmet worden sind ohne Rücksicht darauf, für welchen Rechtsträger sie erworben worden sind. Gehört das Eigentum an einem Grundstück zum Sondervermögen "Deutsche Bundesbahn", so ist der Antrag auf Berichtigung des Grundbuches zu stellen. Zum Nachweis des Eigentums genügt die in den Antrag aufzunehmende Erklärung, dass das Grundbuch zum Sondervermögen "Deutsche Bundesbahn" gehört. Das Eigentum ist

einzutragen für die "Bundesrepublik Deutschland (Bundes-eisenbahnvermögen)" (§§ 1, 2 und 8 zit. Gesetz über die vermögensrechtlichen Verhältnisse der Deutschen Bundesbahn);

- es somit im Rahmen der Gesetzgebung der Bundesrepublik keiner weiteren Feststellung mehr darüber bedürfe, wem das Eigentum an den Anlagen und dem Vermögen der Deutschen Reichsbahn zustehe und dass sich diese Ordnung bei der derzeitigen staatsrechtlichen Stellung der deutschen Staatsbahn ohne weiteres als Fortsetzung des Verhältnisses der Deutschen Reichsbahn zur Bundesrepublik ergebe und keiner besonderen Rechtskonstruktion als "Rechtsnachfolge" bedürfe;
  - aus diesen Gründen eine Feststellung über das Eigentum am deutschen Eisenbahnvermögen seitens der schweizerischen Regierung anlässlich der Aufhebung des unter den damaligen ausserordentlichen Verhältnissen begründeten, immerhin als einseitiger Akt der Schweizerischen Regierung zu würdigenden Bundesratsbeschlusses vom 8. Juni 1945 weder als nötig, angezeigt oder erwünscht erachtet werde.
- c) Diesen Erwägungen konnten sich das Politische Departement und das Post- und Eisenbahndepartement schon anlässlich des Abschlusses der Vereinbarung vom 25. August 1953 grundsätzlich anschliessen, schweizerischerseits davon ausgehend, dass
- die deutschen Bahnstrecken auf Schweizergebiet gemäss dem Staatsvertrage von 1852 als Bestandteil eines zusammenhängenden deutschen Bahnnetzes zu würdigen sind (Art. 1 des Vertrages von 1852);
  - schweizerischerseits über die rechtliche Stellung dieser Bahnanlagen in bezug auf das Eigentum keine von der deutschen Gesetzgebung abweichende Feststellung getroffen werden sollte und dass dazu auch im Hinblick auf die bisherige Entwicklung in der Bundesrepublik und deren völkerrechtlichen Status kein Anlass besteht, zumal anerkanntermassen die alten Eisenbahnstaatsverträge mit dem Grossherzogtum Baden nach wie vor allseitig als massgebend anerkannt sind;
  - die schweizerischerseits im Notenwechsel mit dem Deutschen Reich über den Verkehr von Militär- und Polizeipersonen auf gewissen schweizerisch-badischen Eisenbahnstrecken und Grenzstrassen vom 13./14. November 1928 (AS 44.800) vorbehaltene Regelung grundsätzlicher Fragen, die sich zwischen der Schweiz und Deutschland aus Anlass des Ueberganges der ehemaligen Badischen Staatseisenbahn an das Deutsche Reich bzw. an die Deutsche Reichsbahn stellen, durch die Aufhebung des Bundesratsbeschlusses vom 8. Juni 1945 nicht präjudiziert wird, da die seinerzeit mit dem Grossherzogtum Baden abgeschlossenen Staatsverträge nach wie vor rechtens bleiben;

- 6 -

- angesichts der erwähnten Gesetzgebung der Bundesrepublik über die Deutsche Bundesbahn und deren Vermögen **sine** schweizerische Feststellung über das Eigentum an den deutschen Bahnstrecken sich nicht nur erübrigt sondern als inopportun erweist;
- die unbedingte Aufhebung des erwähnten Bundesratsbeschlusses unter den derzeitigen Verhältnissen die schweizerische Stellung gegenüber den massgebenden Besetzungsmächten nicht nachteilig beeinflusst, weil schon vor dem Abschluss der Vereinbarung vom 9. Dezember 1947 die damalige französische Militärregierung die Aufhebung dieses Bundesratsbeschlusses beantragt hat, schweizerischerseits man den Zeitpunkt dafür unter den damaligen Verhältnissen aber noch nicht für gekommen erachtete und zwar weniger um des Schutzes deutscher als um der Wahrung schweizerischer Interessen an diesen Bahnstrecken willen gegenüber den Besetzungsbehörden;
- inzwischen die Alliierte Hohe Kommission im Hinblick auf Zif. 2, lit. c) des Besetzungsstatutes vom 10. April 1949 in der Fassung von Zif. II der Ersten Urkunde zur Revision des Besetzungsstatutes vom 6. März 1951 (Amtsblatt der Alliierten Hohen Kommission für Deutschland Nr. 49 vom 6. März 1951, S. 192/794) der Regierung der Bundesrepublik Deutschland ihre Zustimmung zu der Vereinbarung vom 25. August 1953 ausgesprochen hat;
- durch die Vereinbarung vom 25. August 1953 die schweizerischen Interessen gegenüber den deutschen Behörden und, was den Art. 3 betrifft, auch gegenüber dem heutigen Besetzungsregime hinreichend gewahrt sind;
- die Erwägungen, die zur Wahrung der schweizerischen Interessen an den deutschen Bahnstrecken auf Schweizergebiet den Erlass des Bundesratsbeschlusses vom 8. Juni 1945 erfordert haben in Ergänzung des Bundesratsbeschlusses vom 8. Mai 1945 über die Nichtmehrerkennung einer deutschen Reichsregierung, inzwischen durch die seitherige politische Entwicklung überholt und gegenstandslos geworden sind.

### III.

Die Kantone Basel-Stadt und Schaffhausen sind mit der Aufhebung des Bundesratsbeschlusses vom 8. Juni 1945 einverstanden.

IV.

1. Die Aufhebung des Bundesratsbeschlusses vom 8. Juni 1945 erfordert noch einige sog. Abwicklungsmassnahmen. Im Einvernehmen namentlich mit dem Politischen Departement ist mit den heute zuständigen deutschen Stellen u.a. zu befinden über
  - die Zuschreibung der bei der St.Gallischen Kantonalbank, Filiale Buchs, liegenden zwei Konten der Deutschen Verkehrs-Kredit-Bank A.G., Wert 30. September 1953 Fr. 316'354.50, auf welche Konten seit März 1938 auf Veranlassung der damaligen Reichsbahndirektion Augsburg durch die Verkehrs-Kredit-Bank, Zweigstelle München, nach Buchs/SG die Mittel gelegt worden sind, um für Bau, Unterhalt, Betrieb, Personal und Sozialversicherung der damals von der Reichsbahn in Betrieb genommenen österreichischen Zufahrtsstrecken nach Buchs und St.Margrethen verwendet zu werden;
  - die Zuschreibung des Saldos aus der von der treuhänderischen Verwaltung anno 1945 liquidierten ehemaligen Generalvertretung der Deutschen Reichsbahn in Zürich;
  - die Verfügung über die von der Kühlhaus A.G. in Basel während der Jahre 1945 bis 1952 auf die der Deutschen Reichsbahn gehörenden Aktienbeteiligung entfallenden Dividende, welche die Kühlhaus A.G. laufend der Schweiz. Verrechnungsstelle Zürich überwiesen hat, welche Dividende den Ertrag einer Beteiligung des Deutschen Reiches (Reichsbahn) an dieser von verschiedenen europäischen Eisenbahnverwaltungen gegründeten schweizerischen Aktiengesellschaft darstellt;
  - die Zuschreibung des Saldos aus der Teilliquidation und der bis jetzt noch treuhänderisch verwalteten Mobilien (Film- und Diapositiv-Sammlung, Vorführungsapparaturen u.ä.) der ehemaligen Reichsbahnzentrale für den deutschen Reiseverkehr in Zürich, welche zurzeit der neuen Deutschen Zentrale für Fremdenverkehr, Deutsche Reiscinformation in Zürich, leihweise zur Verfügung gestellt worden sind, weil nur diese damit arbeiten kann, welche letztere deutsche Stelle aber nicht Rechtsnachfolgerin der ehemaligen Reichsbahnzentrale ist.

Endlich sind die beteiligten schweizerischen Grundbuchämter von der Aufhebung des Bundesratsbeschlusses vom 8. Juni 1945 zu verständigen in dem Sinne, dass sie nach dessen Aufhebung Anträgen der zuständigen Stellen der deutschen Bundesbahn, hier der Bundesbahndirektion Karlsruhe, auf Umschreibung der unter der Bezeichnung: "Deutsches Reich, Reichsbahnvermögen" eingetragenen Grundstücke der deutschen Bahn auf Schweizergebiet in "Bundesrepublik Deutschland, Bundeseisenbahnvermögen", soweit der Bundesratsbeschluss vom 8. Juni 1945 dem noch entgegenstand, stattgeben können.

2. Keiner weiteren Abwicklung mehr bedarf die Ueberführung der festen und beweglichen Anlagen und des Rollmaterials in die Verfügungsgewalt der Deutschen Bundesbahn, ebensowenig des Betriebsvermögens in Geld. Dies ist im Zuge der Vereinbarung vom 9. Dezember 1947 und der Vereinbarung vom 20. April 1951 stufenweise geschehen unter dem Vorbehalt der Kontroll- und Genehmigungsrechte der Gemischten Kommission und der laufenden Ueberwachung seitens der treuhänderischen Verwaltung über die schon in diesen Vereinbarungen vorgeschrieben gewesene Kassenvorratshaltung in Schweizerwährung.
3. Ebenso bedarf es keiner besonderen Massnahmen mehr in bezug auf die von 1938 bis 1945 Reichsbahnstrecken gewesenen und deshalb vorerst unter den Bundesratsbeschluss vom 8. Juni 1945 gefallenen (Art. 1, Abs. 2, lit. d), heute wieder österreichischen Zufahrtsstrecken bei Buchs/SG und St. Margrethen. Die treuhänderische Verwaltung dieser Anlagen und ihres Betriebes konnte im Einvernehmen mit dem Eidg. Politischen Departement am 7. April 1948 aufgehoben werden, nachdem durch Notenwechsel vom 27. Februar 1948 (AS 1948, 216) zwischen der schweizerischen Gesandtschaft in Wien und dem österreichischen Bundeskanzleramt festgestellt worden ist, dass
  - durch die neuen Abkommen zwischen der Schweiz und Oesterreich vom 30. April 1947 über den Grenzverkehr und den österreichischen Zolldienst in den Bahnhöfen Buchs und St. Margrethen usw. die zollrechtlichen Bestimmungen des Staatsvertrages zwischen der Schweiz und Oesterreich vom 27. August 1870 über die Herstellung einer Eisenbahn von (Lindau) über Bregenz nach St. Margrethen, sowie von Feldkirch nach Buchs gegenstandslos geworden sind;
  - im übrigen aber der genannte Eisenbahnstaatsvertrag, vorbehaltlich einer späteren Revision, als noch in Geltung betrachtet werde.

#### V.

Zur Durchführung der sich aus der Aufhebung des Bundesratsbeschlusses vom 8. Juni 1945 (BS 7, 163) ergebenden Massnahmen bedarf das Eidg. Post- und Eisenbahndepartement (Amt für Verkehr) noch der Ermächtigung und der zum Verkehr mit den beteiligten Behörden nötigen Befugnisse. Die ihm nach der Verfügung I des Post- und Eisenbahndepartementes vom 27. Juni 1945 (BS 7 165) übertragenen Befugnisse erlöschen automatisch mit der Aufhebung der Rechtsgrundlage. Wir übernehmen deshalb in den Antrag die dafür noch geeigneten Bestimmungen der Art. 7 und 8 der erwähnten Verfügung I des Post- und Eisenbahndepartementes.

VI.

Während der ganzen Dauer der treuhänderischen Verwaltung sind dafür keine zusätzlichen Arbeitskräfte eingestellt worden, weshalb ihre Aufhebung keine Personalentlassungen bedingt. Die Abwicklung der Treuhänderschaft bedarf aller Wahrscheinlichkeit nach keines Kredites. Dank einer sehr entgegenkommenden Haltung der Generaldirektion der Schweiz. Bundesbahnen brauchte das Post- und Eisenbahndepartement, bevor der grösste Teil der Kosten der treuhänderischen Verwaltung vom deutschen Bahnfiskus haben übernommen werden können, von der in Art. 6, Abs. 3 des Bundesratsbeschlusses vom 8. Juni 1945 enthaltenen Kreditklausel während der ganzen Dauer der treuhänderischen Verwaltung keinen Gebrauch zu machen.

VII.

Die Mitteilung des Bundesverkehrsministeriums darüber, dass die Alliierte Hohe Kommission gestützt auf das Besetzungstatut dieser Vereinbarung ebenfalls zugestimmt habe, und zwar unter Verzicht auf eine zusätzliche schweizerische Erklärung zu Art. 3, Abs. 2, lit. d) (Militärtransporte), mit welchem Begehren nach den darüber erhaltenen Nachrichten zuerst gerechnet werden musste, hat auf sich warten lassen. Bevor über den Verzicht auf eine solche zusätzliche Erklärung Klarheit herrschte, hielten wir es für angezeigt, den Antrag auf Aufhebung des Bundesratsbeschlusses vom 8. Juni 1945 trotz Inkrafttreten der Vereinbarung am 1. September 1953 noch auszusetzen. Dieses Uebergangsstadium führte zu praktischen Unzukömmlichkeiten in der Durchführung von Grundbuchgeschäften, an denen bis zur formellen Aufhebung der treuhänderischen Verwaltung das Amt für Verkehr immer noch mitwirken musste. Wir halten dafür, dass der Bundesratsbeschluss vom 8. Juni 1945 rückwirkend auf den 1. November 1953 aufgehoben werden sollte.

Mit der Aufhebung des Bundesratsbeschlusses vom 8. Juni 1945 fällt der letzte der im Ergänzungsbericht des Bundesrates vom 5. Mai 1950 an die Bundesversammlung (BB1. 1950 I 1125 f) aus besondern Umständen heraus aufrecht erhaltenen, internationale Verhältnisse beschlagenden Vollmachtenbeschlüsse dahin.

Gestützt auf diese Darlegungen stellen wir im Einvernehmen mit dem Eidg. Politischen Departement den

A n t r a g :

1. Der Bundesratsbeschluss vom 8. Juni 1945 über die Uebernahme und Verwaltung der Anlagen und des Vermögens der Deutschen Reichsbahn in der Schweiz wird rückwirkend auf den 1. November 1953 aufgehoben.
2. Das Post- und Eisenbahndepartement (Amt für Verkehr) wird beauftragt, die treuhänderische Verwaltung aufzulösen und namentlich im Einvernehmen mit dem Politischen Departement, und wo nötig mit andern beteiligten schweizerischen Behörden, alle zur Abwicklung der Treuhänderschaft nötigen Massnahmen zu treffen. Zu diesem Zwecke verkehrt es direkt mit allen beteiligten schweizerischen und deutschen Behörden. Anstände, die sich zwischen den beteiligten schweizerischen Amtsstellen ergeben, entscheidet der Vorsteher des Post- und Eisenbahndepartementes im Einvernehmen mit dem Vorsteher des Politischen Departementes nach Anhörung der Beteiligten.
3. Das Post- und Eisenbahndepartement erstattet über den Vollzug des Bundesratsbeschlusses vom 8. Juni 1945 und über die Abwicklung der Treuhänderschaft einen zusammenfassenden Bericht.

In die Gesetzessammlung.

Protokollauszug an:

Politisches Departement (5 Expl.), Volkswirtschaftsdepartement (2 Expl.), Finanz- und Zolldepartement (2 Expl.), Militärdepartement (1 Expl.), Justiz- und Polizeidepartement (1 Expl.), Post- und Eisenbahndepartement für sich und die Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen sowie die Regierungen der Kantone Basel-Stadt, Schaffhausen, Thurgau und St.Gallen (16 Expl.).

EIDG. POST- UND EISENBAHNDEPARTEMENT:

Escher