

Bundesblatt

108. Jahrgang

Bern, den 9. Februar 1956

Band I

*Er erscheint wöchentlich. Preis 30 Franken im Jahr, 16 Franken im Halbjahr zuzüglich
Nachnahme- und Postbestellungsgebühr*

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

7029

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung zum Entwurf eines Eisenbahngesetzes

(Vom 3. Februar 1956)

Herr Präsident,

Hochgeehrte Herren,

Der Entwurf zu einem Eisenbahngesetz, den wir die Ehre haben Ihnen vorzulegen, soll einen grossen Teil der Gesetzgebung über Eisenbahnen ersetzen, also nicht nur das Gesetz vom 23. Dezember 1872. Dies rechtfertigt einen Rückblick über die Entwicklung der Eisenbahngesetzgebung unseres Landes.

I. Die Entwicklung der schweizerischen Eisenbahngesetzgebung

1. Die Eisenbahn bedeutete seinerzeit eine technische und wirtschaftliche Revolutionierung des Verkehrswesens. Ihre hervorstechendste Eigenschaft, dank der Zugkraft der Dampfmaschine auf einer durch geringsten Reibungswiderstand ausgezeichneten eigenen Fahrbahn Personen und Güter, worunter namentlich schwere, massenweise schnell befördern zu können, machte sie zum leistungsfähigsten Landverkehrsmittel. Sie riss den Verkehr der von ihr bedienten Gebiete an sich und verdrängte dort die Postkutsche und das Fuhrwerk. Diese Eigenschaften verschafften ihr eine monopolähnliche Stellung. Bau und Betrieb erforderten ungewöhnlich hohe Geldmittel. Die Kapitalarmut unseres Landes um die Mitte des 19. Jahrhunderts, die technischen Schwierigkeiten des Baues und die mangelnde Erfahrung darin sowie die politische und wirtschaftliche Struktur des Landes geboten vorerst, den Eisenbahnbau der privaten Initiative und seine Finanzierung zu einem erheblichen Teil ausländischen Geldgebern zu überlassen. Andererseits konnte nur dieses Verkehrsmittel die dringend gewünschte, verbilligte Versorgung des Landes mit Rohstoffen und damit einer jungen Industrie die erhoffte Entwicklung bringen. Die Eisenbahn war zur wirtschaftlichen Erschliessung des Landes unentbehrlich. Von entscheidendem Einfluss darauf

musste einerseits die Wahl der Linien und damit die Gestaltung des Netzes, anderseits die Bemessung der Transportpreise sein. Vorauszusehen war endlich die hervorragende Bedeutung dieses Verkehrsmittels für die Landesverteidigung. Deshalb mussten sich Bund und Kantone, obschon zur Finanzierung eines schweizerischen Bahnnetzes zu schwach, im öffentlichen Interesse ihren Einfluss auf das Eisenbahnwesen sichern.

Um gegenüber dieser neuen technischen Erscheinung, welche so grosse Veränderungen in den menschlichen Beziehungen und damit der wirtschaftlichen Verhältnisse bewirken musste, die öffentlichen Interessen zu wahren und gleichzeitig die Entwicklung des Eisenbahnwesens zu fördern, erwies sich die damalige staats- und privatrechtliche Ordnung als unzulänglich. Es bedurfte einer darauf zugeschnittenen Gesetzgebung. Im Vordergrund stand dabei die Verteilung der Kompetenzen zwischen Bund und Kantonen zur Rechtssetzung und die Schaffung der Voraussetzungen für den nötigenfalls zwangsweisen Erwerb von Grund und Boden für den Bahnbau in seiner charakteristischen Längenausdehnung.

Bewusstermassen zur Förderung des Baues von Eisenbahnen, welche als «verbesserte Land- und Heerstrassen» betrachtet wurden, räumte Artikel 21 der Bundesverfassung vom 12. September 1848 dem Bunde das Recht ein, im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines grossen Teiles derselben öffentliche Werke zu errichten oder deren Errichtung zu unterstützen und zu diesem Zwecke das Recht der Enteignung auszuüben. Unmittelbare Folge dieser Bestimmung und eines Bundesbeschlusses vom 18. Dezember 1849, die schweizerischen Eisenbahnangelegenheiten betreffend, war der Erlass des Bundesgesetzes vom 1. Mai 1850 über die Verbindlichkeit zur Abtretung von Privatrechten, wodurch der über die Kantonsgrenze hinausgehende Bau von Eisenbahnen ermöglicht wurde. Heute gilt dafür sowie für andere im öffentlichen Interesse liegende Werke das Bundesgesetz vom 20. Juni 1930 über die Enteignung (BS 4, 1133).

2. Am 28. Juli 1852 folgte das erste Gesetz über Bau und Betrieb der Eisenbahnen. Die Eisenbahnhoheit blieb den Kantonen. Sie erteilten die Konzessionen. Indessen wurden dem Bunde bestimmte Rechte vorbehalten, so aus Gründen der Landesverteidigung die Einsprache gegen die Erteilung einer Konzession und, im Interesse der Förderung des Baues von Eisenbahnen, die Entscheidung über eine von den Kantonen verweigerte Konzession. Zur Wahrung der Interessen des Bundes aus dem durch die Verfassung von 1848 neu gewonnenen Postregal wurden die Eisenbahnen zur unentgeltlichen Beförderung der Brief- und Fahrpost und damit zusammenhängenden Leistungen für die Post- und Telegraphenverwaltung verhalten. Vorläufer von später viel einlässlicheren Vorschriften des Bundes waren die in diesem Gesetz schon enthaltenen Bestimmungen über die technische Einheit im Eisenbahnwesen, über die Pflicht der Eisenbahnunternehmungen zur Gewährung des Anschlusses untereinander, zur Ausführung von Militärtransporten zur Hälfte der niedrigsten von ihnen angewendeten Taxe, der Vorbehalt des Rückkaufsrechtes des Bundes sowie dessen Kompetenz zur Wahrung seiner Interessen in Eisenbahnangelegenheiten im Verhältnis zum Ausland.

Dieser Rechtszustand vermochte auf die Dauer nicht zu befriedigen. Die dem Bund vorbehaltene Genehmigung der Konzession konnte nur aus militärischen Gründen verweigert werden. Das Recht, sich bei Konzessionsverhandlungen vertreten zu lassen, blieb bedeutungslos, falls es sich nicht um militärische Interessen handelte. Alles übrige, mit der Erteilung der Konzession zusammenhängende lag im Belieben der Kantone. Der Mangel einer wirksamen Bundesgesetzgebung zeigte sich bei Eisenbahnen, die verschiedene Kantone berührten, weil diese infolge widerstreitender Interessen über ein gemeinsames Vorgehen sich oft nicht zu einigen vermochten. Bei Anständen mit den Bahnunternehmungen über die Anschlussverhältnisse, Fahrpläne, Tarife und die transportrechtliche Haftung wussten diese meistens ihre eigenen, rein erwerbswirtschaftlichen Interessen durchzusetzen. Durch ihre monopolähnliche Stellung ohnehin stark, wurden einzelne Bahnen durch in kantonalen Konzessionen eingeräumte Ausschuss- und Vorzugsrechte noch zum Nachteil anderer Bahnprojekte begünstigt.

Die daraus erwachsenen Mißstände erbitterten die Öffentlichkeit. Beschwerden an den Bunderat und Petitionen an die Bundesversammlung waren die Folge. Als die Kantone sich bemühten, Abhilfe zu schaffen, wandten sich die Bahnunternehmungen dagegen um Schutz an den Bund. Dazu kam, dass der Gotthardvertrag vom 15. Oktober 1869 die Schweiz verpflichtete, den Bau der Gotthardbahn durch den Bundesrat in intensiver Weise zu beaufsichtigen. Dafür bedurfte der Bund grösserer Kompetenzen, die nach dem geltenden Recht den Kantonen zustanden. Da das Gesetz von 1852 weder die nötigen rechtlichen Grundlagen enthielt, noch dem Bundesrat entsprechende Befugnisse einräumte, anderseits es in unserem Lande undenkbar war, dass nebeneinander verschiedenes Eisenbahnrecht hätte bestehen können, drängte sich die Revision dieses Gesetzes nach 20jähriger Geltungsdauer auf.

Inzwischen waren auch die Vorbereitungen der Verfassungsrevision soweit gediehen, dass darin die Übertragung der Eisenbahnhoheit auf den Bund vorgesehen wurde (Art. 26 der Bundesverfassung vom 29. Mai 1874).

3. Die Gotthardbahnangelegenheit drängte indessen zu einer Lösung, bevor die verfassungsrechtliche Grundlage geschaffen war. Das Ergebnis war das noch heute geltende Gesetz vom 23. Dezember 1872 über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiet der Schweizerischen Eidgenossenschaft (BS 7, 3), dessen Artikel 1 und 2 über die neue Eisenbahnhoheit des Bundes sofort nach der Veröffentlichung, die übrigen Bestimmungen schon mit dem 1. April 1873 in Kraft traten. Das Eisenbahngesetz kündigte programmatisch den Erlass weiterer Gesetze über Eisenbahnen an.

4. In der Folge entwickelte sich die Eisenbahngesetzgebung im Bestreben, das in den kantonalen Konzessionen und in den Reglementen der Bahnunternehmungen vorgebildete Recht auf dem Wege der Gesetzgebung auszubauen und um für das in voller Entwicklung befindliche Eisenbahnwesen die unentbehrliche Rechtsvereinheitlichung zu schaffen, geradezu stürmisch.

Von 1873–1902 sind 23 Gesetze und 12 Bundesbeschlüsse über das Eisenbahnwesen erlassen und 20 Eisenbahnstaatsverträge mit dem Ausland genehmigt

worden. 1874 erging ein erstes Gesetz über Verpfändung und Zwangsliquidation der Eisenbahnen und das Gesetz über die Rechtsverhältnisse der Verbindungsgeleise zwischen den schweizerischen Eisenbahnen und gewerblichen Anstalten. 1875 folgten die ersten Gesetze über den Transport auf Eisenbahnen und über die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen bei Tötungen und Verletzungen. 1878 wurde das Gesetz über die Gewährung von Subsidien für Alpenbahnen, ein Nachtragsgesetz zum Eisenbahngesetz von 1872, das Bahnpolizeigesetz und ein Gesetz über die Sicherstellung der Kranken-, Unsterstützungs-, Pensions-, Depositen- und Ersparniskassen der Eisenbahnangestellten sowie der von ihnen geleisteten Kautionen erlassen, letzteres als Ergänzung des Verpfändungs- und Zwangsliquidationsgesetzes, dem sich im Jahre 1880 als weitere Ergänzung das Gesetz über die Sicherstellung der Vergütungen aus dem direkten Verkehr der Eisenbahnen und aus der Mitbenützung von Bahnhöfen und Bahnstrecken anschloss.

1883 erging das erste Gesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahnen, 1884 ein Bundesbeschluss über das Tarifwesen, 1889 das Gesetz über die Hilfskassen der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunternehmungen. 1890 folgte das erste Gesetz über die Arbeitszeit bei den Transportanstalten, 1893 das revidierte Gesetz über den Transport auf Eisenbahnen und Dampfschiffen, 1895 ein Gesetz über das Stimmrecht der Aktionäre von Eisenbahngesellschaften und die Beteiligung des Staates bei deren Verwaltung und 1896 ein ergänztes Gesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahnen.

Dass sogenannte Stimmrechtsgesetz und die beiden Rechnungsgesetze standen schon unter dem Einfluss der immer stärker einsetzenden Bestrebungen auf Verstaatlichung derjenigen Eisenbahnen, welche wegen ihrer volkswirtschaftlichen oder militärischen Bedeutung den Interessen der Eidgenossenschaft oder eines grösseren Teils derselben dienen und deren Erwerb ohne unverhältnismässige Opfer des Bundes erreicht werden sollte. Die wachsende Überzeugung, dass Bau und Betrieb der Eisenbahnen wegen ihrer Bedeutung für Volkswirtschaft und Landesverteidigung ein öffentlicher Dienst sei, der nicht nur gesetzlich streng geordnet, sondern vom Bunde übernommen werden solle, setzte sich mit dem Rückkaufsgesetz von 1897 durch.

25 Jahre nach Erlass des Eisenbahngesetzes von 1872 betrachtete man das zur Vermittlung des grossen Durchgangsverkehrs bestimmte Eisenbahnnetz als im grossen und ganzen fertiggestellt, vermisste aber noch die wünschbaren Verzweigungen. Die industrielle Entwicklung ausserhalb der grossen Verkehrsachsen sollte gefördert, möglichst viele Landesgegenden der Vorteile einer Bahnverbindung teilhaftig und dort Verdienstmöglichkeiten geschaffen werden. Von solchen Bahnen waren keine grossen Erträge zu erwarten, und es war anzunehmen, dass weder private Geldgeber noch die grösseren Privatbahnen sie bauen würden, solange an diese Zweigbahnen die gleichen strengen gesetzlichen Anforderungen wie an Hauptbahnen gestellt würden. Dazu sah sich der Bund nach dem Rückkauf der wichtigsten Bahnen und der Förderung des Baues der Gotthardbahn ausserstande, den damals sehr erwünschten Bau von Neben-

bahnen zu übernehmen. Man hoffte ihre Erstellung dadurch zu fördern, dass man ihnen Erleichterungen gegenüber den auf Hauptbahnen zugeschnittenen Bestimmungen des Eisenbahngesetzes von 1872 einräumte. Zu diesem Zwecke wurde 1899 das Gesetz über Bau und Betrieb von Nebenbahnen erlassen. – 1901 folgte das Gesetz über das Tarifwesen der Bundesbahnen und 1902 das zweite Gesetz über die Arbeitszeit beim Betrieb der Eisenbahnen und anderer Verkehrsanstalten. Dazu kamen Bundesbeschlüsse über den Erwerb von Bahngesellschaften durch den Bund, über den Bau neuer Bahnstrecken der Bundesbahnen, ferner Bundesbeschlüsse über die Subventionierung von Bahnbauten in einzelnen Kantonen und von Alpenbahnen.

Von 1902 bis 1920 nahm die Gesetzgebung einen ruhigeren Gang. Das Jahr 1905 brachte das revidierte Gesetz über die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunternehmungen und der Post; 1914 folgten das Gesetz über die Gebühren für Konzessionen von Transportanstalten und die Bundesbeschlüsse über die Berechnung des Reinertrages der Privatbahnen und über die Änderung des Bundesgesetzes über das Tarifwesen der Bundesbahnen, 1917 das neue Gesetz über Verpfändung und Zwangsliquidation, 1920 der Bundesbeschluss über vorübergehende Taxmassnahmen der schweizerischen Eisenbahnunternehmungen, das revidierte Gesetz über die Arbeitszeit und ein neuer Bundesbeschluss über die Berechnung des Reinertrages der Privatbahnen. Dazu traten in Ausführung des Rückkaufgesetzes erlassene Gesetze und Bundesbeschlüsse über die Verstaatlichung weiterer Bahnen und über den Ausbau des Bundesbahnnetzes, 1923 noch das Gesetz über die Organisation der Bundesbahnen.

Die Gesetzgebung über das schweizerische Eisenbahnwesen konnte 1914 im wesentlichen als abgeschlossen gelten. Bis dahin wurde sie immer erweitert oder durch Revisionen ergänzt. Unter den Auswirkungen des ersten Weltkrieges wechselten von 1918 an Gegenstand und Zweck der gesetzgeberischen Bemühungen radikal, welche neue Entwicklung sich mit wenigen Ausnahmen bis heute fortsetzte.

1918 erging der erste Bundesbeschluss über die Hülfeleistung an notleidende Transportunternehmungen, welchem 1919 das Bundesgesetz über die Unterstützung von privaten Eisenbahn- und Schiffahrtsunternehmungen zum Zwecke der Einführung des elektrischen Betriebes und 1933 und 1937 weitere Bundesbeschlüsse über Krisenhilfe zur Aufrechterhaltung des Betriebes privater Eisenbahn- und Schiffsunternehmungen folgten. 1939 wurde das wegen der Höhe des Kredites von insgesamt 140 Millionen Franken bedeutsame und umfassende Gesetz über die Hülfeleistung an private Eisenbahn- und Schiffahrtsunternehmungen erlassen. 1940 fasste der Bundesrat gestützt auf die ausserordentlichen Vollmachten einen Beschluss über ausserordentliche Hilfsmassnahmen zugunsten notleidender privater Eisenbahn- und Schiffahrtsunternehmungen; 1944 erging das der Entschuldung der Bundesbahnen dienende Bundesbahngesetz, wodurch die im Gesetz von 1923 geschaffene Organisation der Bundesbahnen bestätigt wurde; 1949 folgte ein Ergänzungsgesetz zum Privatbahnhilfegesetz von 1939, 1951 ein Bundesbeschluss über vorübergehende Hilfe zur Aufrechterhaltung des

Betriebes privater Eisenbahn- und Schiffahrtsunternehmungen, dessen Geltungsdauer 1954 bis zum Inkrafttreten eines neuen Eisenbahngesetzes verlängert wurde und 1952 noch ein Bundesbeschluss über Hilfeleistung an lawinen- und hochwassergeschädigte private Eisenbahnen.

In dieser mit dem Jahre 1928 einsetzenden Entwicklung spiegeln sich die Folgen zweier Weltkriege und der dazwischen liegenden schweren Wirtschaftskrise, nicht zuletzt jedoch die tiefgreifende Wandlung im Verkehrswesen, wie sie in den letzten 30 Jahren seit dem Aufkommen des Motorfahrzeuges auch in unserem Land eingetreten ist.

II. Die Grundzüge der geltenden Eisenbahngesetzgebung

1. Das Gesetz von 1872 befasste sich, in Anlehnung an das Vorbild des Auslandes, mit der Eisenbahn als dem Verkehrsmittel, welches künftig das Verkehrswesen beherrschen werde. Mit Recht wurde davon ausgegangen, dass die Eisenbahn die Wirtschaft der von ihr bedienten Gebiete mächtig entwickeln werde. Dank ihrer Überlegenheit über alle damaligen Landverkehrsmittel war erstmals ein auf der Eisenbahn beruhendes, zusammenhängendes, nationales Transportsystem denkbar, welches sich in hohem Masse dazu eignete, der staatlichen Volkswirtschafts- und Wehrpolitik dienstbar gemacht zu werden.

Zunächst übernahm das Gesetz die schon im Gesetz von 1852 enthaltenen Grundsätze und baute sie weiter aus, so die Konzessionspflicht (Art. 1 und 2, 6 und 13), den Vorbehalt des Rückkaufes zugunsten des Bundes (Art. 27), die Berücksichtigung der Bedürfnisse der Landesverteidigung und die Pflicht zur Ausführung von Militärtransporten zur halben Taxe (Art. 3, Abs. 2, Art. 14, 24 und 25), die Vorschriften über die Technische Einheit (Art. 29), die Pflicht zur Herstellung der Anschlüsse (Art. 30, 33 und 34). Wegen des durch die Eisenbahn bewirkten Einbruches in das dem Bunde vorbehaltene Regal zur regelmässigen Beförderung von Personen sind die Bahnen weiterhin verpflichtet, die Brief- und Fahrpost und die Bahnpostwagen unentgeltlich zu befördern und der Postverwaltung bei Bedarf auf Stationen unentgeltlich passende Lokale zur Verfügung zu stellen. Für den regelmässigen Personentransport haben die Bahnen eine jährliche Konzessionsgebühr von 50 Franken für jede im Betrieb stehende Wegstrecke von einem Kilometer zu entrichten, sofern die Bahnrechnung nach Abzug der auf Abschreibungsrechnung getragenen oder einem Reservefonds zugewiesenen Summen 4 Prozent abwirft. Beträgt der Reinertrag 5 Prozent bzw. 6 Prozent und mehr, darf die Gebühr auf 100 bzw. 200 Franken erhöht werden (Art. 19 und 20). Die Bahnen sind verpflichtet, unentgeltlich die Erstellung von Telegraphenlinien auf ihrem Gebiet zu dulden, diese zu überwachen und kleinere Reparaturen daran zu besorgen und telegraphdienstliche Mitteilungen über ihre Verbindungsmittel durchzugeben, wogegen die Bahnen, wo das Bedürfnis es erheischt, auf ihrem Gebiet Bahndiensttelegraphenanlagen erstellen dürfen. Wo die Bedürfnisse der öffentlichen Telegraphie es erfordern, sind der Telegraphenverwaltung die nötigen Räumlichkeiten in den Stationen unent-

geltlich zur Verfügung zu stellen. Dies gilt sinngemäss heute für Telephoneinrichtungen. (Art. 22 und 23, heute teilweise ersetzt und modifiziert durch Art. 9 bis 12 des Bundesgesetzes vom 24. Juni 1902 betreffend die elektrischen Schwach- und Starkstromanlagen und Art. 2 des Bundesgesetzes vom 14. Oktober 1922 betreffend den Telegraphen- und Telephonverkehr und die dazu erlassenen Vollziehungsvorschriften.)

Der Gesetzgeber von 1872 erliess weitere Vorschriften über die Sicherheit und Leistungsfähigkeit der Anlagen und der Betriebsmittel der Bahnen und unterwarf sie dieserhalb einer strengen Aufsicht (Art. 14, 16 bis 18, 26, 29, 31, 37). Er übernahm auch die in den kantonalen Konzessionen enthaltenen gewesenen Grundsätze, wonach bei Erstellung von öffentlichen Strassen und Wegen und von Wasser- und andern Leitungen, welche nach Erbauung der Bahn diese kreuzen müssen, die Bahnunternehmung keine Entschädigung für die «Überschreitung» ihres Eigentums zu fordern habe und dass ihr alle diejenigen Kosten allein zur Last fallen, welche aus den hierdurch notwendig werdenden Einrichtungen der Bahn zu ihrer Bewachung und zum Schutz ihrer Anlagen und ihres Betriebes nötigen Vorkehrungen erwachsen. Beim Bahnbau hat die Bahnunternehmung alle Massnahmen zu treffen, damit der Verkehr auf den bestehenden Strassen und Verbindungsmitteln nicht unterbrochen wird und an Grundstücken und Gebäulichkeiten kein Schaden entsteht. Für nicht abzuwendende Schäden hat die Bahnunternehmung Ersatz zu leisten. Ferner liegen der Bahnunternehmung auf ihre Kosten alle Vorkehren ob, um ihre eigene Sicherheit zu gewährleisten. Überdies hat sie ebenfalls auf ihre Kosten alles vorzukehren, was jetzt oder künftig zur öffentlichen Sicherheit für nötig befunden wird (Art. 15 und 16). Ferner unterliegen die Statuten der Bahnunternehmung sowie die Übertragung der Konzession der Genehmigung des Bundesrates (Art. 7 und 10). Die Bezeichnung eines Gerichtsstandes ausserhalb des Sitzes der Bahnunternehmung und die Einführung des Gerichtsstandes der gelegenen Sache (Art. 8) erklären sich aus der Ausdehnung des Bahnbetriebes über das Gebiet mehrerer Kantone und aus dem Bedürfnis nach Rechtsvereinheitlichung gegenüber dem damaligen und heutigen Stande der kantonalen Gerichtsorganisation und Prozessgesetzgebung. Gegenüber Verletzung der in Gesetz und Konzession auferlegten Verpflichtungen der Bahnunternehmung sehen Artikel 13 und 28 des Gesetzes als Sanktion ein Mahnverfahren vor, verbunden mit der Androhung der Verwirkung der Konzession und der Versteigerung der Bahn samt Transportmitteln und Zugehör für Rechnung der Eigentümerin.

Die staatliche Einflussnahme im Interesse der Volkswirtschaft manifestiert sich noch in zwei besonderen Bestimmungen. Einmal werde der Bund im allgemeinen die Eisenbahnverbindungen zu entwickeln und zu vermehren suchen (Art. 3), was eine sehr liberale Konzessionierungspraxis zur Folge gehabt hat. Sodann in der Beeinflussung der Preisgebarung der Bahnunternehmungen mittelst der Tarifaufsicht, wodurch sie seit jeher einer permanenten Preiskontrolle unterworfen worden sind (Art. 35, heute Art. 10-14 des Bundesgesetzes vom 11. März 1948 über den Transport auf Eisenbahnen und Schiffen, AS 1949,

563 und Bundesbeschlüsse vom 27. Oktober 1949 über die Aufstellung allgemeiner Grundsätze für die Tarifbildung der schweizerischen Eisenbahnunternehmungen, AS 1949, 1508 und vom 14. Dezember 1950 über die Genehmigung des Bundesratsbeschlusses vom 16. August 1950 über die Tarifbildung der schweizerischen Eisenbahnunternehmungen, AS 1950, 1501).

Wegen der ungünstigen Erfahrungen unter der Herrschaft des Gesetzes von 1852 und der kantonalen Konzessionen band Artikel 35 des Gesetzes von 1872 die Bahnunternehmung an Tarife, die sich innerhalb den in der Konzession bezeichneten Schranken zu bewegen haben, unterwarf sämtliche Tarife und ihre Änderungen der Genehmigung durch den Bundesrat, verpflichtete die Bahnunternehmung, sie überall und für jedermann gleichmässig zu berechnen und verbot ihr, jemand einen Vorzug einzuräumen, der unter gleichen Umständen nicht jedermann eingeräumt werde und schrieb die Veröffentlichung der Tarife unter Einhaltung bestimmter Fristen vor. Diese Bestimmungen sind in den erwähnten jüngeren Erlassen grundsätzlich beibehalten, jedoch in den Einzelheiten modifiziert, um den Bahnen eine etwas beweglichere Tarifgebarung zu erlauben.

Da die von den Eisenbahngesellschaften für ihr eigenes Netz und für den direkten Verkehr untereinander erlassenen Transportreglemente die Bahnbenützer nicht befriedigten, nicht zuletzt wegen der darin enthaltenen weitgehenden Wegdingung der Haftung für Beschädigung des Transportgutes, die Kantone jedoch nichts dagegen unternehmen konnten, ermächtigte Artikel 36 des Gesetzes von 1872 den Bundesrat, ein einheitliches Transportreglement einzuführen.

Artikel 35 des Eisenbahngesetzes von 1872 erfuhr durch das erste Gesetz vom 20. März 1875 betreffend den Transport auf Eisenbahnen eine wesentliche Ergänzung noch dadurch, dass dessen Artikel 1 die Beförderungspflicht für Personen und Güter einführte. (Heute Art. 7 des Bundesgesetzes vom 11. März 1948 über den Transport auf Eisenbahnen und Schiffen, AS 1949, 563.)

2. Diese gesetzlichen Bestimmungen fanden ihren Niederschlag in den Konzessionen, wie sie nunmehr vom Bund erteilt worden sind. Sie enthalten, die Vorschriften der ursprünglichen kantonalen Konzessionen abwandelnd und ergänzend; Bestimmungen über die Konzessionsdauer, den Sitz der Unternehmung, Fristen für den Beginn und die Vollendung des Baues, Auflagen im Interesse der Landesverteidigung, Vorschriften über Spurweite, Zugkraft, den Umfang der Transportpflicht und die Wagenklassen, Fahrgeschwindigkeit und minimale Fahrleistungen und namentlich über die Taxen für den Personen-, Gepäck-, Güter- und Tierverkehr, über taxfreie Beförderung, die Pflicht zur Einführung von Retourbilletten und ermässigten Taxen für Einheimische sowie über Erhöhung und Herabsetzung der Taxen bei ungenügendem oder hohem Ertrag. Ferner schreiben die Konzessionen die Bildung von Reserven, die Versicherung der Reisenden (bis zum Erlass der Unfallversicherungsgesetzgebung auch des Personals) und die Errichtung von Personalhilfs- und Pensionskassen vor. Endlich setzen die Konzessionen im einzelnen die Bedingungen fest, unter welchen der sogenannte Rückkauf der Bahn durch den Bund bewerkstelligt werden kann.

Je nach Bahnsystem und Art der Bahn erfahren die Bestimmungen Anpassungen an diese verschiedenartigen Verhältnisse. In den langen Jahren haben sie auch dadurch Wandlungen erfahren, dass ein Teil der ursprünglich in den Konzessionen enthaltenen Bestimmungen Bestandteil von Gesetzen oder Verordnungen geworden sind. Auch haben sich in der jahrzehntelangen Praxis und namentlich in jüngster Zeit bei Erneuerungen von Konzessionen Vereinfachungen und Milderungen als zweckmässig erwiesen. Diese Anpassung an veränderte Verhältnisse und die Berücksichtigung neuer Gesichtspunkte bei der Erteilung neuer und bei der Erneuerung bisheriger Konzessionen hat dazu geführt, dass die Bestimmungen der Konzessionen, worunter namentlich diejenigen über den Rückkauf, nicht mehr so einheitlich lauten wie zu Beginn.

3. Eingedenk des von uns erwähnten Zweckes brachte das Gesetz vom 21. Dezember 1899 über Bau und Betrieb der schweizerischen Nebenbahnen (BS 7, 117) einige, obschon bescheidene Erleichterungen gegenüber den Vorschriften des Gesetzes von 1872.

Es grenzt begrifflich die Nebenbahnen von den Hauptbahnen ab und schreibt vor, dass von nun an in der Konzession anzugeben ist, ob sie für eine Nebenbahn erteilt werde. Durch Bundesbeschluss kann bei veränderten Verhältnissen eine Hauptbahn zur Nebenbahn und eine Nebenbahn zur Hauptbahn erklärt werden (Art. 1). Der Bundesrat ist befugt, Nebenbahnen sowohl hinsichtlich der Bauausführung als für den Betrieb diejenige Einfachheit zu gestatten, welche ihrer Eigenart und Zweckbestimmung entspricht sowie weitere Erleichterungen einzuräumen, sofern die Betriebssicherheit und die Rücksicht auf das Personal es erlauben. Erleichterungen sind namentlich vorgesehen in bezug auf die Pflicht zum Bahnabschluss; die Ordnung der Einzelheiten ist in das Verordnungsrecht verwiesen, w in besondere Vorschriften über Bahnen, die dem Lokalverkehr dienen und für Bergbahnen, die ihren Betrieb nicht ganzjährig führen, vorbehalten wurden (Art. 3). Die dem Lokalverkehr dienenden Nebenbahnen sind auch von der Pflicht zur Beförderung von Postsendungen befreit (Art. 4). Auch in bezug auf die Tarifbildung ist den Nebenbahnen, allerdings innert der konzessionsgemässen Schranken, ferner gegenüber gewissen Bestimmungen des Transportreglementes, tunlichste Freiheit zu gewähren (Art. 9). Strassenbahnen und gewisse Bergbahnen werden von der Pflicht zur Einrichtung einer ersatzweisen Beförderung von Personen und Postsendungen bei Betriebsunterbrüchen infolge von Naturereignissen befreit, ebenso von der Pflicht zur Führung von Militärtransporten zu ermässigten Taxen (Art. 5 und 6). Ferner wurden Erleichterungen eingeführt gegenüber den Bestimmungen des Rechnungsgesetzes (Art. 10). Das Nebenbahngesetz enthält besondere Bestimmungen über das Verhältnis zwischen Nebenbahnen unter sich und zwischen Nebenbahnen und Hauptbahnen in bezug auf die Bemessung von Vergütungen und die Kostenverteilung bei Anschlüssen und bei Niveaufkreuzungen (Art. 7 und 8). Die wichtigste Vergünstigung des Gesetzes enthält Artikel 4. Danach entrichtet der Bund, in Abweichung von Artikel 19 des Eisenbahngesetzes von 1872, Nebenbahnen, welche nicht Bestandteil einer Hauptbahn bilden, für die Beförderung der Fahrpoststücke die volle

Eilguttaxe oder höchste Gütertaxe und mangels Bildung solcher Taxen die volle Gepäcktaxe, ferner eine Vergütung für die Beförderung des fahrenden Postpersonals und für die Beförderung der Bahnpostwagen. Wenn die Postverwaltung bahneigene Wagen zur Beförderung der Postsendungen benützt, so hat sie die Mehrauslagen der Bahn für Anschaffung und Unterhalt besonderer, der Postbeförderung dienender Einrichtungen in diesen Fahrzeugen zu vergüten. Allerdings fallen alle diese Entschädigungen, insoweit sie über das Eisenbahngesetz von 1872 hinausgehen, weg, sobald und für solange, als die Bahnunternehmung nach Berücksichtigung der Abschreibungen und der Speisung der Reserven einen Reinertrag von 4 Prozent und mehr aufweist.

4. In der Voraussicht, wie sehr die Entwicklung der Industrie abhängig sein werde von der direkten Verbindung mit der Eisenbahn, unterwarf das Gesetz vom 19. Dezember 1874 über die Rechtsverhältnisse der Verbindungsgeleise zwischen dem schweizerischen Eisenbahnnetz und gewerblichen Anstalten (BS 7, 23) die Bahnunternehmungen dem Zwang zur Duldung des Anschlusses durch industrielle und gewerbliche Anstalten, welcher Zwang nur eingeschränkt ist durch die Rücksicht auf die Betriebssicherheit der anschlussgewährenden Bahn. Zur Sicherung dafür, dass die Bahnunternehmung den Anschluss nicht aus andern Gründen verweigere oder durch ungebührliche Bedingungen erschwere, übertrug dieses Gesetz die Entscheidung darüber dem Bundesrat und unterwarf die zwischen Bahnunternehmungen und Anschliessern abzuschliessenden Verträge seiner Genehmigung.

5. Neben den erwähnten Bestimmungen des Eisenbahngesetzes von 1872 über Verpflichtungen der Bahnen im Interesse der Landesverteidigung und der Post-, Telegraphen- und Telephonverwaltung sowie des öffentlichen Strassenbauwesens enthalten weitere Gesetze und namentlich ihre Vollziehungsvorschriften sowie internationale Abkommen Bestimmungen, wonach den Bahnunternehmungen zugunsten öffentlicher Verwaltungen besondere Leistungen auferlegt sind, um den Vollzug dieser Gesetze sicherzustellen. Solche Leistungen kennen die Zollgesetzgebung, die Gesetzgebung über die Massnahmen gegen gemeingefährliche Epidemien und über die Bekämpfung von Tierseuchen sowie über den Verkehr mit Lebensmitteln und Gebrauchsgegenständen.

6. Das Eisenbahngesetz von 1872 und das Nebenbahngesetz von 1899 sind, neben den Bestimmungen der Transportgesetzgebung über die Beförderungspflicht und die Tarife, die heute noch geltenden Eisenbahngrundgesetze. Es sind Rahmengesetze, welche sich auf die grundsätzlichen Bestimmungen beschränken und die Einzelheiten der Konzession und dem Verordnungsrecht überlassen. Das Verordnungsrecht ist, wie im ausländischen Eisenbahnrecht, der Mannigfaltigkeit der zu ordnenden Einzelheiten wegen von jeher besonders stark ausgebildet, namentlich auf dem Gebiet der technischen Vorschriften.

Die Eisenbahngesetzgebung von 1872 und der folgenden Jahrzehnte ist der Ausdruck der Bestrebungen des letzten Jahrhunderts, die Eisenbahnen den verschiedensten staats- und wirtschaftspolitischen Zielsetzungen dienstbar zu machen. Einerseits wünschte man im Interesse der Volkswirtschaft das Eisen-

bahnwesen nach Möglichkeit zu fördern; anderseits wurden zur Entlastung der öffentlichen Verwaltungen den Bahnen alle möglichen Auflagen gemacht, teils um die von ihrer tatsächlichen Monopolstellung befürchteten Übergriffe einzuschränken, teils um diese starke wirtschaftliche Stellung nach Möglichkeit zugunsten des Staates auszunützen.

III. Die Revisionsbedürftigkeit der Eisenbahngesetzgebung

1. Stellung der Eisenbahn im heutigen Verkehrswesen

a. Krisenhafte Erscheinungen im schweizerischen Eisenbahnwesen schon in den 70er und 90er Jahren vermochten diese in der Eisenbahngesetzgebung verankerte Einstellung von Staat und Öffentlichkeit gegenüber den Eisenbahnen nicht zu erschüttern. Nur für den Bau und Betrieb von Nebenbahnen, den es damals noch zu fördern galt, wurden bescheidene Erleichterungen eingeräumt. Es bedurfte der Krise des Dampfbetriebes während des ersten Weltkrieges und der darauf folgenden grossen und lange dauernden Wirtschaftskrise, welche die Bahnen von staatlicher Unterstützung abhängig machten, um ernste Zweifel gegenüber dem bisherigen System der Eisenbahngesetzgebung aufkommen zu lassen. Indessen erkannte man noch nicht den Strukturwandel im Verkehrswesen und dessen Auswirkungen, sondern hielt die Hilfebedürftigkeit der Bahnen für einen vorübergehenden Notstand, der durch entsprechende, aber kurzfristig gedachte Hilfemassnahmen zu überwinden sei. Die Hilfesetzgebung von 1918 bis 1937 entspricht dieser Auffassung.

b. Inzwischen begannen sich die mit dem Aufkommen des Automobils verbundenen tiefgehenden Wandlungen in der Struktur des gesamten Verkehrswesens deutlicher abzuzeichnen. Deren Auswirkung auf die Eisenbahnen war aber noch nicht in ihrer ganzen Tragweite zu übersehen. Doch hatte man es von nun an mit dem Problem der sogenannten Koordination der Verkehrsmittel zu tun. Mit diesen äusserst komplexen Fragen haben sich alle Staaten mit entwickeltem Verkehrswesen auseinanderzusetzen. Überall wird nach einem zweckdienlichen, mit den Bedürfnissen der nationalen Wirtschaft und den Interessen der Landesverteidigung übereinstimmenden Ausgleich gesucht, ohne dass es bis jetzt zu befriedigenden Lösungen gekommen wäre und welche in unserem Lande die Zustimmung des Volkes gefunden hätten.

Wir haben uns mit dieser Lage schon in der Botschaft vom 24. November 1936 zum Entwurf eines Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen (BBl 1936, III, 223 ff.) einlässlich befasst und dort dargelegt:

Würde die Eisenbahnmot allein von der Krise verursacht, so dürfte man noch hoffen, dass sie nur vorübergehender Art sein werde. Doch ist sie durch eine zweite Ursache hervorgerufen, nämlich durch den Siegeszug des Automobils. Nachdem dieses Verkehrsmittel schon vor dem ersten Weltkrieg eine beachtliche Bedeutung erlangt hatte, bewährte und vervollkommnete es sich, so dass es alsbald nicht nur seine Konkurrenzierung der Bahnen im Personenverkehr namhaft verschärfen, sondern namentlich im Warenverkehr in ungeahnter Masse als ihr Nebenbuhler auftreten konnte. Dabei verstand es seine natürlichen Vorteile auszunützen und insbesondere den Bahnen, deren Einnahmenwirtschaft auf dem Werttarifsystem aufgebaut ist, viel von den wertvollen und gutzahlenden Transporten zu entziehen. Begünstigt wurde das Automobil

in seiner Entwicklung durch die Einstellung von Gesetzgeber und Volk ihm gegenüber und namentlich durch den Umstand, dass die Bahn von jeher unter der Last grosser Kapitalaufwendungen, beengender Tarif- und Transportvorschriften und bis weit ins einzelne reglementierter Betriebsbedingungen zu arbeiten hat. So hatte es der Automobilverkehr, dessen Entfaltung sich sprunghaft vollzog, leicht, das bisherige faktische Transportmonopol der Bahn ein für allemal zu brechen und auf der Strasse als gewichtiger Mitbewerber um die Transporte auf kurze und lange Entfernungen aufzutreten. – Das Problem Eisenbahn/Automobil beherrscht alle andern. Soll es nach dem Gesichtspunkt des allgemeinen Interesses gelöst werden, so muss eine Ordnung des Verkehrs eingeführt werden. Einer Koordination bedarf in erster Linie der Güterverkehr. Er hat namentlich in der Zeit der guten Konjunkturen stets die Grundlage und Stütze der grossen Bahnen gebildet und für die mangelnde Rentabilität des Personenverkehrs das Gegengewicht geschaffen, damit die Bahnen ihr Kapital verzinsen und ihre Anlagen erneuern konnten. Die ausschlaggebende Rolle des Güterverkehrs ergab sich ebenso sehr aus der Menge der zu besorgenden Transporte als infolge der Anwendung des für die Bahnen massgebenden Werttarifsystems. Es gestattete den Bahnen die Beförderung billiger Massengüter, die für die Volkswirtschaft von oberster Bedeutung ist, zu billigen Frachtsätzen zu übernehmen und sich dafür an den höheren Taxen für die Beförderung wertvollerer Güter, welche die entsprechende Frachtbelastung ertragen können, zu erholen. Das war ohne weiteres möglich unter der Herrschaft des Transportmonopols der Eisenbahnen. Heute, nach dessen Verlust, sind die Gütertransporte der Bahnen sowohl hinsichtlich der Menge wie bezüglich der Anwendung des Werttarifsystems, soweit es wenigstens dessen bisher konsequente Ausbildung betrifft, gefährdet. – Einen grossen Teil der erlittenen Verluste müssen die Bahnen als endgültig betrachten. – Die Koordination kann auch am Personenverkehr nicht vorübergehen. Da zu einer richtigen, fortschrittlich eingestellten Bedienung des Personenverkehrs die Eisenbahn trotz der Beteiligung des Automobils an diesem Verkehr ebenso berufen und dafür in hohem Grad unersetzbar ist, muss sie zur Erfüllung dieser Pflicht in dem Masse einen angemessenen Schutz erhalten, soweit er sich aus allgemein wirtschaftlichen Gesichtspunkten heraus verantworten lässt. – Eine Koordination, so wertvoll sie selbst für das Automobil ist, ist für die Eisenbahn unentbehrlich, um ihr, die mit einem gegebenen, von der Allgemeinheit getragenen, hohen Kapitalaufwand und relativ teuren Betriebskosten rechnen muss, einermassen sichere Grundlagen zu geben hinsichtlich der Art und Menge ihrer Transporte. Früher bildete das Transportmonopol das Mittel dazu; nach seinem Verlust muss auf andere Weise Abhilfe geschaffen werden.

Wir brauchen nicht im einzelnen in Erinnerung zu rufen, welche Versuche, eine Koordination herbeizuführen, bis jetzt unternommen worden sind und welches Schicksal ihnen beschieden war. Das Verkehrsteilungsgesetz von 1934 wurde in der Volksabstimmung verworfen. Die auch vom Autotransportgewerbe gewünschte Autotransportordnung von 1938 vermochte eine gewisse koordinatorische Wirkung zu erzielen. Ihrer Überführung in die ordentliche Gesetzgebung versagte das Volk 1951 die Zustimmung. Die 1943 von Ihnen beschlossene Ergänzung der Bundesverfassung durch einen Artikel 23^{ter} als Grundlage für eine Koordinationsgesetzgebung ist 1946 von Volk und Ständen verworfen worden.

c. Die 1949 von uns eingesetzte Kommission für die Koordinierung des Verkehrs empfiehlt in ihrem Bericht vom 30. April 1954, nach einer eingehenden Untersuchung der ungleichen Betriebsbedingungen von Bahn und Automobil und der sich daraus ergebenden Ungleichheiten im Wettbewerb, und nach einem Rückblick über die bisherigen Koordinationsversuche, fürs erste die Ausgestaltung einer freiwilligen, privatrechtlich fundierten Zusammenarbeit zwischen Schiene und Strasse in der Meinung, dass diese sich weitgehend ohne neue ver-

fassungsrechtliche Grundlagen werde verwirklichen lassen. Wenn sich eine neue Gesetzgebung ähnlich der Autotransportordnung doch noch aufdrängen sollte, bedürfe es, um den gewerbsmässigen Automobilgüterverkehr zu regeln, einer neuen Verfassungsbestimmung.

Dazu empfiehlt die Kommission den Abbau der den Bahnen durch die bisherige Eisenbahngesetzgebung auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und sogenannten bahnfremden Lasten durch eine Revision dieser Gesetzgebung und, wo sich dies mit Rücksicht auf die Interessen der Volkswirtschaft und der Landesverteidigung nicht durchführen lasse, die Abgeltung dieser Lasten. Eine weitere Möglichkeit erblickte sie in einer Belastung desjenigen Teiles des privaten Verkehrs, der zu den öffentlichen Verkehrsunternehmungen in Konkurrenz steht.

Was die Zusammenarbeit zwischen Bahn und Automobil auf Grund privatrechtlicher Vereinbarungen betrifft, sind Sie über den Stand dieser Bemühungen und ihre Ergebnisse in unseren Geschäftsberichten (1953 S. 363/364; 1954 S. 385/386) orientiert worden. Andere von der Kommission aufgeworfene Fragen wie die, ob das Automobil die ihm zuzurechnenden Kosten des Strassenbaues und -unterhaltes sowie der Verkehrsregelung durch Gebühren, Zollbeträffnisse und andere Leistungen decke, bedingen weitere Untersuchungen, die noch nicht abgeschlossen sind.

Mit Rücksicht auf die verfassungsmässig immer noch nicht stabilisierte Finanzordnung des Bundes ruft die Empfehlung der Kommission, wonach der Bund den Bahnen die im öffentlichen Interesse auferlegten Verpflichtungen in dem Umfang abgelden soll, als diese sich aus Rücksicht auf Bedürfnisse der Volkswirtschaft und der Landesverteidigung nicht beseitigen oder mildern lassen, einer besonders sorgfältigen Prüfung.

Vorerst müssen Charakter und Umfang dieser gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und sogenannten bahnfremden Lasten sowie ihre finanzielle Tragweite noch näher abgeklärt werden, welche Untersuchung im Gange ist.

d. Durch die Eingabe des Kleinen Rates des Kantons Graubünden und die Interpellationen Grimm und Mohr im Nationalrat sowie Vieli im Ständerat im Jahre 1948 ist die Verstaatlichung weiterer, namentlich an die Bundesbahnen anschliessender Privatbahnen angeregt worden. Durch die Eingliederung weiterer Bahnen in das Netz der Bundesbahnen sollen die Eisenbahnprobleme vereinfacht werden. Man verspricht sich davon nicht zuletzt eine Annäherung der hohen Tarife einzelner konzessionierter Bahnen an das Niveau der Bundesbahntarife. Andernfalls solle der Bund Beiträge an die Herabsetzung der Tarife wichtiger Bahnen leisten.

Wir haben diese Fragen einer besondern Expertenkommission unterbreitet. Obschon in deren Bericht vom 10. Mai 1952 unter gewissen Voraussetzungen die Verstaatlichung von 15 Bahnen empfohlen wird, gab auch diese Kommission sich Rechenschaft über die Schwierigkeiten, welche sich einem solchen Vorhaben entgegenstellen, nicht zuletzt über die finanzielle Tragweite einer Herabsetzung der Tarife konzessionierter Bahnen durch ständige Zuschüsse des Bundes.

Wir mussten feststellen, dass zur Zeit weder die Verstaatlichung weiterer Bahnen noch die gewaltige Mittel erfordernde Subventionierung von Bahnen zum Zwecke der Herabsetzung ihrer Tarife eine Lösung der Verkehrsprobleme brächte und deswegen wahrscheinlich nicht die Zustimmung des Volkes finden würde und haben darauf in unserer Botschaft vom 23. Oktober 1953 zum Bundesbeschluss über eine finanzielle Hilfe an den Kanton Graubünden und die Rhätische Bahn hingewiesen (BB1 1953, III, 390–392). Mit diesen Massnahmen wäre für die nicht verstaatlichten Bahnen nichts gewonnen und insofern das Eisenbahnproblem nicht gelöst.

e. Das Automobil hat noch eine grosse Entwicklung vor sich. Dieses neue, äusserst leistungsfähige und den individuellen Transportbedürfnissen besonders anpassungsfähige Verkehrsmittel wird noch viel intensiver und dies auch im öffentlichen Verkehr eingesetzt werden. Es ist sowohl für die Wirtschaft als für die Landesverteidigung unentbehrlich geworden.

Die Eisenbahn ist, gesamthaft betrachtet, nicht weniger unentbehrlich geblieben. Sie ist heute noch das wichtigste Verkehrsmittel für den Transport von Personen und Gütern aller Art, wofür ihre Anlagen, ihr Material sowie ihre Betriebsorganisation ausreichen müssen. Ohne die Leistungsfähigkeit und die Vorzüge des Automobils in der modernen Wirtschaft im geringsten zu verkennen, ist die Eisenbahn wegen der ihr eigenen Leistungsfähigkeit, ihres regelmässigen Betriebes und ihrer im Gegensatz zum privaten Automobilverkehr gesetzlich gebundenen Betriebs- und Tarifgebarung immer noch der Träger des volkswirtschaftlich wichtigsten Verkehrs. Sie hat trotz grosser Wandlungen im heutigen Verkehrswesen, wodurch sie immer stärker dem ständig schärferen Wettbewerb des freieren Automobils ausgesetzt ist, weiterhin überwiegend den öffentlichen Verkehr zu bewältigen. Staat und Wirtschaft können auf die durch das Eisenbahnsystem unseres Landes gewährleistete Verkehrsbedienung nicht verzichten. Seitens der auch heute noch auf die Eisenbahn angewiesenen, dezentralisierten Wirtschaft unseres Landes und seiner wachsenden Bevölkerung sind die Anforderungen an die Verkehrsleistungen der Eisenbahnen noch gewachsen. Ihnen ist jedoch die rein kaufmännische Geschäftsführung versagt, weil sie durch Gesetz und Konzession dazu verhalten sind, der Volkswirtschaft und der Landesverteidigung zu dienen und dafür, anders als ein privater Betrieb, ihre Anlagen und Betriebsmittel entsprechend den Bedürfnissen des Verkehrs bereitzuhalten und sie unter Ausrichtung ihrer Tarifgebarung auf diese öffentlichen Interessen einzusetzen.

Schien es unmittelbar nach dem letzten Krieg, als ob angesichts der fortschreitenden Motorisierung die Eisenbahnen für die Bedürfnisse der Landesverteidigung lange nicht mehr dieselbe Bedeutung hätten, haben die anlässlich der Untersuchungen der Expertenkommission für Eisenbahnrückkaufsfragen durch das Militärdepartement getroffenen Erhebungen ergeben, dass grundsätzlich alle Transportunternehmungen und vorab Eisenbahnen sowohl im Zustand der bewaffneten Neutralität als sogar im Kriege für die Armee von Interesse sind. Alle grösseren und jedenfalls alle von der Kommission zur Verstaatlichung

empfohlenen Bahnen weisen ein militärisches Interesse auf. Das erklärt sich aus den Erfahrungen während des zweiten Weltkrieges, wo neben den militärischen Anforderungen die Transportbedürfnisse eines regen Wirtschaftslebens zu befriedigen waren und gleichzeitig das Land unter dem Mangel an Motortreibstoffen und Ersatzteilen für Strassenfahrzeuge litt.

Wir haben in unserer Botschaft vom 16. August 1950 über die Genehmigung des Bundesratsbeschlusses vom 16. August 1950 über die Tarifbildung der schweizerischen Eisenbahnunternehmungen (BBl 1950, II, 633 ff.) dargelegt:

Auch in Zukunft muss die Tarifpolitik der Eisenbahnen als öffentliche Transportunternehmung nicht nur durch deren betriebliches Interesse, sondern auch durch die Rücksicht auf das Gemeininteresse bestimmt werden. Die Durchführung dieses Grundsatzes bereitet allerdings seit dem Verlust des Transportmonopols der Eisenbahnen gewisse Schwierigkeiten, um so mehr als es bis heute nicht gelungen ist, eine befriedigende Koordination unter den verschiedenen Verkehrsmitteln herbeizuführen. Der Zweck der Tarifreform musste deshalb in einer besseren Anpassung der Eisenbahntarife an die Automobilkonkurrenz und an die Selbstkosten bestehen. Die Konkurrenz anderer Verkehrsmittel zwingt die Eisenbahnen, zur Erhaltung des Verkehrs die hohen Tarife abzubauen und den Ausgleich in der Erhöhung der aus volkswirtschaftlichen Gründen sehr niedrig angesetzten Sozial- und Ausnahmetarife zu suchen. So sind z.B. bei den Personentarifen die ausgesprochensten Sozialtarife wie Arbeiter- und Schülerabonnemente zwar stärker als die Normaltarife erhöht worden. Sie konnten aber trotzdem nicht so festgesetzt werden, wie dies aus betriebswirtschaftlichen Erwägungen angezeigt gewesen wäre. Auch bei der Gütertarifreform erwies es sich als unmöglich, diese Tarife völlig den veränderten Verhältnissen anzupassen und eine entsprechende Abschwächung des Werttarifsystems vorzunehmen. Die Wirtschaft ist zu empfindlich gegen Änderungen im Aufbau der Gütertarife, da solche Änderungen in alte Standortsbeziehungen eingreifen und kaum zu übersehende Nebenwirkungen auslösen können.

Nach diesen von Ihnen gutgeheissenen Grundsätzen über die Tarifbildung haben die Eisenbahnunternehmungen nach wie vor auf die volkswirtschaftlichen, kulturellen und sozialen Bedürfnisse des Landes Rücksicht zu nehmen, soweit ihre finanziellen Mittel es gestatten. Was den letzteren Vorbehalt betrifft, wird man sich Rechenschaft geben müssen, dass die darin gegebenen Möglichkeiten einer Änderung der Tarifpolitik der Bahnen begrenzt sind. Einmal erweisen sich die Wirtschaftskreise gegenüber einer Änderung des Tarifsystems als sehr empfindlich. Zum andern können gewisse Tarife schon deshalb nicht einfach den Kosten angepasst und erhöht werden, weil ihre Erhöhung von den Strassenverkehrsunternehmern unterboten würde und den Bahnen nur die Abwanderung weiterer Transporte auf die Strasse droht.

Die Expertenkommission für die Koordinierung des Verkehrs stellte, nachdem sie diese Zusammenhänge noch einmal untersucht hat, selber fest:

Es lassen sich aber weder alle gesetzlichen Auflagen noch die übrigen, traditionell gewordenen gemeinwirtschaftlichen Leistungen der Bahnen beseitigen. Ein Mindestmass an Rücksichten auf das Interesse der Allgemeinheit ist mit jedem öffentlichen Verkehrsdienst inhärent verbunden. So ist jedenfalls grundsätzlich an der Betriebs- und Transportpflicht festzuhalten. Es ist in unserem Lande kaum denkbar, dass den Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs die Freiheit eingeräumt würde, die Tarife rein nach marktwirtschaftlichen Regeln auf dem Wege der Vereinbarung mit den

Transportgebern festzusetzen. Man wird an der Verpflichtung, Tarife zu veröffentlichen, die gegenüber jedermann verbindlich sind, festhalten müssen. In der Gewährung ernähsigter Frachtsätze auf dem Vertragsweg zur Sicherung von Transporten in Konkurrenz gegen andere Verkehrsmittel, wie dies bereits in gewissem Umfange geschieht (Art. 11 des Transportgesetzes von 1948), sollte den Bahnen der kommerziell notwendige Spielraum eingeräumt werden. – Im weitern erscheint es der Kommission als gegeben, dass die Bahnen in ihrem Bestreben, den Grundsatz der Werttarifizierung auf betriebswirtschaftliche Grundlagen zu stellen, fortfahren. Es hat sich bei der Tarifreform im Güterverkehr gezeigt, dass dieses Ziel nur schrittweise zu erreichen ist. – Die regelmässige Beförderung von Personen im Linienverkehr ist ohne verbindliche, öffentlich bekanntgemachte Fahrpläne nicht denkbar. Das öffentliche Interesse lässt sich bei der Fahrplangestaltung nicht ausschalten, und sie wird daher auch immer mit gewissen gemeinwirtschaftlichen Leistungen verknüpft bleiben. Gerade der Wettbewerbsgesichtspunkt verlangt, soweit es die Dichte der Verkehrsströme rechtfertigt, einen gut ausgebauten Fahrplan mit häufigen Fahrgelegenheiten. Eine gegenteilige Fahrplanpolitik könnte unter bestimmten Verhältnissen geradezu einen volkswirtschaftlichen Mehraufwand hervorrufen (nämlich durch eine weitere Erhöhung des Bestandes der Strassentransportmittel und ihrer Unternehmungsformen).

Wohl entspricht ein Teil der den Bahnunternehmungen gesetzlich vorgeschriebenen Pflichten der technischen Eigenart des Bahnbetriebes, so, dass die durch sie geforderten Massnahmen der Bahnen, zumal im heutigen Wettbewerb mit andern Verkehrsmitteln, auch dann beibehalten werden müssten, wenn der Gesetzgeber die Bahnen davon befreien würde. Nichtsdestoweniger können Staat und Wirtschaft auf die wesentlichsten dieser Auflagen nicht verzichten, sollen nicht Störungen im Gefüge der auf die Bedienung des Verkehrs durch Eisenbahnen angewiesenen Wirtschaft eintreten. Lösungen, welche die Bahnen verhalten, als öffentlicher Verkehrsdienst zu funktionieren, ohne dass das andere, von solchen Bindungen freie Verkehrsmittel auf die Dauer ihre wirtschaftliche Existenz gefährdet, müssten umfassender sein. Eine den Verhältnissen in unserem Lande entsprechende Ordnung des Verkehrswesens, welche neuer verfassungsrechtlicher Grundlagen bedürfte, ist noch nicht gefunden.

2. Ziel und Umfang der Revision der Eisenbahngesetzgebung

Die heutige Revision dieser Gesetzgebung muss sich im Rahmen der derzeitigen Verfassung bewegen.

Gestützt darauf sollte sie, unter Wahrung der öffentlichen Interessen, den Bahnen die sofort durchführbaren Erleichterungen verschaffen, welche die veränderte Lage im Verkehrswesen erfordert. Es handelt sich im wesentlichen um die Beseitigung oder Milderung von besonderen Leistungen der Bahnen für öffentliche Verwaltungen des Bundes und der Kantone. Hier gilt es Belastungen zu beseitigen oder anders zu verteilen, welche sich nur solange rechtfertigen liessen, als die Bahnen eine Monopolstellung im Verkehr einnahmen.

Das Eisenbahnnetz ist berufen, dem Lande noch bessere Dienste als bisher zu leisten. Allein die Bahnen des allgemeinen Verkehrs haben heute einen Anlagenwert von rund zwei Milliarden Franken, der nicht aufs Spiel gesetzt werden darf. Um die Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit dieser Bahnen zu erhöhen, bedarf es dazu geeigneter technischer Verbesserungen und Neuerungen, vor allem

moderner Fahrzeuge, Signal- und Sicherungseinrichtungen und, wo wünschbar, der Fortsetzung der Elektrifikation oder der Einführung der Dieseltraktion. Die Verbesserung der Anschlüsse an ausländische Bahnstrecken und die äusserst kostspielige Beseitigung der Niveauübergänge stellen immer neue Probleme.

Aus guten Gründen wird der Ausbau des schweizerischen Hauptstrassennetzes und der Alpenstrassen als volkswirtschaftliche und militärische Notwendigkeit anerkannt. Die Bedeutung dieser Werke wächst zusehends. Dieselben Erwägungen führten zur Förderung der schweizerischen Luftfahrt von Gesetzes wegen. Für beide Zwecke wurden und werden von Bund und Kantonen beträchtliche Mittel eingesetzt.

Wir haben uns anlässlich der Vorlage über die Anschaffung von Flugzeugen für den Langstreckenverkehr der Swissair mit der grundsätzlichen Bedeutung der schweizerischen Luftfahrt befasst und der Überzeugung Ausdruck gegeben, dass der Luftverkehr im Dienste unserer Volkswirtschaft stehe und ein öffentlicher Dienst sei (BBl 1950, II, 173).

Eine entsprechende Haltung drängt sich gegenüber den Bahnen auf. Wir sind von der Notwendigkeit überzeugt, dem immer noch wichtigsten Verkehrsmittel unseres Landes die gleiche Aufmerksamkeit zu schenken, wie sie heute Strassen und Luftfahrt verdienen. Dies gilt mindestens für die für den allgemeinen Verkehr wichtigsten Bahnen. Viele sind ohnehin nur noch dem Namen und ihrer rechtlichen Organisationsform nach Privatbahnen; in Wirklichkeit sind, wie die Übersicht zeigt, Bund, Kantone und andere öffentliche Gemeinwesen und Korporationen finanziell schon auffallend stark beteiligt und waren es bei einzelnen von Anbeginn.

Aktienkapital (in Millionen Franken)								
Jahr	Bund	%	Kantone, Kantonalbanken, Gemeinden	%	Private	%	Total	%
1940	12,4	7,8	97,5	61,1	49,7	31,1	159,6	100
1950	33,7	20,6	92,2	56,5	37,4	22,9	163,3	100
1955	33,7	20,6	92,2	56,5	37,4	22,9	163,3	100

Feste Anleihen und Darlehen (in Millionen Franken)								
Jahr	Bund	%	Kantone, Kantonalbanken, Gemeinden	%	Private	%	Total	%
1940	58,3	19,3	189,6	62,6	54,7	18,1	302,6	100
1950	60,2	31,9	112,6	59,5	16,3	8,6	189,1	100
1955	111,6	55,8	70,0	35,0	18,5	9,2	200,1	100

Während der Kriegs- und Nachkriegsjahre sind viele dieser Bahnen wegen ihrer misslichen finanziellen Lage mit der Erneuerung ihrer Anlagen und der Fahrzeuge in Rückstand geraten. Dringend wünschbare technische Neuerungen mussten unterbleiben. Trotzdem dank der Hilfeleistungsgesetzgebung von 1939 und 1949 manches erreicht worden ist, bleibt noch vieles nachzuholen, damit die Verbesserung der öffentlichen Verkehrsbedienung nicht weiter hintangehalten wird, der öffentliche Verkehrsdienst der Bahnen gegenüber den Strassenverkehrsmitteln wettbewerbsfähig bleibt und nicht mangels genügender Einnahmen seitens Bund und Kantonen dauernd zuschussbedürftig wird.

Wo aber für den allgemeinen Verkehr unentbehrliche Bahnen ihre Betriebsausgaben einschliesslich der zur Erhaltung der Substanz nötigen Abschreibungen nicht mehr zu decken vermögen, ist darauf Bedacht zu nehmen, wie bisher, durch das Zusammenwirken von Bund und den beteiligten Kantonen die Aufrechterhaltung des Betriebes zu sichern, mindestens für solange, als nicht andere Massnahmen zur Angleichung der Wettbewerbsbedingungen zwischen Schiene und Strasse haben getroffen werden können und sich auswirken. Bei weniger wichtigen Bahnen und namentlich dort, wo ihre Aufrechterhaltung auf die Dauer einen zu hohen Aufwand an öffentlichen Mitteln erfordern würde, muss ihre Umstellung auf einen Strassentransportbetrieb, sofern dieser wirtschaftlicher erscheint, ernstlich erwogen und von Gesetzes wegen gefördert werden unter gebührender Rücksicht auf die künftige Bedienung des Verkehrs.

Die Grundsätze der bis jetzt befristeten Hilfeleistungsgesetzgebung sollten daher ins Eisenbahngesetz übernommen werden.

Einzelne Bahnen sind im Begriff, aus finanziellen und betriebswirtschaftlichen Erwägungen zum gemischten Betrieb überzugehen, d.h. je nach dem Verkehrsaufkommen Strassenfahrzeuge einzusetzen, ohne den Bahnbetrieb ganz aufzugeben. Wir glauben, dass diese Betriebsform, wo sie sich als wirtschaftlich herausstellt, sich noch ausbreiten wird. Soweit das öffentliche Interesse die Anwendung einheitlichen Rechtes wünschbar erscheinen lässt, sollten eisenbahnrechtliche Bestimmungen auf diese gemischten Betriebe anwendbar erklärt werden können.

Die Wahrung von schon bis jetzt aus Vereinbarungen über Hilfeleistung und aus künftigen Massnahmen dieser Art fliessenden Rechten der öffentlichen Körperschaften bedingen eine Aufsicht über das Rechnungswesen der Bahnunternehmungen. Da wegen des besonderen Interesses des Staates an den Bahnen schon 1888 gesetzliche Bestimmungen über ihr Rechnungswesen erlassen werden mussten, rechtfertigt es sich, die Grundsätze des geltenden Rechnungsgesetzes von 1896 in das Eisenbahngesetz zu übernehmen und im Zusammenhang damit sowie im Hinblick auf Artikel 19 des Bundesbahngesetzes von 1944 die stark voneinander abweichenden Konzessionsbestimmungen über die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Bundes und die Bemessung des Erwerbspreises einheitlich zu umschreiben und im Gesetz zu verankern.

Die Personalfürsorgeeinrichtungen der Bahnen sind schon im Hilfskassengesetz von 1889 der Aufsicht unterworfen worden. Nach wie vor setzt die Ver-

waltung, zumal von Pensionskassen, die Anwendung versicherungstechnischer Grundsätze voraus. Es empfiehlt sich deshalb, die wesentlichsten Vorschriften auch dieses Gesetzes in das neue Eisenbahngesetz zu übernehmen.

Charakteristisch für die schweizerische Eisenbahngesetzgebung war von jeher, dass eine Anzahl von Gesetzen oder Bestimmungen einzelner Gesetze gleichzeitig für die vom Bunde konzessionierten Schiffahrtsbetriebe galten, so das Transportgesetz und das Transportreglement, das Verpfändungs- und Zwangsliquidationsgesetz, das Hilfskassengesetz, die Eisenbahnhilfegesetzgebung und das Konzessionsgebührengesetz. Da ein Teil dieser Gesetze, weil sie in den Entwurf eingearbeitet wurden, zur Aufhebung vorgesehen ist, umschreibt der Entwurf in Artikel 85, inwieweit seine Bestimmungen auf andere vom Bunde konzessionierte Transportunternehmungen, insbesondere auf Schiffahrtsunternehmungen, sinngemäss anwendbar sein sollen.

Unser Bestreben ging dahin, bisher bewährtes, jedoch in verschiedenen Erlassen zerstreutes Recht beizubehalten, es unter Verzicht auf entbehrliche Bestimmungen neu zu gliedern, es mit neuem Recht in einem einzigen Gesetz zusammenzufassen.

3. Die Revisionsarbeiten

a. Wir haben unsere 1936 zur Vorbereitung des Privatbahnhilfegesetzes eingesetzte Expertenkommission gleichzeitig mit der Bearbeitung der Revision der Eisenbahngesetze von 1872 und 1899 beauftragt. Diese von Herrn Kreisdirektor Dr. R. Herold, Zürich, und nach seinem frühen Hinschied von Herrn Prof. Volmar, Bern, präsidierte Kommission, welcher die Eisenbahndirektoren Kesselring, St. Gallen, und Remy, Freiburg, sowie Prof. Marbach, Bern, angehörten, schloss ihre Arbeiten am 1. Februar 1940 mit einem Entwurf zu einem neuen Eisenbahngesetz ab, der die Grundlage für alle weiteren Revisionsarbeiten gebildet hat. Schon dieser Entwurf war als ein auf die wesentlichsten Grundsätze beschränktes Rahmengesetz gedacht, das anstelle der Eisenbahngesetze von 1872 und 1899 sowie des Stimmrechtsgesetzes von 1895 treten sollte. Die Kommission baute das Transportrecht in ihren Entwurf ein, um das Transportgesetz von 1893 den 1933 neuerdings revidierten Übereinkommen über den internationalen Personen- und Gepäck- sowie über den internationalen Eisenbahnfrachtverkehr anzupassen, welche 1938 in Kraft getreten waren. Im übrigen erachtete es die Kommission für ratsam, es bei diesem Revisionsprogramm bewenden zu lassen und dessen Erweiterung späteren Bemühungen vorzubehalten. Ihr Entwurf war darauf angelegt, dass er weiteren Revisionsbemühungen nicht vorgreifen sollte. Die Kommission erkannte schon die Folgen des Verlustes der früheren Monopolstellung der Bahnen und die Wünschbarkeit der Entlastung der Bahnen von einer Reihe Verpflichtungen und suchte deshalb das Verhältnis zwischen Staat und Eisenbahn neu zu bestimmen. Deswegen riet sie dazu, die bisher sehr liberale Konzessionierungspraxis nicht mehr aufrechtzuerhalten. Das schweizerische Eisenbahnnetz sei als ausgebaut zu betrachten; eher sei beim Bau von Eisenbahnen hier und dort zu viel geschehen. Die Kommission befür-

wortete die Übertragung der Kompetenz in Eisenbahnkonzessionssachen an den Bundesrat.

b. Der Krieg 1939–1945 und vordringliche Gesetzesvorlagen auf dem Gebiete des Verkehrswesens hemmten den Fortgang der Revisionsarbeiten.

1936 bis 1938 war die Autotransportordnung vorbereitet worden und nach ihrer Inkraftsetzung im August 1940 zu vollziehen, ebenso das 1939 erlassene Privatbahnhilfegesetz. 1940 hatten wir über ausserordentliche Massnahmen zugunsten notleidender Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmungen zu beschliessen (Kriegshilfe). 1941 unterbreiteten wir Ihnen die Vorlage zur Ergänzung der Bundesverfassung durch einen Artikel 23^{ter} über die Koordinierung des Verkehrs. 1943 überwiesen wir Ihnen die Nachtragsbotschaft zum Bundesbahngesetz, dessen Entwurf Ihnen 1936 vorgelegt worden war.

Ab 1945 kam die Revision der Eisenbahngesetzgebung wieder in Gang durch die Vorlage zu einem neuen Gesetz über den Transport auf Eisenbahnen und Schiffen (BBl 1946, II, 877), welche Materie wir wegen des Zusammenhanges mit dem internationalen Eisenbahntransportrecht aus dem Entwurf der Expertenkommission herausgenommen haben, um sie vorweg zu ordnen. Darauf erliessen wir 1949 das Transportreglement. 1948 unterbreiteten wir Ihnen eine Vorlage über eine Teilrevision des Arbeitszeitgesetzes (BBl 1948, I, 194). 1949 folgten die Ergänzung des Gesetzes von 1939 über die Privatbahnhilfe (BBl 1949, I, 217), die Entwürfe zum Trolleybusgesetz (BBl 1949, II, 107), zur revidierten Autotransportordnung (BBl 1949, II, 212) und die Vorlage über die allgemeinen Grundsätze für die Tarifbildung der schweizerischen Eisenbahnunternehmungen (BBl 1949, II, 198) und darüber 1950 eine weitere Vorlage (BBl 1950, II, 628).

c. Nach verschiedenen internen Entwürfen ermächtigte das Post- und Eisenbahndepartement das Amt für Verkehr, im Mai 1950 einen Vorentwurf zu einem neuen Eisenbahngesetz in Umfrage zu setzen. Neben den interessierten Ämtern der Bundesverwaltung und dem Bundesgericht äusserten sich dazu die Bundesbahnen, die Post-, Telegraphen- und Telefonverwaltung, der Verband Schweizerischer Transportanstalten und der Verband Schweizerischer Dampfschifffahrtsunternehmungen, die Strassenverkehrsverbände, der Schweizerische Eisenbahnverband und verschiedene andere Fachvereinigungen. Ferner wurde er den kantonalen Behörden, der Baudirektorenkonferenz, der Interkantonalen Kommission für das Motorfahrzeugwesen (jetzt für den Strassenverkehr) und der Sanitätsdirektorenkonferenz unterbreitet und sowohl von unserer Kommission für Rückkaufsrufen als derjenigen über die Koordinierung des Verkehrs begutachtet. In letzterer waren auch Experten der Spitzenverbände der Wirtschaft vertreten.

Die Zusammenstellung, Prüfung und Auswertung dieser Vernehmlassungen mit insgesamt 600 Abänderungsanträgen führte Ende 1953 zu einem neuen Vorentwurf, der im Frühjahr 1954 mit den öffentlichen Transportanstalten erörtert wurde, welche neue Ergänzungs- und Abänderungsanträge stellten. Im Juli 1954 wurde ein bereinigter Vorentwurf des Post- und Eisenbahndepartementes den

Departementen des Bundesrates zur Stellungnahme unterbreitet, weitere Anträge entgegengenommen und danach der Entwurf bereinigt.

d. Unterdessen haben wir noch folgende Botschaften vorgelegt:

- 1951 über eine vorübergehende Hilfe zur Aufrechterhaltung des Betriebes privater Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmen (BBl 1951, I, 885) und über Hilfeleistung an lawinen- und hochwassergeschädigte private Eisenbahnen (BBl 1951, III, 273 und 876);
- 1953 über eine finanzielle Hilfe an den Kanton Graubünden und die Rhätische Bahn (BBl 1953, III, 381) und
- 1954 über die Verlängerung der Geltungsdauer des Bundesbeschlusses vom 3. Oktober 1951 bis zum Inkrafttreten eines neuen Eisenbahngesetzes (BBl 1954, I, 1013).

IV. Grundzüge des Entwurfes

Der Entwurf ordnet mit wenigen Ausnahmen die gesamten Beziehungen zwischen Staat und Bahnunternehmen unter Vorbehalt des Gesetzes vom 23. Juni 1944 über die Schweizerischen Bundesbahnen (BS 7, 195) und der andern auf Eisenbahnen anwendbaren Gesetze.

Mit Rücksicht auf die veränderte Stellung der Eisenbahnen im heutigen Verkehrswesen wurden überholte oder bei der gebotenen Beschränkung auf das grundsätzlich Wichtige entbehrliche Bestimmungen des bisherigen Eisenbahnrechtes fallen gelassen.

Bewährtes altes und in allen kontinental-europäischen Staaten mit einem Konzessions- und Aufsichtssystem über Eisenbahnen Bestandteil der Eisenbahngesetzgebung bildendes Recht haben wir beibehalten, unter Verzicht auf zu sehr ins einzelne gehende Vorschriften, welche ihrer Natur und Bedeutung nach den Verordnungen und der Konzession überlassen werden dürfen. Beim überlieferten Recht handelt es sich vor allem um die dem heutigen Stand angepassten Bestimmungen des ersten Abschnittes über die Einteilung der Bahnen, Gerichtsstand und Enteignungsrecht; im zweiten und dritten Abschnitt sind es die Grundsätze über die Erteilung und Erneuerung der Konzession, die aus ihr fließenden Rechte und Pflichten, die Aufsichtsbefugnisse des Bundes und die Ordnung der Zuständigkeiten. Der vierte Abschnitt enthält die Vorschriften über den Bau und Betrieb; in den sechsten Abschnitt wurden die Grundsätze der bisherigen Hilfeleistungsgesetzgebung eingearbeitet. Der siebente und neunte Abschnitt ersetzen das Rechnungsgesetz von 1896 und das Hilfskassengesetz von 1889.

Dagegen waren dem Ziel der Revision entsprechend neue Bestimmungen vorzusehen. Neues und von der bisherigen Gesetzgebung abweichendes Recht enthalten die Artikel 5, Absatz 1, 2 und 4, Artikel 7, 19, 23–30, 39, 42, Absatz 2, 44, 45, 46, Absatz 3 und 5, 47, 57, 59, 62, Absatz 2 und 3, 63, 64, 65–69, 75, Absatz 2 und 3, 76, 78, 79, 84 und 85, Absatz 2 und 3, welche wir noch erläutern werden.

Bei der Redaktion des Entwurfes haben wir Wert darauf gelegt, Formulierungen zu übernehmen, welche Sie in der jüngeren Gesetzgebung über Eisenbahnen und in andern Erlassen, wie z.B. im Luftfahrtgesetz, gutgeheissen haben.

Mit einzelnen Bestimmungen dieses Gesetzesentwurfes glauben wir in dem durch Artikel 26 der Bundesverfassung und der gegenwärtigen Finanzordnung des Bundes gegebenen Rahmen sowie unter Vorbehalt späterer, ergänzender Vorlagen den nachstehenden Postulaten der eidgenössischen Räte nach Möglichkeit entsprochen zu haben:

Nationalrat, 15. Juni 1949 } über die Sicherstellung des Betriebes der privaten
Ständerat, 25. Oktober 1949 } Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmungen.

Nationalrat, 13. September 1950: angemessene Beiträge an öffentliche Verkehrsanstalten, soweit sie die ihnen gestellten Aufgaben nicht aus eigener Kraft zu erfüllen vermögen.

Mit dem Entwurf hoffen wir, die wesentlichen Bestimmungen über das Verhältnis zwischen Staat und Eisenbahn, entlastet von überholten oder im Gesetz entbehrlichen Vorschriften, in einem einzigen Erlass zusammengefasst zu haben, was erlauben wird, das Eisenbahngesetz von 1872 und 15 andere Gesetze und Bundesbeschlüsse über Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmungen aufzuheben.

V. Erläuterungen

Titel und Ingress

Statt wie bisher «Bundesgesetz über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiete der Schweizerischen Eidgenossenschaft» wählten wir den kurzen Titel: «Eisenbahngesetz», zumal der zweite, dritte, sechste, achte und neunte Abschnitt Bestimmungen enthalten, die über Bau und Betrieb i. e. S. hinausgehen.

Das vor der Bundesverfassung von 1874 erlassene Gesetz von 1872 berief sich auf keine verfassungsrechtliche Grundlage. Immerhin sah der in Vorbereitung befindliche Verfassungsentwurf schon die Bestimmung vor, wonach die Gesetzgebung über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen Bundessache sein soll, heute Artikel 26 der Bundesverfassung. Artikel 23 der Bundesverfassung bildet die Grundlage für das den Eisenbahnen zuerkannte eidgenössische Enteignungsrecht (Art. 3 des Gesetzesentwurfes). Artikel 64 der Bundesverfassung ist Grundlage für die in den Artikeln 59 und 62–64 des Gesetzes enthaltenen Abweichungen vom Obligationenrecht, Artikel 34 Absatz 2 der Bundesverfassung, für die an Stelle des Bundesgesetzes vom 28. Juni 1889 tretenden Bestimmungen des neunten Abschnittes (Personalhilfskassen), welches Gesetz seinerzeit gestützt auf Artikel 34 der Bundesverfassung erlassen worden ist, obschon sein Anwendungsbereich sich auf Eisenbahn- und Dampfschifffahrtsunternehmungen beschränkte. Auf Artikel 36 der Bundesverfassung beruhen die Artikel 20, 33, 35, 43, 82 und 85, Absatz 1 und 2, insofern sie Beziehungen der Eisenbahnen zur

Post-, Telegraphen- und Telephonverwaltung und die Anwendung von Eisenbahnrecht auf Transportunternehmungen regeln, welche auf Grund des Postregals konzessioniert sind (Schiffahrtsunternehmungen, Luftseil- und Sesselbahnen und Aufzüge). Artikel 24^{ter} der Bundesverfassung in Verbindung mit Artikel 23 der Bundesverfassung erlaubt, den Artikel 3 (Enteignungsrecht) auf vom Bunde konzessionierte Schiffahrtsunternehmungen anwendbar zu erklären und damit den noch auf das alte Expropriationsgesetz von 1850 bezugnehmenden Bundesbeschluss vom 21. Juni 1907 betreffend die Unterstellung konzessionierter Schiffahrtsunternehmungen unter die Bundesgesetzgebung über die Verpflichtung zur Abtretung von Privatrechten aufzuheben.

Erster Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen

Art. 1: Geltungsbereich

a. Das Gesetz von 1872 enthielt keine Legaldefinition der Eisenbahn. Während seines Vollzuges hat sich dies nicht störend ausgewirkt. Zweifelsfälle, die selten und nur aufgetreten sind bei der Qualifikation von längeren, auf offener Strecke einmündenden Industrieanschlussgeleisen, konnte der Bundesrat im Einvernehmen mit dem Kanton entscheiden. Trotzdem hielt die Expertenkommission in ihrem Vorentwurf von 1940 folgende Legaldefinition noch für wünschenswert: «Eisenbahnen ... sind die dem öffentlichen Verkehr dienenden Unternehmungen, welche Personen oder Güter befördern, die mit motorischer Kraft oder durch ihr eigenes Schwergewicht auf Schienen fortbewegt werden.» Nach herrschender Auffassung sind von jeher der Eisenbahngesetzgebung nur die dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen, d. h. die nach ihrer Zweckbestimmung von jedermann zur Beförderung von Personen oder Gütern benützt werden können, unterstellt worden.

Von den 53 Standseilbahnen werden nur noch 7 mit Hilfe von Wasser mit ihrem Schwergewicht bewegt, die andern elektrisch betrieben. Dagegen brauchen dem öffentlichen Verkehr dienende Eisenbahnfahrzeuge nicht auf Schienen fortbewegt zu werden, sondern können, obschon dies bis jetzt in der Schweiz technisch nicht in Erscheinung getreten ist, dank einer Aufhängung an Schienen laufen (Schwebbahnen). Wir erachten die in Artikel 1 gewählte Umschreibung als hinreichend und die dem Bundesrat überlassene Entscheidung darüber durch die jahrzehntelange Erfahrung als gerechtfertigt.

b. Absatz 3 behält vorerst das Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen vor. Nach dessen Artikel 4 findet die Gesetzgebung des Bundes in Eisenbahnsachen auch auf die Bundesbahnen Anwendung. Der Bundesrat kann jedoch Ausnahmen zulassen, sofern dadurch nur das innere Verhältnis zwischen Bund und Bundesbahnen berührt wird.

Seit dem Erlass des Eisenbahngesetzes von 1872 sind weitere Eisenbahngesetze erlassen worden. Ferner gibt es zahlreiche Gesetze, welche nicht nur auf Eisenbahnen anwendbar sind. Die Eigenart von Bau und Betrieb der Eisen-

bahnen erforderte aber, dass in diesen Gesetzen und ihren Vollziehungsvorschriften ihre Anwendung auf Eisenbahnen besonders geordnet werden musste, sei es, dass diese Unternehmungen zum Vollzug dieser Gesetze herangezogen, ihnen Beschränkungen im Transportgeschäft auferlegt oder in anderer Weise diesen Gesetzen unterworfen werden.

Andere Eisenbahngesetze sind:

- das Bundesgesetz vom 19. Dezember 1874 über die Rechtsverhältnisse der Verbindungsgeleise zwischen dem schweizerischen Eisenbahnnetz und gewerblichen Anstalten (BS 7, 23);
- das Bundesgesetz vom 18. Februar 1878 betreffend die Handhabung der Bahnpolizei (BS 7, 27);
- das Bundesgesetz vom 28. März 1905 betreffend die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunternehmungen und der Post (BS 2, 810);
- das Bundesgesetz vom 25. September 1917 über die Verpfändung und Zwangsliquidation von Eisenbahn- und Schiffahrtsunternehmungen (BS 7, 253);
- das Bundesgesetz vom 6. März 1920/17. Juni 1948 über die Arbeitszeit beim Betrieb der Eisenbahnen und anderer Verkehrsanstalten (BS 8, 154/AS 1948, 969);
- das Bundesgesetz vom 11. März 1948 über den Transport auf Eisenbahnen und Schiffen und das dazu erlassene Transportreglement vom 24. Juni 1949 (AS 1949, 563 und 581);
- der Bundesbeschluss vom 27. Oktober 1949 über die Aufstellung allgemeiner Grundsätze für die Tarifbildung der schweizerischen Eisenbahnunternehmungen (AS 1949, 1508);
- der Bundesbeschluss vom 14. Dezember 1950 über die Genehmigung des Bundesratsbeschlusses vom 16. August 1950 über die Tarifbildung der schweizerischen Eisenbahnunternehmungen (AS 1950, 1501).

In besonderer Weise auf Eisenbahnen anwendbar erklärte Gesetze sind unter anderem:

- das Bundesgesetz vom 24. Juni 1902 betreffend die elektrischen Schwach- und Starkstromanlagen (BS 4, 766);
- das Bundesgesetz vom 13. Juni 1911/18. Juni 1915 über die Kranken- und Unfallversicherung (BS 8, 281 und 319);
- das Bundesgesetz vom 18. Juni 1914 über die Arbeit in den Fabriken (BS 8, 3);
- das Bundesgesetz vom 24. Juni 1938 über das Mindestalter der Arbeitnehmer (BS 8, 217);
- das Bundesgesetz vom 12. April 1907/1. April 1949 (mit Abänderungen und Ergänzungen) über die Militärorganisation der Schweizerischen Eidgenossenschaft (BS 5, 3/AS 1949, 1503) mit Änderungen;
- der Beschluss der Bundesversammlung vom 17. Juni 1947 betreffend die Organisation des Heeres (BS 5, 195);
- der Beschluss der Bundesversammlung vom 30. März 1949 über die Verwaltung der schweizerischen Armee (AS 1949, 1093);

- das Bundesgesetz vom 2. Juli 1886/18. Februar 1921 betreffend Massnahmen gegen gemeingefährliche Epidemien (BS 4, 345);
- das Bundesgesetz vom 8. Dezember 1905 betreffend den Verkehr mit Lebensmitteln und Gebrauchsgegenständen (BS 4, 459);
- das Bundesgesetz vom 13. Juni 1917 betreffend die Bekämpfung von Tierseuchen (BS 9, 261);
- das Bundesgesetz vom 1. Oktober 1925 über das Zollwesen (BS 6, 465);
- das Bundesgesetz vom 4. Oktober 1917 über die Stempelabgaben (BS 6, 101).

Sowohl diese Eisenbahngesetze als die auf Eisenbahnen und den Transport Bezug habenden Bestimmungen der andern Gesetze bleiben vorbehalten, soweit das Eisenbahngesetz nichts Abweichendes vorschreibt, worauf wir bei der Erläuterung der einzelnen Bestimmungen des Entwurfes zurückkommen.

Abweichende Bestimmungen in Eisenbahnstaatsverträgen brauchen nicht ausdrücklich vorbehalten zu werden.

Artikel 2 übernimmt grundsätzlich den Artikel 1 des Nebenbahngesetzes von 1899. Die konzessionierten Bahnunternehmungen haben empfohlen, die Unterscheidung zwischen Haupt- und Nebenbahn fallen zu lassen, weil die Spurweite kein Unterscheidungsmerkmal mehr sei. Die Unterscheidung verkenne die Bedeutung der Schmalspurbahnen für den Verkehr. Zu Unrecht, denn auch normalspurige Bahnstrecken können Nebenbahncharakter aufweisen. Die Einteilung ist immer noch von Bedeutung im Hinblick auf die Bestimmungen in den Artikeln 5, Absatz 2, 15, Absatz 2, 32, Absatz 2, 36, Absatz 3, und 82 des Entwurfes. Gerade Nebenbahnen werden vor allem auf die in den Artikeln 7, 15, Absatz 2, 34, Absatz 2, 47-50 vorgesehenen Massnahmen angewiesen sein. Übrigens sind schon seit 1900 sämtliche Zahnradbahnen, Standseilbahnen, Strassenbahnen und Tramways und seit 1905 sämtliche Schmalspurbahnen vom Bundesrat unangefochten als Nebenbahnen erklärt worden. Die Unterscheidung zwischen Haupt- und Nebenbahnen ist auch in andere geltende Erlasse übernommen worden und hat dort ihre besondere Bedeutung für die Nebenbahnen, so in dem von Ihnen genehmigten Bundesratsbeschluss vom 16. August 1950 über die Tarifbildung der schweizerischen Eisenbahnunternehmungen (AS 1950, 1501 ff.).

Dagegen sollte nach Anhörung der Unternehmung, der von der Bahn berührten Kantone und der anschliessenden öffentlichen Transportunternehmungen die endgültige Entscheidung in den seltenen Fällen einer von der Konzession abweichenden Neuklassierung dem Bundesrat überlassen werden können. Letztmals wurde mit Bundesratsbeschluss vom 24. Juni 1918 die normalspurige Strecke Interlaken-Bönigen als Nebenbahnstrecke erklärt (EAS 34, 105).

Artikel 3 entspricht Artikel 12 des Eisenbahngesetzes von 1872 und verleiht den Bahnen das Recht zur Enteignung für Bau und Betrieb nach Massgabe des Bundesgesetzes vom 20. Juni 1930 über die Enteignung (BS 4, 1138).

Artikel 4 übernimmt den Artikel 8 des Eisenbahngesetzes von 1872. Die Bestimmung rechtfertigt sich immer noch mit Rücksicht darauf, dass bei mehrere Kantone berührenden Bahnen die Klageerhebung erleichtert werden soll. Dagegen gibt es heute auf Grund besonderer seit 1872 erlassener eidgenössischer und kantonaler Gesetze besondere Gerichte, z.B. Gewerbegerichte bzw. Arbeitsgerichte, Versicherungsgerichte, das Gericht des Unfallortes; dazu kommt das Bundesgericht als einzige Instanz im verwaltungsrechtlichen Verfahren (Art. 38, Abs. 2, 46, Abs. 4, 61, Abs. 3, und 69 des Gesetzesentwurfes) und als ausschliesslich zuständiges Gericht gemäss Artikel 11, Absatz 2, 15–21, 29, 34, 43, 44, 48, 54, 55, 66–69, 74–76 des Bundesgesetzes über Verpfändung und Zwangsliquidation von Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmungen sowie nach Artikel 1185 des Obligationenrechts in der Fassung des Bundesgesetzes vom 1. April 1949 betreffend die Abänderung der Vorschriften des Obligationenrechts über die Gläubigergemeinschaft bei Anlehensobligationen, ferner die Zuständigkeit der Schätzungskommissionen und ihrer Präsidenten und des Richters im Enteignungsverfahren.

Zweiter Abschnitt: Konzession

Artikel 5: Dass Bau und Betrieb einer Eisenbahn einer eidgenössischen Konzession bedürfen, ist seit Erlass des Eisenbahngesetzes von 1872 rechtens. Im Hinblick auf den inzwischen eingetretenen Wandel in der Struktur des Verkehrs wesens ist damit zu rechnen, dass weitere Bahnen oder Bahnstrecken aufgegeben und durch andere Verkehrsmittel ersetzt werden.

Die Erteilung von Konzessionen für neue Bahnen oder Bahnstrecken ist deshalb selten geworden. Die hohen Kosten des Bahnbaues, welche heute ohne Mitwirkung der öffentlichen Gemeinwesen kaum mehr zu finanzieren sind und der Umstand, dass viele Bahnen ohne deren Hilfe ihren Betrieb nicht mehr aufrechterhalten können, mahnen zur Vorsicht. In der Regel wird man es nur noch mit der Änderung oder mit der Erneuerung von Konzessionen zu tun haben. Abgesehen von der überlieferten Bedingung, dass der Erstellung einer neuen Bahn keine Interessen der Landesverteidigung entgegenstehen dürfen, erachten wir es als gegeben, dass vor Erteilung einer Konzession geprüft werde, ob der Verkehr nicht zweckmässiger und wirtschaftlicher durch ein anderes Verkehrsmittel bedient werden kann.

In den letzten Jahren ist in der Bundesversammlung selber beanstandet worden, dass sie noch mit relativ unbedeutenden Eisenbahnkonzessionsgeschäften befasst werde. Tatsächlich ist es nur noch bei Eisenbahnen so. Die Konzessionen, für die das Postregal die Rechtsgrundlage bildet, werden vom Bundesrat erteilt, abgeändert und erneuert, der diese Befugnis dem Post- und Eisenbahndepartement delegiert hat, so für Schifffahrts- und Automobilunternehmungen, ferner für Luftseilbahnen, Sesselbahnen und andere. Bei Trolleybusunternehmungen und bei der Luftfahrt ist das Post- und Eisenbahndepartement schon von Gesetzes wegen zuständig, was dem Postulat der Entlastung des Bundesrates von solchen Geschäften entspricht.

Im Entwurf 1940 der Expertenkommission wurde deshalb die Übertragung der Kompetenz in Eisenbahnkonzessionssachen an den Bundesrat vorgeschlagen. Mit Rücksicht auf die Bedeutung der für den öffentlichen Verkehr unseres Landes wichtigen Bahnen möchten wir aber hierin vom Eisenbahngesetz von 1872 nicht abweichen. Der Bundesrat wird Ihnen immer wieder Vorlagen über Eisenbahnen und über das Verkehrswesen unseres Landes zu unterbreiten haben. Die Bundesversammlung sollte deshalb auch künftig über die Erteilung und die Erneuerung von Eisenbahnkonzessionen befinden.

Dagegen möchten wir die schon heute, sei es in der Konzession, sei es durch jeweils für die Dauer einer Legislaturperiode geltenden Beschluss der Bundesversammlung dem Bundesrat eingeräumte Kompetenz, in Konzessionen festgesetzte Fristen zu verlängern und Nebenbahnen, die ausschliesslich oder vorwiegend im Ortsverkehr Personen befördern, die Ausdehnung des Netzes, die Änderung der Linienführung sowie die Einschränkung des Betriebes einzelner Linien oder deren Aufhebung zu bewilligen, gesetzlich verankern. Ebenso sollte der Bundesrat befugt sein, nach Anhörung der Kantone, zur Anpassung an veränderte Verhältnisse, die Bestimmungen der Konzession über den Sitz der Unternehmung, den Bau und Betrieb, den Umfang der Beförderungspflicht, die Taxen und Wagenklassen zu ändern oder zu ergänzen. Es handelt sich dabei um geringfügige Änderungen und Ergänzungen, um welche der Bundesrat unter den heutigen veränderten Verhältnissen seitens der Bahnunternehmung oft angegangen wird. In einzelnen Fällen haben wir, um der Bahnunternehmung dringend erforderliche Anpassungen zum Zwecke der Rationalisierung ihres Betriebes zu erlauben, solchen Gesuchen entsprochen und Sie darüber in unseren Geschäftsberichten orientiert, was auch künftig geschehen wird.

Schon das Gesetz von 1872 verlangte, dass in der Konzession Fristen gesetzt werden, bei deren unbenützttem Ablauf die Konzession erlöschen soll. Wir übernehmen diese Bestimmung und möchten die Konzession auch bei Verzicht des Inhabers und im Falle des Artikels 34 des Verpfändungs- und Zwangsliquidationsgesetzes, von Gesetzes wegen erlöschen lassen.

Eine dem Artikel 6 entsprechende Bestimmung fehlte bis jetzt sowohl im Gesetz als in den Konzessionen, weil man das Recht zum Bau und Betrieb als durch die Konzession verliehen und die Pflicht, die Bahn nach den darüber erlassenen Vorschriften zu bauen und zu betreiben, als selbstverständlich erachtete. Die Erfahrung hat bewiesen, dass es Einstellungen des Betriebes gab und noch gibt, die nicht aus Gründen der Betriebssicherheit von der Aufsichtsbehörde verfügt worden sind. Sie können mitunter jahrelang dauern, ohne dass eine Zwangsliquidation eintritt. Dieser in jeder Beziehung unerfreuliche Zustand verhindert auch den rechtzeitigen Ersatz durch ein anderes Transportmittel an Stelle einer der Verlotterung entgegengehenden Bahnanlage. Überdies führt er zu Rechtsunsicherheit nicht nur gegenüber den Behörden und andern Bahnunternehmungen, sondern auch gegenüber Dritten wie den Eigentümern anderer Anlagen und an die Bahn anstossender Grundstücke. Wohl bedeutete dieser Zu-

stand eine Verletzung einer, aber bisher nicht ausdrücklich festgelegten, konzessionsmässigen Verpflichtung. Abhilfe hätte nur das in Artikel 28 des Gesetzes von 1872 vorgesehene, äusserst umständliche Mahnverfahren geboten, das der Bundesrat in solchen Fällen nicht einleiten mochte. Hier möchten wir mit den in Artikel 7 des Entwurfes vorgesehenen Massnahmen eingreifen können. Erleichterungen gegenüber durch Gesetz und Konzession obliegenden Verpflichtungen einzuräumen, sieht schon Artikel 13 des Privatbahnhilfegesetzes von 1939 vor.

Artikel 8 entspricht dem Artikel 10 des Gesetzes von 1872 und der heutigen Praxis. Klargestellt wird, dass es dem Konzessionsinhaber nicht freisteht, die ihm kraft Gesetz und Konzession verliehenen Rechte und obliegenden Pflichten von sich aus einem anderen rechtsgültig zu übertragen und dafür erst nachträglich die Genehmigung nachzusuchen. Die unpräzise Ausdrucksweise des Gesetzes von 1872 hat zu Meinungsverschiedenheiten geführt, und die Eisenbahnaufsichtsbehörde ist vor vollendete Tatsachen gestellt worden.

Dritter Abschnitt: Aufsicht

Das öffentliche Interesse an Bau und Betrieb der Eisenbahn rechtfertigt nach wie vor die Aufsicht des Bundes über diese Unternehmungen. Dagegen soll sie aus Gründen rationeller Verwaltung vom Bundesrat eingeschränkt werden können, wo sich dies als zweckdienlich erweist. Die Delegation der Aufsichtsbefugnisse an das Post- und Eisenbahndepartement ist schon durch die Gesetzgebung über die Organisation der Bundesverwaltung gegeben (BS 1, 261, 289) und wurde auch in Artikel 3, Absatz 1, des Luftfahrtgesetzes vom 21. Dezember 1948 so geordnet (AS 1950, 471).

Die Artikel 10 und 12 sind aus dem Gesetz vom 28. Juni 1895 betreffend das Stimmrecht der Aktionäre von Eisenbahngesellschaften und die Beteiligung des Staates bei deren Verwaltung (BS 7, 217) übernommen. Es sind die einzigen, welche unter den heutigen Verhältnissen, insbesondere nach Erlass des revidierten Obligationenrechtes, zum Schutze öffentlicher Interessen noch praktische Bedeutung haben und deshalb aufrecht erhalten werden sollten. Die Bezeichnung eines in der Schweiz wohnhaften ständigen Vertreters ausländischer Verwaltungen, welche auf Schweizergebiet eine Bahn betreiben, erleichtert den Verkehr zwischen den Behörden des Bundes und der Kantone in allen, solche Bahnen betreffenden Angelegenheiten, besonders dort, wo diese Bahnen nach Massgabe der Eisenbahnstaatsverträge der schweizerischen Eisenbahnaufsicht unterstehen. Die Vertretung von Bund, Kantonen und anderen öffentlichen Körperschaften in der Verwaltung von Bahnunternehmungen hat heute angesichts der starken finanziellen Beteiligung der öffentlichen Gemeinwesen bei Bahnen auf Grund der Privatbahnhilfegesetzgebung eine andere, jedoch nicht geringere Bedeutung erlangt und wird sie mit Rücksicht auf Artikel 47 und 49 des Entwurfes behalten; das Stimmrechtsgesetz hatte sie, vornehmlich aus Gründen der Abwehr von Einflüssen durch Vertreter ausländischer Geldgeber, vorgesehen. Im übrigen ist

das Gesetz, welches nur auf Bahnen von über 100 km Betriebslänge anwendbar ist, teils obsolet, teils sind einzelne seiner Bestimmungen Bestandteil der Konzessionen oder anderer Gesetze geworden.

Artikel 13 und 14 entsprechen Artikel 7 und 26 des Eisenbahngesetzes von 1872. Für die Aufrechterhaltung beider Bestimmungen gelten dieselben Erwägungen wie zu Artikel 12 des Entwurfes über die Vertretung öffentlicher Gemeinwesen in Organen von Bahnunternehmungen. Sie dienen heute wie Artikel 60 des Entwurfes der Überwachung der von den Bahnunternehmungen in Vereinbarungen mit Bund und Kantonen über Hilfeleistung übernommenen besonderen Verpflichtungen.

Vierter Abschnitt: Bau und Betrieb

Die Artikel 15–18, 31, 32, 34 und 36 ersetzen, auf das Grundsätzliche beschränkt, die Artikel 14, 16–18, 21, 29–34 des Eisenbahngesetzes von 1872 und die Artikel 3, 5, 7 und 8 des Nebenbahngesetzes von 1899.

Artikel 16. Die Planvorlage hat die wesentlichen Pläne zu umfassen in einer Umschreibung und Beschaffenheit, welche der Aufsichtsbehörde erlauben, sie auf Grund der in Artikel 15 genannten Grundsätze beurteilen zu können. Es sind dies die Beachtung der im Eisenbahnwesen nach dem jeweiligen Stand der Technik und zur Wahrung der Betriebssicherheit gebotenen Regeln unter Berücksichtigung einer, soweit dies nach den verschiedenen Bahn- und Energieversorgungssystemen in der Schweiz möglich ist, wünschbaren technischen Einheit. Die Vereinheitlichung verschiedener technischer Elemente und namentlich von Fahrzeugen und ihrer Ausrüstung ist im Zusammenhang mit den immer enger sich gestaltenden internationalen Anschlüssen und Verbindungen von besonderer Bedeutung. Das Nähere muss den Verordnungen überlassen werden (zurzeit die Verordnungen vom 23. Dezember 1932 über die Planvorlagen für Eisenbahnbauten, BS 7, 31, vom 12. November 1929 über die Begrenzung des lichten Raumes und der Fahrzeuge der schweizerischen Normalspurbahnen, BS 7, 43, vom 24. April 1929 betreffend die Einführung der durchgehenden Güterzugsbremse im Bereiche der Schweizerischen Bundesbahnen und der normalspurigen Privatbahnen, BS 7, 42 und vom 16. Dezember 1938 betreffend die Technische Einheit im Eisenbahnwesen, BS 7, 50). Zu diesen Plänen gehören auch diejenigen für Strassen und Plätze, welche den Zugang zu den Stationsanlagen herstellen sowie die Pläne für Kreuzungen zwischen Bahn und anderen Anlagen.

Grosse Bedeutung kommt nach wie vor dem Verfahren zu, in welchem die Planvorlagen behandelt werden. Es muss gewährleistet, dass die öffentlichen Interessen, wo sie durch Bauvorhaben der Bahnunternehmung berührt werden, sich Gehör verschaffen können. So müssen wie bisher die Behörden der von der Bahn berührten Kantone und durch ihre Vermittlung die Gemeinden einen ausreichenden Einblick in die Bauvorhaben der Bahn gewinnen und sich dazu äussern können. Wir haben Wert darauf gelegt, gegenüber früher im Gesetz zu sagen, dass die auf der kantonalen Gesetzgebung, namentlich über die Bau-, Feuer- und

Gesundheitspolizei beruhenden Anträge bei der Plangenehmigung zu berücksichtigen seien, soweit sie mit der Bundesgesetzgebung, d. h. vor allem der Eisenbahngesetzgebung und den Bedürfnissen des Eisenbahnbaues und -betriebes vereinbar sind.

Einer besonderen Vorschrift über die Anhörung von Bundesstellen wie der Post-, Telegraphen- und Telephonverwaltung, der Zollverwaltung und der Militärverwaltung, welche am Projekt unmittelbar Interesse haben können, bedarf es nicht, weil diese von der Eisenbahnaufsichtsbehörde von Amtes wegen am Verfahren zu beteiligen sind.

Artikel 16 enthält eine Ergänzung, wonach der Eisenbahnaufsichtsbehörde auch Planvorlagen für Bauvorhaben Dritter zu unterbreiten sind, welche Grundstücke, die dem Bahnbetrieb dienen, beanspruchen, die Sicherheit der Bahnanlagen oder des Bahnbetriebes oder den Ausbau der Bahnanlagen beeinträchtigen könnten. Dies erweist sich auf Grund von Erfahrungen und im Hinblick auf die in Artikel 19 des Entwurfes enthaltenen Bestimmungen als nötig. Artikel 43 des Luftfahrtgesetzes schreibt dasselbe vor für Anlagen Dritter in der Nähe von Flugplätzen, Flugsicherungsanlagen und Flugwegen.

Artikel 14 des Eisenbahngesetzes von 1872 hat die Plangenehmigung aus dem kantonalen Recht übernommen und sie wie andere zeitgenössische Eisenbahngesetze umschrieben. Ihre rechtliche Tragweite hat, weil nicht näher bestimmt, mitunter zu Kontroversen Anlass gegeben. Wir möchten diese in Anlehnung an die Eisenbahngesetzgebung des Auslandes, wo dies schon lange geschehen ist, dahin klären (Abs. 4), dass mit der rechtskräftigen Entscheidung im Plangenehmigungsverfahren über alle gegen die Pläne erhobenen Einwendungen entschieden ist, jedoch unter Vorbehalt der Bundesgesetzgebung über die Enteignung. Das bedeutet, dass trotz allfälliger aus dem genehmigten Bauvorhaben für Dritte verbundener Inkonvenienzen es nicht durch die Einsprachen verhindert werden darf, dass aber die Beeinträchtigung der Rechte Dritter im Enteignungsverfahren festzustellen und nach den Grundsätzen dieser Gesetzgebung Ersatz zu leisten ist.

Artikel 17 verpflichtet wie bisher die Bahnunternehmung, bei eigenen Bauvorhaben die zur Sicherheit und zum Schutz von Personen und Sachen nötigen Sicherheitsvorkehrungen zu treffen und deren Kosten zu tragen. Klargestellt wird gegenüber in der Praxis zu Artikel 16 des Gesetzes von 1872 aufgetauchten Zweifeln, dass Kosten für Sicherheitsvorkehrungen, welche infolge Bau- oder anderer Vorhaben Dritter nötig werden, zu deren Lasten gehen.

Artikel 19. Immer häufiger droht die Sicherheit der Bahnanlagen und ihres Betriebes durch Bau- und andere Arbeiten sowie durch die gewerbliche Betätigung Dritter beeinträchtigt zu werden. Es handelt sich vor allem um Grabarbeiten in der Nähe der Bahn, sowie um die Ausbeutung von Steinbrüchen. Zumeist fehlen die Voraussetzungen, um diese Auswirkungen gestützt auf die zivilrechtlichen Bestimmungen einzuschränken, was zum mindesten rechtzeitige vorsorgliche Verfügungen voraussetzt, welche nicht immer innert nützlicher Frist

erwirkt werden können. Eine konkrete Gefährdung erst nachträglich strafrechtlich ahnden zu müssen (Art. 237–239 des Strafgesetzbuches) ist unbehelflich. Auch das Bahnpolizeigesetz reicht hier nicht aus. Wir sehen deshalb in Anlehnung an Artikel 41 und 47 des Luftfahrtgesetzes eine Abhilfe vor. Bei neuen, mit Bauten verbundenen Vorhaben Dritter wird schon gemäss Artikel 16 des Entwurfes im Plangenehmigungsverfahren vorgesorgt werden können. Mit Artikel 19 in Verbindung mit Artikel 16 des Entwurfes soll der schädlichen oder gefährlichen Einwirkung auf die Bahn und ihren Betrieb vorgebeugt werden können. Absatz 2 regelt die Rechte der Betroffenen auf Ersatz von Kosten und auf Entschädigung für die im Interesse der Sicherheit des öffentlichen Verkehrs zu dulddenden Beschränkungen.

Artikel 20. Artikel 1 des Gesetzes vom 14. Oktober 1922 betreffend den Telegraphen- und Telephonverkehr (BS 7, 867) unterstellt die elektrische und radioelektrische Zeichen-, Bild- und Lautübertragung dem Regal des Bundes. Davon sind nach Artikel 2 dieses Gesetzes ausgenommen Send- und Empfangseinrichtungen zur elektrischen Zeichen-, Bild- und Lautübertragung, die für den Eisenbahnbetrieb notwendig sind. Die mit Hilfe von Hertz'schen Wellen vorgenommene radioelektrische Übertragung ist also nach der geltenden Gesetzgebung dem Regal unterstellt.

Die höheren Geschwindigkeiten, die dichtere Zugfolge und die für die Zugsbildung in den Bahnhöfen nötigen Manöver veranlassen die Bahnunternehmungen dazu, sowohl zur Erhöhung der Sicherheit als zur rationellen Betriebsführung sich immer mehr moderner Anlagen und Geräte zur besseren Verbindung zwischen dem Zugs- und Rangierpersonal zu bedienen, so auch der radioelektrischen Übermittlung und der Trägerfrequenztelephonie. Artikel 20 erlaubt den Bahnunternehmungen, die für ihren Dienst notwendigen, vom Post- und Eisenbahndepartement näher zu bezeichnenden radioelektrischen und ähnlichen Anlagen und Geräte zu erstellen und zu betreiben. Diese Erlaubnis bedeutet, dass die Bahnen schon von Gesetzes wegen Anspruch auf entsprechende Bewilligungen haben.

Angesichts der Möglichkeit gegenseitiger Störungen der radioelektrischen Anlagen ist es nötig, auch die von den Bahnen mit Einschluss der Bundesbahnen zu erstellenden radioelektrischen Anlagen dem Plangenehmigungsverfahren (Art. 16) zu unterstellen, damit der Post-, Telegraphen- und Telephonverwaltung die Zuteilung und Überwachung der Frequenzen sowie die Ausübung der Kontrolle gewährleistet bleibt. Die zur Verwendung zugelassenen Anlagen und Geräte sind näher zu bezeichnen und ihr Verwendungsbereich zu ordnen. Dafür wird das Post- und Eisenbahndepartement als zuständig erklärt.

Das auf Grund der Gesetzgebung über die elektrischen Schwach- und Starkstromanlagen eingeräumte Recht auf Benützung des Bahngebietes zur Erstellung von Telegraphen- und Telephonlinien auf dem zu Bahnzwecken verwendeten Gebiet wird durch Artikel 20 des Gesetzesentwurfes nicht berührt (Art. 9 und 10 des Gesetzes vom 24. Juni 1902, BS 4, 766).

Artikel 21. Es handelt sich um den Vollzug des Gesetzes vom 18. Februar 1878 betreffend die Handhabung der Bahnpolizei (BS 7, 27) durch dazu von den kantonalen Behörden besonders in Pflicht genommene Bahnbedienstete. Dieses Gesetz enthält unter anderem in Artikel 4 noch Vorschriften über das Verhalten vor Niveauübergängen, die den heutigen Bedürfnissen des Verkehrs auf der Strasse nicht mehr angepasst sind. Trotzdem haben wir das Bahnpolizeigesetz nicht in die Revision der Eisenbahngesetzgebung einbezogen. Vorerst gilt es, das Ergebnis der Beratungen unseres Entwurfes zu einem Strassenverkehrsgesetz abzuwarten. Dieser stellt allgemeine Vorschriften über das Verhalten der Strassenbenützer und insbesondere der Motorfahrzeugführer vor und auf Bahnübergängen auf. Bei der Revision des Bahnpolizeigesetzes müssen dessen Vorschriften auf diejenigen des Strassenverkehrsgesetzes abgestimmt werden.

Einer sofortigen Anpassung an das schweizerische Strafgesetzbuch bedürfen lediglich die Artikel 8, 9 und 11 des Bahnpolizeigesetzes, welche wir in Artikel 86, Absatz 1, Ziffer 8 und Absatz 3 vorgesehen haben.

Kreuzungen von Bahnanlagen mit andern Anlagen

Artikel 15 des Eisenbahngesetzes von 1872 ordnete unter anderem die Rechtsverhältnisse, welche sich ergeben, wenn nach der Erbauung der Bahn vom Staat oder von Gemeinden Strassen, Wege und Leitungen aller Art angelegt werden, welche die Bahn kreuzen. Er bestimmt, dass die Bahnunternehmung für die Überschreitung ihres Eigentums keine Entschädigung zu fordern und dass sie alle diejenigen Kosten allein zu tragen habe, welche aus der durch die Kreuzung notwendig werdenden Errichtung von neuen Bahnwärterhäusern, Anstellung von Bahnwärtern, sowie aus allen übrigen, zum Schutze der Bahn und ihres Betriebes nötigen Vorkehren erwachsen. Über die Zulässigkeit der Errichtung von Wasser- und Gasleitungen und ähnlichen Anlagen Privater, welche die Bahn durchkreuzen, habe der Bundesrat zu entscheiden und über eine allfällig zu leistende Entschädigung das Bundesgericht zu befinden. Ersichtlich dachte man nach dem damaligen Stand der Technik des Strassenbaues nur an Kreuzungen à niveau. Über die Zulässigkeit überhaupt von Kreuzungen der Bahn durch öffentliche Strassen und Wege sagte das Gesetz nichts.

Bisweilen ist die Ansicht vertreten worden, es könne demnach das öffentliche Gemeinwesen sowohl über die Anordnung der Kreuzung als über die zu wählende Kreuzungsstelle nach freiem Ermessen befinden. Eine neue Kreuzung bewirkt die Änderung des Zustandes einer seinerzeit vom Bundesrat plangenehmigten Bahnanlage und setzt deren Anpassung mit Einschluss der Erstellung bahnseitiger Sicherungsvorkehren voraus, welche auf Grund des Eisenbahnrechtes des Bundes einer neuen Genehmigung bedürfen. Schon in seinem Geschäftsbericht über das Jahr 1876 und seither in konstanter Praxis sah sich deshalb der Bundesrat veranlasst, festzustellen, dass, obschon Kantone und Gemeinden das Recht auf Inanspruchnahme der Bahngebietes hätten, die Kreuzungsanlagen seiner Aufsicht unterliegen. In jedem einzelnen Fall sei zu untersuchen, ob die Durch-

leitung bzw. Kreuzung, so wie sie geplant und verlangt werde, notwendig und zulässig sei und ob sich der Zweck nicht ohne erhebliche Erschwerung anders erreichen lasse, welche Praxis durch entsprechende Entscheide in streitigen Fällen bestätigt wurde. Dass sich nicht häufigere Konflikte ergaben, ist auf die damaligen einfacheren Verhältnisse sowie darauf zurückzuführen, dass sich die Beteiligten meistens einigen konnten.

Seit dem Erlass des Gesetzes von 1872 sind infolge der Entwicklung des Bahnverkehrs (höhere Geschwindigkeiten, dichtere Zugfolge) die an Bahnübergängen erforderlichen Sicherungseinrichtungen komplizierter und spezialisierter geworden.

Andererseits hat der Strassenverkehr durch die Motorisierung in ungeahntem Masse zugenommen und entwickelt sich weiter, was neue Anforderungen baulich und sicherheitstechnischer Art an die öffentlichen Strassen stellt.

Aus beiden Gründen ist die Bedeutung jeder Kreuzung von Bahn und Strasse heute eine viel grössere als früher, weil besondere Vorkehrungen zu treffen sind, um die sichere Abwicklung des sich immer rascher bewegenden und anspruchsvolleren Verkehrs zu gewährleisten. Aber auch, wenn es sich um Überführungen oder Unterführungen handelt, ist es im Interesse der Übersichtlichkeit des Verkehrsweges, des Schutzes wichtiger Bahnanlagen oder aus andern Gründen keineswegs gleichgültig, welche Stelle für eine Kreuzung gewählt und wie dieses Bauwerk ausgeführt werden soll.

Dem Bedürfnis, dass eine öffentliche Strasse überall dort soll durchgehen können, wo es das ausschliessliche Interesse an ihr als angezeigt erscheinen lässt, steht das Interesse der dem öffentlichen Verkehr mindestens in ebenso hohem Grade dienenden Bahn gegenüber, dass ihren technischen Besonderheiten und den Erfordernissen ihres heutigen Betriebes Rechnung getragen werde. So wäre z. B. nicht daran zu denken, selbst eine öffentliche Strasse den Verladeplatz einer Bahnstation à niveau kreuzen zu lassen oder über ein Rangierfeld führen zu wollen.

Die Bedeutung sowohl der öffentlichen Strasse als der Bahn erheischt hier eine Ordnung, welche die eisenbahnbau- und -betriebstechnischen Gegebenheiten gebührend berücksichtigt.

Artikel 22 sieht deshalb in Bestätigung der erwähnten Praxis des Bundesrates vor, dass neue Kreuzungen und die Abänderung vorhandener Kreuzungen zwischen Bahn und Strasse der Genehmigung der Eisenbahnaufsichtsbehörde bedürfen und dass über ihre Art und technische Ausgestaltung in dem in Artikel 16 des Entwurfes genannten Plangenehmigungsverfahren zu befinden sei. Dabei sind neue Kreuzungen durch dem Gemeingebrauch gewidmete öffentliche Strassen zuzulassen, wenn während und nach ihrer Erstellung durch die nötigen Sicherheitsvorkehrungen und -einrichtungen der unbehinderte, heutigen Anforderungen entsprechende Betrieb der Bahn gewährleistet bleibt und ein geplanter Ausbau der Bahnanlagen, namentlich an der Kreuzungsstelle selbst, nicht beeinträchtigt wird. Was unter öffentlichen Strassen zu verstehen ist, richtet

sich nach kantonalem Recht, welches darüber bestimmt, ob eine Strasse dem Gemeingebrauch gewidmet und damit öffentlich ist.

Angesichts der heutigen Entwicklung des Verkehrs auf Bahn und Strasse sollen neue Kreuzungen in der Regel als Unter- oder Überführungen ausgeführt werden. Das wird indessen der örtlichen topographischen Verhältnisse wegen nicht überall möglich und auch nicht in allen Fällen nötig sein. Nichtdestoweniger verdient die Vermeidung und die Beseitigung von Niveauübergängen wegen der mit ihnen verbundenen notorischen Gefahren alle Aufmerksamkeit und Förderung. Wir kommen bei der Erläuterung von Artikel 47 des Entwurfes darauf zurück.

Um die Verhältnisse und Bedürfnisse im einzelnen Fall richtig würdigen zu können, wird die Eisenbahnaufsichtsbehörde im Plangenehmigungsverfahren im Benehmen mit den kantonalen Behörden wie bisher in Föhlung mit Sachverständigen und Fachvereinigungen des Strassenbaues und -verkehrs vorgehen. Auf Antrag der beteiligten Behörden des Bundes und der Kantone soll sie verpflichtet sein, solche Sachverständige vor Abschluss des Plangenehmigungsverfahrens anzuhören. Dies wird ihr erleichtern, die richtige Lösung zu finden, wenn sich aus dem Vorbringen der Bahnverwaltung und der Strassenbaubehörde Meinungsverschiedenheiten ergeben, welche eine Einigung erschweren. Anlässlich der Ergänzung des Bundesgesetzes vom 22. Juni 1877 betreffend die Wasserbaupolizei durch das Gesetz vom 27. März 1953 (AS 1953, 950) haben ähnliche Erwägungen dazu geführt, dass der Bundesrat dort vorgesehene bauliche Massnahmen erst nach Beiziehung anerkannter Fachleute soll anordnen können. Eine besondere ständige Kommission dafür einzusetzen, welcher in diesen Fällen die Entscheidung zustehen soll, wie dies angeregt worden ist, halten wir aus Gründen rationeller Verwaltung und um das Nebeneinanderbestehen zweier Eisenbahnlängenehmigungsbehörden zu vermeiden, nicht für angezeigt.

Artikel 23-30. Die Verteilung der bei der Erstellung neuer und bei der Änderung bestehender Kreuzungen entstehenden Kosten ist in Artikel 15 des Eisenbahngesetzes von 1872 nur unvollständig und in einer Weise geregelt worden, die den hier einander gegenüberstehenden Interessen von Bahn und Strasse nicht mehr gerecht wird.

Die geltende Ordnung beruht auf den Anschauungen der 50er Jahre des letzten Jahrhunderts. Sie stammen aus einer Zeit, in welcher man den Eisenbahnbau und -betrieb als gewinnbringende private Unternehmertätigkeit betrachtete mit der Neigung, sich eine Machtstellung zu verschaffen, wogegen die Interessen der Inhaber der Strassenhoheit und gleichzeitig Träger der Wegebau- und Unterhaltslast beizeiten wahrgenommen werden müssten. Die Botschaft vom 16. Juni 1871 erklärte dazu:

«Die Artikel 15 und 16 (des Entwurfes zum Eisenbahngesetz von 1872) reproduzieren gleichmässige Bestimmungen aller bisherigen Konzessionen über Inanspruchnahme des Bahnkörpers für gewisse Bauten von allgemeinerem Interesse. Sie... werden wohl passend dem gegenwärtigen Gesetze selbst einverleibt, da die Kantone hierdurch die bisher von ihnen selbst vorgesehenen Garantien in unvermindertem Masse erlangen.»

Damals herrschte auf der Strasse auch nur ein langsamer und wenig dichter Verkehr.

Heute ist die Eisenbahn der wichtigste öffentliche Verkehrsdienst und der Rückgrat des Verkehrssystems des Landes. Auch ihrer wirtschaftlichen Struktur nach wird sie seit der Verstaatlichung der wichtigsten Bahnen und seit der Sanierung anderer, militärisch und volkswirtschaftlich bedeutender Bahnen immer mehr von den daran beteiligten öffentlichen Gemeinwesen getragen. Beim Verkehr auf der Strasse handelt es sich überwiegend um privaten Verkehr. Er ist aber so dicht geworden, dass er an den Ausbau und die Korrektur der vorhandenen Strassen immer grössere Anforderungen stellt, denen nicht zuletzt aus Gründen der Verkehrssicherheit entsprochen werden muss. Diese Anforderungen wirken sich auch auf Kreuzungsstellen zwischen Bahn und Strasse aus und zwingen je nach den gegebenen Möglichkeiten zu Massnahmen, die von der zusätzlichen Signalisierung über die bauliche Anpassung des Überganges bis zu seiner Beseitigung durch Unter- oder Überführungen gehen können. Bis jetzt standen Bewachung, Signalisierung und Anpassung der Kreuzungsstellen im Vordergrund. In absehbarer Zeit werden infolge grösserer Korrekturen und des Baues neuer Strassen die Verlegung von Niveauübergängen oder ihr Ersatz durch Über- oder Unterführungen noch wichtiger werden.

Es schien uns deshalb angezeigt, die im Eisenbahngesetz von 1872 über Kreuzungen von Bahn und Strasse enthaltenen Bestimmungen neu zu fassen und zu ergänzen und neue Grundsätze über die Verteilung der Kosten bei Kreuzungen zwischen Bahnen und öffentlichen Strassen aufzustellen, welche mit einigen Einschränkungen sinngemäss auch auf Kreuzungen der Bahnen durch andere öffentliche und private Anlagen Geltung beanspruchen dürfen.

Bahn und Strasse sind von jeher und zumal heute als ebenbürtige öffentliche Verkehrswege zu betrachten. Deshalb sollte nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen derjenige Teil die Kosten tragen, der, gleichgültig aus welchen Gründen, eine Änderung des bestehenden Zustandes verlangt oder verursacht. Dabei kommt es nicht darauf an, auf welcher Seite die nötigen baulichen und betrieblichen Massnahmen getroffen werden müssen. Die Eisenbahnen dürfen, nachdem ihr Ausbau im wesentlichen abgeschlossen ist und sie für die Kosten ihrer eigenen Anlagen aufgekommen sind, beanspruchen, angesichts des nunmehrigen Ausbaues der Strasse nach den gleichen Grundsätzen behandelt zu werden. Die einen öffentlichen Dienst versiehende Bahn sollte auch nicht schlechter behandelt werden als jeder Private, dem mit Recht nicht zugemutet werden kann, bei Strassenbauten seine Anlagen auf eigene Kosten anzupassen oder, soweit ihm kein Interesse daran nachzuweisen ist, an den Ausbau der Strasse direkt oder indirekt beizutragen. Auch der Umstand, dass die Eisenbahn die Strasse schneidet und ihre Anlagen an der Kreuzungsstelle notwendigerweise den Vorrang vor dem Strassenverkehr beanspruchen müssen, ohne welchen ein Eisenbahnbetrieb überhaupt nicht denkbar wäre, und dass dafür an den Kreuzungsstellen besondere Massnahmen zum Schutze sowohl des Bahn- als des Strassenverkehrs

getroffen werden müssen, rechtfertigt nicht mehr, der Bahn ihr infolge von Strassenbauvorhaben entstehende Kosten von vorneherein anzulasten.

So sieht Artikel 45 des Luftfahrtgesetzes vor, dass der Flugplatzhalter grundsätzlich alle durch Bau und Betrieb des Flugplatzes, einschliesslich der Beseitigung oder Anpassung von Flughindernissen, entstehenden Kosten zu tragen und für Baubeschränkungen im Enteignungsverfahren Ersatz zu leisten habe. Bei späterer Erstellung neuer Anlagen durch Dritte haben jedoch diese die Kosten der Anpassung ihrer Anlagen an die Bedürfnisse der Sicherheit der Luftfahrt zu übernehmen.

Bei der Änderung bestehender Kreuzungen kann dieses Prinzip vernünftigerweise nicht so verstanden werden, dass der Eigentümer des neueren Verkehrsweges sämtliche Kosten zu übernehmen hätte, auch dann, wenn der Eigentümer des andern Verkehrsweges seine Anlagen aus eigenen Bedürfnissen heraus ändert. Ferner rechtfertigt es sich nicht, dass eine Partei aus der Ausführung von Bauten der andern Partei einen Vorteil erziele. In solchen Fällen soll die erstere im Umfang der ihr durch die neue Baute nachweisbar erwachsenden Vorteile an die Kosten beitragen. Diese Vorteilsanrechnung ist im Verhältnis zwischen Eisenbahnen unter sich schon in Artikel 8 des Nebenbahngesetzes von 1899 bei der Erstellung von Anschlüssen rechtens. Sie entspricht auch der von den Bundesbahnen beim Ersatz von Niveauübergängen durch Über- oder Unterführungen geübten Praxis, wonach sie aus freien Stücken an die Kosten der Ersatzanlagen einen Beitrag leisten bis zur Höhe der kapitalisierten reinen Einsparungen, wie sie sich durch die Aufhebung der Bewachung des bisherigen Niveauüberganges errechnen lassen.

Diesen Erwägungen gegenüber sind von seiten verschiedener Kantone andere Grundsätze für die Kostenteilung vorgeschlagen worden. In jedem einzelnen Fall solle sich zunächst jede Partei die nachweisbaren finanziellen Vorteile anrechnen lassen. Die restlichen Kosten sollen von Strasse und Schiene zugleichen Teilen getragen werden. Auch wurde auf Artikel 17 des Bundesgesetzes von 1902 über die elektrischen Schwach- und Starkstromanlagen verwiesen, wonach beim Zusammentreffen öffentlicher und bahndienstlicher Schwachstromleitungen mit andern Leitungen die Kosten der zu treffenden Massnahmen zu $\frac{1}{3}$ vom Eigentümer der öffentlichen bzw. bahndienstlichen Leitung und zu $\frac{2}{3}$ vom Eigentümer der andern Leitung zu tragen sind. Treffen zwei oder mehrere Starkstromleitungen unter sich oder mit privaten Schwachstromleitungen zusammen, so sind die Kosten im Verhältnis der wirtschaftlichen Bedeutung dieser Anlagen zu verteilen. Dabei ist es unerheblich, welche der Leitungen zuerst bestanden hat und an welcher die Schutzvorrichtungen anzubringen sind.

Wir haben diese verschiedenen, in der Eisenbahn-, der Elektrizitäts- und neuerdings in der Luftfahrtgesetzgebung vorgebildeten Grundsätze, sowie die andern Vorschläge über die Verteilung der Kosten geprüft und verglichen. Die Vorschriften der Elektrizitätsgesetzgebung sind auf die besondern Verhältnisse und Bedürfnisse dieser Art von Anlagen und ihre Zweckbestimmung zugeschnitten und lassen sich nicht auf das Verhältnis zwischen Schiene und Strasse an

ihrer Kreuzungsstelle übertragen. Wir haben auch Bedenken gegen die Festsetzung jedweder Art festen Verteilers, was sich unter den mannigfachen Verhältnissen als zu starr erweisen und deshalb willkürlich auswirken müsste. Das gilt auch gegenüber dem Vorschlag der hälftigen Teilung der Kosten nach vorheriger Ermittlung und Anrechnung der jeder Partei durch die neue oder abgeänderte Anlage erwachsenden Vorteile.

Aus diesen Erwägungen sind wir zum Schluss gekommen, dass die Verteilung der Kosten bei Kreuzungsbauwerken auf Grund des mit der Vorteilsanrechnung verbundenen Verursachungsprinzipes grundsätzlich die richtige Lösung sei. Aber auch sie soll nur begleitend sein, unter Vorbehalt anderslautender Verständigung der Parteien. Angesichts der verschiedenartigen Verhältnisse, welche die einzelne Kreuzung aufweist, können die Leistungen und Gegenleistungen so eng miteinander verbunden sein und überdies von Faktoren beeinflusst werden, welche nicht nur mit den an der Kreuzung zu treffenden Massnahmen, sondern mit andern Beziehungen zwischen den Beteiligten zusammenhängen, weshalb die Beteiligten auch eine Verständigung über die Verteilung der Kosten sollen treffen können, welche von den vom Gesetz aufgestellten Grundsätzen abweicht.

Um aber nicht die beim Zusammentreffen elektrischer Anlagen massgeblichen gesetzlichen Vorschriften zu ändern und damit einer späteren, alle elektrischen Leitungen umfassenden Überprüfung der Elektrizitätsgesetzgebung vorzugreifen, haben wir für Kreuzungen dieser Art von Anlagen die dort geltende Verteilung von Kosten beibehalten.

Diese Erwägungen führten zu den in den Artikeln 23 bis 30 des Entwurfes enthaltenen Formulierungen.

Artikel 23. Die beiden Verkehrswege werden in bezug auf neue und auf die Abänderung bestehender Kreuzungen grundsätzlich einander gleichgestellt. Bei neuen Kreuzungen trägt diejenige Partei die Kosten der ganzen Anlage an der Kreuzungsstelle, auf deren Veranlassung das Bauwerk ausgeführt werden muss. Unter den Kosten der ganzen Anlage an der Kreuzungsstelle sind alle einmaligen Aufwendungen für die bauliche Ausführung zu verstehen, ferner alle sonstigen, durch dieses Bauvorhaben verursachten späteren Aufwendungen (Art. 27).

Der in Artikel 15 des Eisenbahngesetzes von 1872 nur zugunsten der Strasse wirkende Grundsatz, dass für die Beanspruchung von Grund und Boden der Bahn an der Kreuzungsstelle keine Vergütung zu leisten sei, wird zugunsten beider Verkehrswege erweitert und sie darin gleichgestellt.

Artikel 24 überträgt den Grundsatz des Artikels 23 auf die Fälle, in welchen bestehende Kreuzungen neuen Verkehrsbedürfnissen angepasst werden müssen.

Erweist sich der Ersatz eines Niveauüberganges durch eine Über- oder Unterführung oder die Verlegung des Überganges als notwendig und als die richtige Lösung, so verankert Absatz 1 die in solchen Fällen Regel gewordene Praxis.

Handelt es sich um andere Arten von Anpassungen bestehender Kreuzungsanlagen an neue Verkehrsbedürfnisse (Abs. 2), sollen grundsätzlich die Kosten aller Änderungen zu Lasten des Eigentümers desjenigen Verkehrsweges gehen,

auf welchem die bisherige und, soweit dies voraussehbar ist, die künftige Entwicklung des Verkehrs die Änderung oder Anpassung der Kreuzungsanlage bedingt.

Ist diese Anpassung die Folge einer Veränderung des Verkehrs auf beiden Verkehrswegen seit Erstellung der Kreuzungsanlage, so sollen die Kosten dementsprechend verteilt werden.

Artikel 25. In allen Fällen aber hat, wenn nach den Grundsätzen der Artikel 23 und 24 die eine Partei nichts oder nur einen Teil an die Kosten beizutragen hätte, sie sich noch in dem Umfange daran zu beteiligen, als ihr aus der Umgestaltung der Verhältnisse nachweisbare Vorteile erwachsen, ferner die Mehrkosten ganz zu tragen für Massnahmen an der Kreuzungsstelle, die sie im Interesse der dauernden Verbesserung oder des künftigen Ausbaues der eigenen Anlagen verlangt hat und wenn diesen Begehren entsprochen wird.

Artikel 26. Artikel 23 soll auch bei neuen Kreuzungen durch private Strassen Anwendung finden. Dagegen soll hier die Bahn, wie nach bisherigem Recht, für die Benützung ihres Grund und Bodens vom privaten Bauherrn eine angemessene Vergütung fordern und sowohl für die Kosten als für diese Vergütung Vorauszahlung oder Sicherheitsleistung verlangen können.

Artikel 28 erklärt die Grundsätze der Artikel 22 bis 25 und 27 sinngemäss anwendbar auf Kreuzungen zwischen Eisenbahnlinien.

Artikel 29 schliesst die im bisherigen Recht enthaltene Lücke dadurch, dass auch Kreuzungen durch andere als die in den Artikeln 22 und 28 genannten öffentlichen Anlagen der Plangenehmigung unterliegen.

Bei diesen, den Bahnkörper beanspruchenden Anlagen halten wir es für richtig, dass die Kosten für neue und für die Änderung vorhandener Kreuzungen zu Lasten des jeweiligen Bauherrn gehen. Dazu soll, wie bisher, die Bahnunternehmung für private Anlagen, welche ihren Grund und Boden beanspruchen, eine angemessene Vergütung verlangen können. Daraus folgt, dass für öffentliche Anlagen dieser Art die bisherige Ordnung übernommen wird, wonach die Bahnunternehmung die Benützung ihres Eigentums unentgeltlich zu dulden hat; indessen wird diese Regelung gegenseitig gestaltet und deshalb die Artikel 23, Absatz 2, und Artikel 24, Absatz 2, sinngemäss anwendbar erklärt. Dies schliesst ein, dass die Bahnunternehmung bei Durchlegung eigener Leitungen und Überbrückung von öffentlichen Gewässern das öffentliche Eigentum ebenfalls ohne Entschädigung soll benützen können.

Dagegen bleiben die Regeln der Elektrizitätsgesetzgebung über die Kosten von Massnahmen, die beim Zusammentreffen elektrischer Anlagen vorzukehren sind, vorbehalten.

Artikel 30 belässt den Beteiligten die Freiheit, unter den im einzelnen Fall gegebenen besondern Verhältnissen von den gesetzlichen Grundsätzen abweichende Vereinbarungen über die Kosten zu treffen. Auch die Rechtswirksamkeit bestehender, von den neuen gesetzlichen Bestimmungen über die Verteilung von Kosten abweichender Vereinbarungen wird bestätigt.

Artikel 31 und 32 enthalten bisheriges Recht. Von Gesetzes wegen weitere, ins einzelne gehende Richtlinien aufzustellen über das, was unter den im einzelnen Fall gegebenen Verhältnissen als angemessene Vergütung im Sinne des Artikels 32, Absatz 1, zu gelten hat, ist wegen der Verschiedenartigkeit der Verhältnisse des konkreten Anschlusses nicht möglich, ebensowenig für die maximale Beschränkung der Vergütung in den besonderen Fällen (Art. 32, Abs. 2) und für die Berücksichtigung von, der anschlussgewährenden Bahnunternehmung aus dem Anschluss erwachsenden Vorteilen. Schon die Meinung des Artikels 30 des Eisenbahngesetzes von 1872 und namentlich des Artikels 8 des Nebenbahngesetzes von 1899 war, dass im Interesse des allgemeinen Verkehrs der Anschluss unter Bahnen gefördert werden müsse, dass aber die der richterlichen Zuständigkeit vorbehaltenene Bemessung der Vergütung mit Einschluss der Berücksichtigung von Vorteilen dem freien richterlichen Ermessen bei der Würdigung des einzelnen Falles vorbehalten bleiben müsse. Das dafür auch künftig zuständige Bundesgericht (Art. 38, Abs. 2, des Entwurfes) hat darüber Grundsätze entwickelt (BGE 19.739 ff.; 25 II 750 ff.; 32 II 800 ff. und unter Heranziehung neuer Gesichtspunkte 43 II 432 ff.).

Artikel 33 und 35. Bei den engen Beziehungen zwischen Bahnen und andern öffentlichen Verkehrsunternehmungen, welche im Anschluss an Bahnen den durchgehenden Verkehr besorgen, wie die vom Bunde konzessionierten Schiffsahrtsunternehmungen und Automobillinien und die Postautomobildienste, erachten wir es für angezeigt, die Grundsätze über die Anschlussgewährung und über Vergütungen sinngemäss auf die hier anders geartete Mitbenützung von Bahnanlagen und Einrichtungen durch solche Verkehrsbetriebe anwendbar zu erklären.

Artikel 34. Für die Ausgestaltung der Fahrpläne und der Anschlüsse haben wir wie bisher grundsätzlich die Bedürfnisse des Verkehrs als begleitend erklärt, indessen einer Empfehlung der Expertenkommission für die Koordinierung des Verkehrs folgend die Bedienung des Verkehrs unter anderem auch von der Rücksichtnahme auf einen wirtschaftlichen Betrieb der Bahn abhängig gemacht.

Artikel 37. Bei der zunehmenden Zahl von Reisenden und ihren wachsenden Ansprüchen auf Erleichterungen und Annehmlichkeiten sind die Bahnunternehmungen gehalten, ihnen sowohl unterwegs als während der Umschlagszeiten die Verpflegung und die Versorgung mit dem üblichen Reisebedarf zu bieten. Ähnliche Erleichterungen gebühren dem Dienstpersonal in kurzen Arbeitspausen und im Nachtdienst. Soweit es diese Bedürfnisse rechtfertigen, sollen die Bahnunternehmungen befugt sein, auf Bahngebiet und in den Zügen diesen Anforderungen dienende Nebenbetriebe einzurichten. Wir haben in jahrzehntelanger Praxis solche Betriebe und Einrichtungen (Bahnhofswirtschaften, Kantinen) sowie Geschäfte, welche die Reisenden mit dem heute üblichen Reisebedarf an Druckschriften, Rauchwaren, Reiseproviand und dergleichen versorgen, sowie ihren hygienischen Bedürfnissen zumal auf Grenzbahnhöfen dienen, zugelassen,

wenn je nach der Bedeutung der Station und des über sie gehenden Reiseverkehrs das Bedürfnis dafür nachgewiesen werden konnte. Deshalb können gemäss Artikel 1 des Gesetzes über die Arbeitszeit beim Betrieb der Eisenbahnen und anderen Transportanstalten dessen Bestimmungen auch solche Nebenbetriebe unterstellt werden, wenn sie eine notwendige oder doch sehr zweckmässige Ergänzung des Betriebes der öffentlichen Transportanstalten bilden. Die Zweckbestimmung dieser Betriebe besteht in der raschen Bedienung der Reisenden. Dies erfordert besondere räumliche Anordnungen mit entsprechenden Einrichtungen. Dazu müssen sich ihre Öffnungs- und Schliessungszeiten nach den Bedürfnissen des Reiseverkehrs richten können. Daneben unterstehen sie sowohl in arbeitsrechtlicher, gewerbe- und gesundheitspolizeilicher Beziehung den darüber erlassenen Vorschriften des Bundes und der Kantone und den mit deren Vollzug betrauten Behörden.

Artikel 38. Nach dem Gesetz von 1872 entscheidet der Bundesrat die aus der Aufsicht über die Eisenbahnen erwachsenden Anstände. Alle «privatrechtlichen Streitigkeiten» zwischen dem Bund und der Bahnunternehmung sind vom Bundesgericht zu entscheiden. Die später erlassenen Nebengesetze wie das Stimmrechtsgesetz, das Rechnungsgesetz, das Hilfskassengesetz und das Nebenbahngesetz behielten mit geringfügigen Abweichungen diese Ausscheidung der Zuständigkeit bei Streitigkeiten bei.

Dieser Zuständigkeit in damals noch als privatrechtlich bezeichneten Streitigkeiten entsprach Artikel 50 des Gesetzes über die Organisation der Bundesrechtspflege von 1893. Beim Erlass des Gesetzes über die Verwaltungs- und Disziplinarrechtspflege von 1928 wurde ihre Natur als Verwaltungsrechtsstreitigkeiten erkannt, und heute sind sie in Artikel 111 des Gesetzes vom 16. Dezember 1943 über die Organisation der Bundesrechtspflege (BS 3, 531) mit andern eisenbahnrechtlichen Streitigkeiten dem Bundesgericht als einziger Instanz im verwaltungsrechtlichen Verfahren übertragen.

Nach einer von uns vom Bundesgericht erbetenen Meinungsäusserung besteht kein Anlass, daran etwas zu ändern.

Gegen alle Verfügungen des Post- und Eisenbahndepartementes und der ihm nachgeordneten Dienststellen ist gemäss Artikel 23 des Bundesgesetzes vom 26. März 1914 über die Organisation der Bundesverwaltung (BS I, 261) die Beschwerde bis an den Bundesrat offen (Art. 9 des Entwurfes). Dagegen bleibt die Entscheidung über alle Streitigkeiten über Kosten und ihre Verteilung und über Vergütungen dem Bundesgericht vorbehalten. Nur im Verhältnis zwischen Bundesverwaltung und Bundesbahnen hat über diese Anstände schon heute der Bundesrat zu entscheiden. Das Bundesbahngesetz von 1944 räumt den Bundesbahnen wohl die nötige administrative Selbständigkeit ein; sie bilden nichtsdestoweniger einen Teil der eidgenössischen Verwaltung, was eine gerichtliche Auseinandersetzung zwischen ihnen und andern Zweigen der Bundesverwaltung ausschliesst.

Fünfter Abschnitt: Besondere Leistungen für öffentliche Verwaltungen

Wir haben bei der Schilderung der Grundzüge der geltenden Eisenbahngesetzgebung dargelegt, wie sehr der Gesetzgeber darauf bedacht war, die Eisenbahnen staats- und volkswirtschaftlichen Zielsetzungen dienstbar zu machen und ihnen zu diesen Zwecken zahlreiche Verpflichtungen aufzuerlegen, auf die zum grössten Teil auch heute nicht verzichtet werden kann. Ein Teil dieser Verpflichtungen besteht in bestimmten besonderen Leistungen zugunsten öffentlicher Verwaltungen. Sie sind entweder überhaupt unentgeltlich zu erbringen oder werden nach heutigen Maßstäben gemessen ungenügend vergütet.

Nutzniesser dieser Leistungen sind die öffentlichen Verwaltungen aller Stufen: Bund, Kantone, Gemeinden und, je nach der Organisation der öffentlichen Verwaltung, andere öffentlich-rechtliche Körperschaften.

Die Leistung besteht in der Pflicht der Bahnunternehmung, diesen Verwaltungen in den verschiedensten Formen den Vollzug zahlreicher Gesetze zu erleichtern und dies, im Unterschied zu andern Unternehmungen, in besonderer Art und aussergewöhnlichem Umfang.

So sind die Bahnunternehmungen gehalten, dafür besondere Anlagen und Einrichtungen zu erstellen, die Benützung ihrer eigenen Anlagen zu dulden und in mannigfacher Weise durch ihre Leute an den Verrichtungen öffentlicher Dienste mitzuwirken. Ferner sind den Bahnunternehmungen im öffentlichen Interesse zahlreiche Beschränkungen in der Ausübung des Transportgeschäftes auferlegt oder sie sind verpflichtet, Transporte zu besonderen Beförderungsbedingungen und Taxen auszuführen.

Daneben oder im Zusammenhang mit gesetzlich vorgeschriebenen Leistungen treten die Bahnunternehmungen noch in mannigfache Beziehungen zu öffentlichen Verwaltungen, auf Grund welcher zu andern als der Abwicklung des Transportgeschäftes dienenden Zwecken Bahnanlagen und Einrichtungen erstellt oder erweitert werden müssen und ihre Benützung einzuräumen ist. Dazu treten Unterhaltsarbeiten, Reinigung, Beleuchtung, die Versorgung mit Wasser und elektrischer Energie und andere Arten von Dienstleistungen einschliesslich der Besorgung von Verrichtungen durch Bahnpersonal. Mitunter stehen diesen Leistungen auch Gegenleistungen der öffentlichen Verwaltungen gegenüber, weshalb es besonderer vertraglicher Regelungen bedarf.

Die Vergütung dieser besonderen Leistungen der Bahnen ist ein Gebot richtiger Rechnungsführung sowohl bei den Bahnen als den öffentlichen Verwaltungen. Gemäss Artikel 3 des Bundesbahngesetzes sind die Bundesbahnen nach gesunden betriebswirtschaftlichen Grundsätzen zu verwalten und zu betreiben. Die als Aktiengesellschaften organisierten konzessionierten Bahnunternehmungen sind, soweit es die besonderen eisenbahnrechtlichen Auflagen gestatten, zu kaufmännischer Geschäftsführung berechtigt und verpflichtet. Wenn Bund und Kantone weiterhin notleidenden Bahnunternehmungen helfen sollen, müssen vorerst deren besondere Leistungen für öffentliche Verwaltungen richtig vergütet

werden. Im Ausland ist diese Folgerung schon vor über 25 Jahren gezogen und als Voraussetzung verantwortungsbewussten Wirtschaftens anerkannt worden.

Nicht als besondere Leistungen für öffentliche Verwaltungen sind zu betrachten die den Bahnunternehmungen nach der Eisenbahntransportgesetzgebung obliegenden Beförderungsleistungen sowie die damit im engsten Zusammenhang stehenden Leistungen und Vorkehren, für welche die Bahnunternehmungen tarifmässige Entgelte mit Einschluss von Nebengebühren zu erheben berechtigt sind, ferner andere Leistungen für öffentliche Verwaltungen, für welche nach anderen Gesetzen oder deren Ausführungsvorschriften schon angemessene Vergütungen an Bahnunternehmungen zu entrichten sind.

Artikel 39 bestimmt deshalb grundsätzlich, dass diese Art besonderer Leistungen nach den im kaufmännischen Verkehr geltenden Grundsätzen zu vergüten sei. Demnach soll die Vergütung nicht nur die auf die Leistung entfallenden Selbstkosten, und wo es sich um die Erstellung und Benützung von Anlagen und Einrichtungen handelt, die Verzinsung und Abschreibung des dafür aufgewendeten Kapitals decken, sondern einen üblichen Gewinnzuschlag einschliessen. Ferner sollen die damit zusammenhängenden rechtsgeschäftlichen Beziehungen zwischen den Beteiligten durch die Regeln des Obligationenrechtes über den kaufmännischen Verkehr bestimmt sein.

Dieser Grundsatz unterliegt immerhin in den in Artikel 40 bis 45 genannten Fällen einer Einschränkung, weil die dort geordneten Beziehungen zwischen Staat und Bahnunternehmung nicht schlechthin kaufmännischen Regeln unterstellt werden können. Indessen soll auch hier die Bahnunternehmung ihre besonderen Leistungen nicht mehr unentgeltlich oder zu billig erbringen müssen, sondern dafür angemessen entschädigt werden. Darunter verstehen wir eine Vergütung, welche mindestens die Selbstkosten deckt, und, wo im öffentlichen Interesse besondere Anlagen und Einrichtungen der Bahn erstellt oder vorhandene erweitert oder angepasst werden müssen, die Verzinsung und die Abschreibungskosten für den darauf entfallenden Teil des aufgewendeten Kapitals einschliesst.

Artikel 40 bis 42. Der Staat muss nach wie vor die Transportmittel sowie die Anlagen der Bahnen für den vornehmsten Staatszweck, die militärische und wirtschaftliche Landesverteidigung, uneingeschränkt in Anspruch nehmen können. Wie die Schwierigkeiten der Landesversorgung mit lebenswichtigen Gütern während der letzten Kriege bewiesen haben, sind diese Transportmittel sogar ausser Landes einzusetzen, um die notwendigsten Zufuhren sicherzustellen. Zu diesen Zwecken sind Bahnanlagen, Einrichtungen und Fahrzeuge bereitzustellen und bereitzuhalten. Dass der Bund die dadurch bedingten Kosten trägt, ist zum Teil bisheriges Recht (Art. 40). Ebenso verhält es sich mit der Pflicht zur Ausführung von Militärtransporten, soweit sie nicht mit Rücksicht auf die technische Leistungsfähigkeit der Bahnunternehmung eingeschränkt oder sie davon befreit wird (Art. 41, Abs. 1). Auch der Grundsatz, dass diese Transporte zu ermässigten Taxen zu führen sind, kann nicht aufgegeben werden. Dagegen ist nicht gesagt, dass diese

Ermässigung immer die Hälfte der tarifmässigen Taxen betragen und im Gesetz festgelegt werden muss wie in Artikel 24 des Eisenbahngesetzes von 1872. Gemäss Beschluss der Bundesversammlung vom 30. März 1949 über die Verwaltung der schweizerischen Armee (AS 1949, 1093; mit Ergänzung) sind Militärtransporte grundsätzlich zur Hälfte der gewöhnlichen tarifmässigen Taxen zu führen, unter Ausschluss aller Ausnahmsbedingungen und -tarife. Wir halten dafür, dass diese Bindung nicht mehr im Gesetz verankert werden soll. Der Bundesrat sollte die Taxen unter gebührender Berücksichtigung sowohl der Kosten der Landesverteidigung als der berechtigten Interessen der Bahnen festsetzen können und darin eine gewisse Bewegungsfreiheit besitzen (Art. 41, Abs. 2). Die Haftung des Bundes für die Kosten der bei Militärtransporten zu treffenden besonderen Sicherheitsmassnahmen sowie für die den Bahnen aus Militärtransporten erwachsenden Schäden ist bisheriges Recht (Art. 41, Abs. 3 und Art. 42, Abs. 1). Neu ist die Haftung des Bundes für die den Bahnen aus Erstellung, Bestand und Bedienung militärischer Werke und Einrichtungen in der Nähe von Bahnanlagen erwachsenden Schäden. Die Gesetzgebung über die Militärorganisation bietet dafür keine Rechtsgrundlage. Die Übernahme dieser Haftung rechtfertigt sich angesichts der während des letzten Krieges und seither auf solche Werke zurückzuführenden Schäden an Bahnanlagen und der damit für die Bahn verbundenen, besonderen Gefahr (Art. 42, Abs. 2).

Artikel 43. Unter Anpassung an die heutigen Bedürfnisse werden die Pflichten der Bahnunternehmungen zu Leistungen für die Post-, Telegraphen- und Telephonverwaltung neu umschrieben. Sie sind je nach Art und Umfang des Postverkehrs und je nach den betrieblichen Verhältnissen der einzelnen Bahnunternehmungen so mannigfach und abgestuft sowie von einer wechselseitigen Arbeitsteilung beherrscht, dass sie im Gesetz nicht genauer aufgeführt werden können. Es handelt sich neben der Beförderung der Postsendungen, der Postwagen, ihres Unterhaltes und ihrer Reinigung, Heizung und Beleuchtung, um die Beförderung von Postpersonal, Aushilfe beim Umlad, Zustellung von Sendungen ausserhalb der Postdienstzeiten und ähnliches. Die nähere Bestimmung von Art und Umfang dieser Leistungen im einzelnen Fall ist, neben den im Gesetz enthaltenen Hinweisen, Sache der Vereinbarung zwischen der Post-, Telegraphen- und Telephonverwaltung und den Bahnunternehmungen. Diese Leistungen im Interesse der Post-, Telegraphen- und Telephonverwaltung sollen den Bahnen angemessen vergütet werden und zwar unter Berücksichtigung der durch ihre Zusammenarbeit bedingten, beiderseitigen baulichen und betrieblichen Aufwendungen.

Die nach dem Eisenbahngesetz von 1872 und dem Nebenbahngesetz von 1899 möglichen Vergütungen haben sich längstens als unzureichend erwiesen. Sie mussten deshalb auf dem Wege der Revision bisheriger Vereinbarungen schon erhöht werden, was durch das geltende Recht jedoch nicht gedeckt ist. Deshalb soll der Bundesrat die Grundsätze für die Bemessung der Vergütung unter Würdigung aller Umstände so bestimmen können, dass weder die Post-, Tele-

graphen- und Telefonverwaltung ungebührlich belastet noch die Bahnunternehmungen wie bisher zugunsten des Bundes benachteiligt werden.

Artikel 44. Beim Verkehr über die Landesgrenzen sind die Interessen des Staates und seiner Zollverwaltung zu wahren, bilden doch die Zölle eine der Haupteinnahmen des Bundes. Ein grosser Teil des Personen- und Güterverkehrs über die Grenze geht über die Eisenbahn. Deshalb auferlegt die Zollgesetzgebung den Bahnen zahlreiche Pflichten und Leistungen im Interesse des Zolldienstes. Zum Teil gehen diese über die Pflichten hinaus, welche die Bahnunternehmungen als Frachtführer zu erfüllen haben. Es sei auf das Zollgesetz, dessen Vollziehungsverordnung, die Eisenbahnzollordnung und die in der Verordnung über die Technische Einheit im Eisenbahnwesen enthaltenen Vorschriften über die Beförderung von Zollgütern und über die Einrichtung der Wagen zur Beförderung von Zollgütern verwiesen.

Die hervorstechendste besondere Leistung zur Erleichterung des Vollzuges der Zollgesetzgebung besteht darin, dass Bahnunternehmungen, die sich mit dem Personen- und Gütertransport über Zollgrenzen befassen, nach Anordnung des Bundesrates die für den Dienstbetrieb der Zollverwaltung und zur einstweiligen Lagerung der Zollgüter auf den Grenzstationen notwendigen Anlagen und Räumlichkeiten mit den erforderlichen Einrichtungen für Heizung, Beleuchtung und Wasser, sowie die bahndienstlichen Wägeeinrichtungen unentgeltlich zur Verfügung zu stellen haben. Die innere Ausstattung ist Sache der Zollverwaltung. Die Bahnen haben auch die Kosten der Heizung, Beleuchtung und Reinigung der Revisionsräume zu tragen, wogegen die Zollverwaltung für den entsprechenden Aufwand der von ihr benutzten Bürolokale aufkommt. Bei Zollämtern auf Bahnstationen im Innern des Landes wird darüber eine Vereinbarung abgeschlossen (Art. 49 des Zollgesetzes). Dazu kommen die für den Dienstbetrieb der Zollverwaltung nötigen Vorkehren, welche durch den der Zollverwaltung obliegenden Vollzug anderer als zollrechtlicher Erlasse bedingt sind, wie der Gesetzgebung über den Verkehr mit Lebensmitteln und andern Waren.

Die Bahnunternehmung hat die ihr zur Erleichterung des Zolldienstes auferlegten Leistungen von Gesetzes wegen unentgeltlich zu erbringen. Diese Belastung kann ohne Änderung des Gesetzes auf dem Wege der Vereinbarung nicht in nennenswertem Masse gemildert werden. Ohne Mitwirkung der Bahnverwaltung ist die Zollabfertigung des über sie gehenden Verkehrs nicht möglich. Die besonderen Leistungen der Bahnverwaltung angemessen zu vergüten, drängt sich heute auf. Die Bundesverwaltung muss für den Zolldienst auf der Strasse die dafür nötigen Gebäude und Einrichtungen selber erstellen und unterhalten und kann für die zolldienstlichen und andern Verrichtungen, welche ihr übertragen sind, kein fremdes Personal zur Beihilfe heranziehen.

Wir haben erwogen, ob für die Einführung der Vergütung für diese Leistungen nicht die Revision des Zollgesetzes abgewartet werden könnte. Die Entlastung der Bahnunternehmungen drängt sich aber schon im Hinblick auf die reinliche Ausscheidung der Kosten von Zollverwaltung und den beteiligten

Bahnverwaltungen auf. Da mit der Revision der Eisenbahngesetzgebung das Verhältnis der Bahnunternehmungen zum Staat noch in anderer Beziehung neu geordnet werden muss, sollte dies gleichzeitig auch für ihr Verhältnis zur Zollverwaltung geschehen. Art und Umfang der zum Vollzug der Zollgesetzgebung nötigen Leistungen der Bahnunternehmungen zu bestimmen und näher zu umschreiben, muss nach wie vor Gegenstand der Zollgesetzgebung bilden. Dagegen ist im Eisenbahngesetz der Grundsatz festzulegen, dass die Bahnunternehmungen für besondere Leistungen dieser Art Anspruch auf angemessene Vergütung haben sollen und dass die darüber abzuschliessenden Vereinbarungen der Genehmigung des Bundesrates bedürfen. Mit Rücksicht auf die Mannigfaltigkeit des Zusammenwirkens zwischen Zoll- und Bahndienststellen müssen die zu vergütenden besonderen Leistungen der Bahnunternehmungen vom Bundesrat noch näher bezeichnet werden.

Artikel 45. Neben den in Artikel 44 genannten Vorgehen haben die Bahnunternehmungen den Vollzug der Bundesgesetzgebung über den Schutz der Gesundheit von Menschen und Tieren, die Bekämpfung von Pflanzenschädlingen und über den Verkehr mit Lebensmitteln und Waren zu ermöglichen und zu erleichtern und durch besondere Leistungen dazu wesentlich beizutragen.

Die Bahnunternehmungen haben sich vor der Zulassung zur Beförderung über die Beibringung der vorgeschriebenen besonderen Ausweise und Begleitpapiere zu vergewissern. Ferner sind die nötigen, zum Teil besonderen Fahrzeuge zu verwenden, Wegevorschriften zu beachten, die zur Kontrolle und Untersuchung der Sendungen nötigen Räume und andere Anlagen und Einrichtungen in geeignetem Umfang und zweckdienlicher Ausstattung mit ganz vereinzelter Ausnahmen unentgeltlich zur Verfügung zu stellen und, soweit besondere gesundheitspolizeiliche Aufforderungen an sie gestellt werden, sie ständig in einem diesen Anforderungen entsprechenden Zustand zu halten. Die Bahnunternehmungen haben auf ihre eigene Gefahr, durch ihre Leute sowohl die Vorbereitungshandlungen für die Kontrolle und Untersuchung treffen zu lassen, als nachher für die Weiterbeförderung für den notwendigen Verlad und die Wiederherstellung der Verpackung zu sorgen und sowohl anlässlich der Kontrolle dieser Sendungen als nach beendigtem Transport den zuständigen Stellen alle vorgeschriebenen Auskünfte und Meldungen in vorgeschriebener Art und Umfang zu erstatten.

Solche sehr einlässlichen und weitgehenden Vorschriften enthalten:

Artikel 9 und 10 der Verordnung vom 6. Oktober 1891 betreffend den Leichentransport (BS 4, 411, mit Ergänzungen) in Verbindung mit Artikel 86 und 88 des Reglements über den Transport auf Eisenbahnen und Schiffen vom 4. Juni 1949 (AS 1949, 581);

Artikel 2 des Bundesratsbeschlusses vom 17. Dezember 1948 betreffend die Organisation des Grenzsanitätsdienstes und Artikel 1 und 7 der Verfügung des Eidgenössischen Departements des Innern vom gleichen Tag (AS 1948, 1208 und 1210);

- Artikel 29 der Verordnung vom 26. Mai 1936 über den Verkehr mit Lebensmitteln und Gebrauchsgegenständen (BS 4, 469, mit Ergänzungen);
- Artikel 70, 86–89, 91, 94 und 99 der eidgenössischen Fleischschau-Verordnung vom 26. August 1938 (BS 4, 609, mit Abänderungen);
- Artikel 9, 11, 17, Absatz 3, und 30, Absatz 4, der Verordnung vom 7. März 1947 betreffend die Untersuchung der Einfuhrsendungen von Fleisch und Fleischwaren (BS 4, 646, mit Abänderungen);
- Artikel 5 und 6 des Bundesratsbeschlusses vom 19. Dezember 1952 über die Ein- und Durchfuhr lebender Tiere (AS 1952, 1069);
- Artikel 49, 102, 108, 112 und 120, sowie die Anlage I des Transportreglementes über die gesundheitspolizeilichen Voraussetzungen des Transportes kranker Personen, lebender Tiere und von gefährlichen, gesundheitsschädlichen, ätzenden und ekelerregenden Stoffen und Gegenständen:
- Artikel 19–21, 59–70, 132 und 179 der Vollziehungsverordnung vom 30. August 1920 (BS 9, 273, mit Abänderungen und Ergänzungen) zum Bundesgesetz vom 13. Juni 1917 über die Bekämpfung von Tierseuchen (BS 9, 261);
- Artikel 9, 13 und 28 des Bundesratsbeschlusses vom 1. Juni 1948 über die Bekämpfung der San José-Schildlaus (AS 1948, 539, mit Abänderungen);
- Artikel 10 des Bundesratsbeschlusses vom 26. September 1952 über die Bekämpfung des Kastanienrindenkrebses (AS 1952, 800).

Alle diese von den Bahnunternehmungen geforderten Leistungen setzen eine ständige Überwachung des Verkehrs voraus, damit die Kontrolltätigkeit der von diesen Vorschriften eingesetzten Vollzugsorgane überhaupt ausgeübt werden kann. Diese Leistungen belasten die Bahnunternehmungen beim Umfang des von ihnen täglich abzufertigenden Transportaufkommens mit einer Unmenge administrativer Mehrarbeit und damit Aufwand ähnlich wie die Beachtung der in andern als den schon genannten Vorschriften enthaltenen dauernden oder vorübergehenden Beförderungsverbote.

Aus den gleichen Erwägungen wie zu Artikel 44 halten wir dafür, dass den Bahnunternehmungen diese besonderen Leistungen angemessen vergütet werden sollten.

Wir wären unvollständig, wenn wir nicht in Erinnerung rufen würden, dass die Bahnunternehmungen auf Grund der von den eidgenössischen Räten genehmigten Grundsätze über die Tarifbildung neben der dort vorgeschriebenen Ausrichtung ihrer Tarifgebarung auf volkswirtschaftliche, kulturelle und soziale Bedürfnisse gehalten sind, auch im Interesse der öffentlichen Rechts- und Armenpflege Fahrpreismässigkeiten zu gewähren für die von den zuständigen Behörden angeordneten Polizeitransporte und Transporte von Bedürftigen. Ferner

räumen sie auf Veranlassung anderer Behörden und gemeinnütziger Institutionen aus freien Stücken noch immer Taxermässigungen oder Taxfreiheit ein für Krankenschwestern und Krankenpfleger, Invalide und Invalidenfahrzeuge, für Arbeits- und Lehrstellenvermittlung und den freiwilligen Arbeitsdienst, Heimbeförderungen von Auslandschweizern, Ferienausbildungskurse und Kolonien, Ausstellungsgegenstände und -tiere und Sendungen von Liebesgaben für caritative Institutionen und bei Katastrophenhilfe. Dies erlaubt Behörden und Institutionen entweder erhebliche Einsparungen oder dank der verminderten Ausgaben für Transporte die Ausdehnung ihrer caritativen Tätigkeit und die Förderung anderer Zwecke. Um so begründeter halten wir die Einführung einer angemessenen Vergütung für die in Artikel 45 genannten besonderen Leistungen der Bahnunternehmungen auf dem Gebiete der öffentlichen Gesundheitspflege.

Ob die Gesamtheit dieser Lasten von den Bahnunternehmungen in ihrer heutigen Lage im Wettbewerb mit andern Verkehrsmitteln auf die Dauer überhaupt aufrecht erhalten werden können, wird die Prüfung über den Charakter und die finanzielle Tragweite solcher Lasten erweisen müssen.

Artikel 46. Die Ausscheidung der Zuständigkeiten für Streitigkeiten ist grundsätzlich dieselbe wie in Artikel 38, indessen mit Rücksicht auf ihren Gegenstand und die Bedeutung mit folgenden Abweichungen:

Streitigkeiten zwischen der Zollverwaltung und den Bahnunternehmungen sollte der Bundesrat endgültig entscheiden können. Diese berühren mit ganz wenigen Ausnahmen nur das Verhältnis zwischen Bund und Bundesbahnen, worüber eine gerichtliche Auseinandersetzung ausgeschlossen ist. Wo bei Binnenzollämtern sich eine konzessionierte Bahnunternehmung der Zollverwaltung gegenübergestellt sieht, rechtfertigt sich eine Übertragung dieser Fälle an das Bundesgericht nicht, zumal die Vergütung für die entsprechende Leistung für die Zollverwaltung nach den gleichen Grundsätzen zu bemessen sein wird, wie sie für die Bundesbahnen gelten.

Bei Anständen über die Anwendung der Militärtaxen sowie über die Kosten ausserordentlicher Sicherheitsmassnahmen bei Militärtransporten handelt es sich in der Regel um geringe Streitwerte, so dass die Übertragung der Entscheidung an das Bundesgericht diese Instanz nur unnötig belasten würde. Andererseits sollten sie auch nicht durch den Bundesrat entschieden werden. Da der Beschluss der Bundesversammlung vom 30. März 1949 über die Verwaltung der schweizerischen Armee (AS 1949, 1093; 1954, 1330) ein eigenes Verfahren zur Beurteilung von verwaltungsrechtlichen Streitigkeiten vermögensrechtlicher Art des Bundes oder gegen den Bund geschaffen und dafür eine Rekurskommission eingesetzt hat, halten wir die Verweisung dieser Streitigkeiten in dieses Verfahren für zweckdienlich. Es bedarf hiezu nur geringfügiger Ergänzungen des genannten Beschlusses, ähnlich denjenigen, wie sie von Ihnen am 15. Dezember 1954 beschlossen worden sind.

Sechster Abschnitt: Förderung der Eisenbahnen und Hilfeleistung

Die Bahnunternehmungen, welchen auf Grund der Privatbahnhilfegesetze von 1939 und 1949 geholfen worden ist, konnten infolge der inzwischen eingetretenen Teuerung die damals vorgesehenen technischen Verbesserungen und Neuerungen nur teilweise durchführen, zumal die Kredite des Gesetzes von 1939 primär zur finanziellen Wiederaufrichtung notleidender Bahnunternehmungen bestimmt waren und deshalb zur Hauptsache für Bilanzsanierungen beansprucht werden mussten, was aus dem Schlussbericht des Post- und Eisenbahndepartements vom 20. März 1953 über den Vollzug des ersten Abschnittes dieses Gesetzes hervorgeht. Nicht unbedingt zur Erhaltung eines betriebssicheren Zustandes und zum Ersatz überalterter Fahrzeuge dringliche Aufwendungen wurden zurückgestellt in der Erwartung, dass entweder die Preise zurückgehen oder dass diese technischen Verbesserungen bei einem Rückgang der Konjunktur in den Nachkriegsjahren mittelst dann erhältlichen Arbeitsbeschaffungskrediten nachgeholt werden könnten. Dank der günstigen Wirtschaftskonjunktur brauchten solche Massnahmen aber nicht getroffen zu werden. Wir sahen uns sogar veranlasst, unter anderem auch die Bahnverwaltungen zur Zurückhaltung in ihren Anschaffungen anzuhalten, um beim Rückgang der Konjunktur Arbeitsgelegenheiten zu sichern, und sind heute noch bestrebt, dies zu tun. Dafür unterblieb bei den Bahnen ein grosser Teil notwendiger technischer Verbesserungen und Neuerungen, welcher sie dringend bedürfen, um bei den gesteigerten Anforderungen des Verkehrs die Betriebssicherheit zu gewährleisten und rationeller wirtschaften zu können und dadurch ihre Leistungsfähigkeit im Wettbewerb mit andern Verkehrsmitteln zu erhöhen.

Artikel 47 sieht deshalb vor, dass der Bund den dem allgemeinen Verkehr des Landes oder eines grösseren Landesteiles dienenden Bahnunternehmungen Beiträge und Darlehen soll gewähren können zur Erstellung und Ergänzung von Anlagen und Einrichtungen sowie zur Anschaffung von Fahrzeugen, wenn dadurch die Wirtschaftlichkeit des Betriebes wesentlich gehoben werden kann. Die Bestimmung nennt in nicht erschöpfender Aufzählung die wichtigsten Bedürfnisse dieser Art.

Die Änderung des Systems der Zugförderung bildete schon Gegenstand des Gesetzes von 1919 über die Unterstützung zum Zwecke der Einführung des elektrischen Betriebes. Dank diesem Gesetz und der Privatbahnhilfegesetzgebung von 1939 konnte die Elektrifizierung stark gefördert werden. Indessen ist die Änderung des Systems der Zugförderung für einzelne Bahnen noch immer offen. Beim heutigen Stand der technischen Entwicklung kann auch die Einführung der Dieseltraktion sich als rationell erweisen.

Die Anpassung oder Beseitigung von Niveauübergängen an öffentlichen Strassen sowie die Einführung technischer Neuerungen zur Erhöhung der Sicherheit auf Bahn und Strasse erweisen sich als je länger je dringlicher, sind aber ausserordentlich kostspielig. Wir sind bestrebt, solche Massnahmen auch im Rahmen des Programms für den Ausbau der Strassen zu fördern. Soweit

diese Verbesserungen für die Bahnunternehmung mit unverhältnismässig hohen Kosten verbunden sind und sich auch mittelst den in Artikel 23–25 und 27 enthaltenen Grundsätzen über ihre Verteilung nicht auf ein tragbares Mass reduzieren lassen, soll, um sie nicht länger aufschieben zu müssen, ihre Durchführung auch mit Artikel 47 unseres Entwurfes gefördert werden.

Im Interesse der rationellen Bedienung sowohl des innerschweizerischen als des internationalen Bahnverkehrs gestalten die Bahnen ihre Verbindung und Zusammenarbeit immer enger. Deren Wirksamkeit hängt nicht zuletzt von Verbesserungen des technischen und betrieblichen Anschlusses ab, handle es sich um bauliche Massnahmen, wie die Erstellung neuer oder die Verstärkung bestehender Linien, die Anpassung ihres technischen Zustandes an die anschliessende Bahn, um neue oder um die Anpassung vorhandener Signal- und Sicherungsanlagen, um die technische Vereinheitlichung des Systems der Zugförderung und der im durchgehenden Verkehr eingesetzten Fahrzeuge oder endlich um andere Aufwendungen im Interesse des durchgehenden Verkehrs.

Die so verstandene Förderung der Eisenbahnen hat sich nicht nach Wünschen der einzelnen Bahnunternehmungen zu richten, sondern nach dem öffentlichen Interesse an der Verbesserung der Verkehrsbedienung durch die Eisenbahn. Je besser sie dazu technisch im nötigen Ausmass ausgerüstet ist, desto mehr darf erwartet werden, dass die damit verbundene Hebung der Wirtschaftlichkeit des Betriebes sie befähigen werde, sich unter den heutigen Verhältnissen selber zu erhalten.

Die in Artikel 47 vorgesehene Förderung der Bahn muss sich aber durch die Interessen des Landes oder eines grösseren Landesteiles rechtfertigen. Ein Rechtsanspruch auf eine Beteiligung des Bundes kann so wenig wie in der bisherigen Hilfegesetzgebung anerkannt werden. An die Bedeutung der Bahnunternehmung für den allgemeinen Verkehr muss ein strenger Maassstab gelegt werden, und es versteht sich, dass dabei die finanzielle Lage der Bahnunternehmung den Einsatz öffentlicher Mittel rechtfertigen muss. Die Mitbeteiligung der an solchen Verbesserungen zumeist unmittelbarer als der Bund interessierten Kantone bleibt vorbehalten und entspricht der seit jeher bei der Errichtung und Unterstützung öffentlicher Werke geübten Praxis sowie den in der Privatbahnhilfegesetzgebung verankerten Grundsätzen (Art. 51, Abs. 1).

Artikel 48 übernimmt aus dem Gesetz von 1949 über die Ergänzung der Privatbahnhilfe die finanzielle Beihilfe zur Einführung von Strassentransportdiensten neben oder an Stelle der Bahn. Hier handelt es sich vor allem um Bahnunternehmungen, bei denen vorauszusehen ist, dass sie trotz vorangegangener Hilfe dauernd mit verhältnismässig hohen Betriebsausgabenüberschüssen werden rechnen müssen. Es ist durch einige auf Grund des Gesetzes von 1949 durchgeführte Betriebsumstellungen erwiesen, dass mit ihnen bei geringerem Kapitaleinsatz als für die technische Rekonstruktion der Bahn günstigere Betriebsergebnisse erzielt werden können. Dabei soll, wie im Gesetz von 1949, vorausgesetzt werden, dass die bisherige Verkehrsbedienung im grossen und ganzen gewährleistet bleiben oder durch entsprechende Vorteile aufgewogen werde. Die Möglich-

keiten des Ersatzes der Bahn sind mit aller Sorgfalt zu prüfen und den Bundesbehörden mit dem Gesuch um eine Beteiligung des Bundes darzulegen, damit der Entscheid über die Beteiligung des Bundes unter Abwägung und Würdigung aller Umstände getroffen werden kann. Die übrigen Voraussetzungen für die Beihilfe des Bundes zur Umstellung sind dieselben wie im Gesetz von 1949.

Artikel 49 soll die seit 1918 mit wenigen Unterbrüchen immer wieder notwendig gewordene Stützung einzelner Bahnunternehmungen zur Aufrechterhaltung ihres Betriebes auch künftig ermöglichen und lehnt sich weitgehend an die Bestimmungen des Bundesbeschlusses vom 3. Oktober 1951 über eine vorübergehende Hilfe zur Aufrechterhaltung des Betriebes privater Eisenbahn- und Schiffsahrtsunternehmungen an. Wenn der Bund seinerzeit in Artikel 3 des Eisenbahngesetzes von 1872 unter den damaligen Verhältnissen sich anheischig gemacht hat, die Eisenbahnverbindungen zu entwickeln und zu vermehren, so bezog sich das auf die Förderung der für den allgemeinen Verkehr des Landes und seiner Anschlüsse an das Ausland wichtigen Bahnen. Eine Verpflichtung, allen notleidend gewordenen Bahnunternehmungen ständig Hilfe zur Aufrechterhaltung ihres Betriebes zu gewähren, umschloss das nicht, war nie beabsichtigt und kann nicht Aufgabe des Bundes sein. Nichtsdestoweniger hat der Bund seit 1918 auch dazu immer wieder Hilfe gewährt. In allen darüber erlassenen Gesetzen und Bundesbeschlüssen wird aber ausdrücklich vorausgesetzt, dass es sich um Unternehmungen handle, die eine erhebliche volkswirtschaftliche oder militärische Bedeutung für das Land beanspruchen können, d. h. für den allgemeinen Verkehr des Landes unentbehrlich sind. Nachdem heute die Möglichkeit der öffentlichen Verkehrsbedienung durch ein anderes, sehr leistungsfähiges Verkehrsmittel gegeben ist und wir bestrebt sind, die Umstellung dauernd notleidender Bahnunternehmungen zu fördern, muss eine Hilfe des Bundes zur Aufrechterhaltung des Betriebes auf Bahnunternehmungen beschränkt werden können, die für den allgemeinen Verkehr des Landes oder eines grösseren Landesteiles unentbehrlich sind.

Dagegen hat sich die Deckung der reinen Betriebsdefizite solcher Bahnen, wie noch Artikel 4 des Bundesbeschlusses von 1951 es vorsieht, nicht bewährt. Wenn die in der Eisenbahngesetzgebung vorgeschriebenen Abschreibungen nicht einbezogen werden, so können nur der laufende Betriebsaufwand gedeckt, nicht aber die Mittel bereitgestellt werden, um die Bahnanlagen rechtzeitig zu erneuern. Hierin liegt auch eine Ursache, weshalb zahlreiche Bahnunternehmungen ihre Anlagen nicht erneuern konnten, was immer neuen Hilfebegehren zum Zwecke der technischen Rekonstruktion gerufen hat. Ferner hat der Umstand, dass durch Jahre hindurch Abschreibungen nur buchmässig vorgenommen werden konnten, wesentlich zur Sanierungsbedürftigkeit der Bahnunternehmungen beigetragen. Wie sehen deshalb vor, dass auch die vorgeschriebenen Abschreibungen auf den Bahnanlagen in die Deckung des Betriebsdefizites einbezogen werden sollen. Dies stimmt auch überein mit den Vorschriften des Rechnungsgesetzes und mit der Praxis des Bundesgerichtes, wonach die Abschreibungen als Betriebskosten zu behandeln sind.

Die Einbeziehung dieser Abschreibungen bei der Hilfeleistung wird mehr öffentliche Mittel erfordern als bisher, dagegen die normale, laufende Erneuerung der Anlagen erleichtern und infolgedessen auf längere Sicht betrachtet geeignet sein, den Finanzbedarf für die in Artikel 47 vorgesehenen Massnahmen zu vermindern.

Um den Aufwand für die Hilfeleistung in möglichst engen Grenzen zu halten, soll auch von den in Artikel 7 des Entwurfes vorgesehenen Massnahmen Gebrauch gemacht werden.

Artikel 50. Verschiedene Bahnunternehmungen mussten schon an die Hilfe des Bundes appellieren, weil sie von grösseren Naturschäden betroffen waren, deren Folgen zu beheben ihre Kraft überstieg. Wir haben Ihnen mit unseren Botschaften vom 19. Oktober und 23. November 1951 (BBl 1951, III, 273 und 876) Vorlagen über Hilfsmassnahmen unterbreiten müssen, welche zum Bundesbeschluss vom 26. März 1952 über Hilfeleistung an lawinen- und hochwasserschädigte private Eisenbahnunternehmungen geführt haben (BBl 1952, I, 652). In unserem Lande bilden Lawinengänge, Erdbeben, Steinschläge und Hochwasser eine ständige Bedrohung der Bahnen. Im Zusammenhang mit den ohnehin im Eisenbahngesetz zu regelnden Hilfsmassnahmen halten wir es für angezeigt, auch diese Fälle zu berücksichtigen und sowohl die Voraussetzungen als den Umfang künftiger Hilfsmassnahmen dieser Art festzulegen.

Bei der Bemessung der im einzelnen Fall zu gewährenden Hilfe sind Beiträge des Bundes mitzuberücksichtigen, welche in solchen Fällen in Anwendung anderer Erlasse gewährt werden können, wie auf Grund des Bundesbeschlusses vom 1. Februar 1952 über Bundesbeiträge an die Kosten von Hochwasserverbauungen und Korrekturen in von Unwetter heimgesuchten Gebieten sowie von schwer finanzierbaren Gewässerverbauungen und -korrekturen (AS 1952, 491) und des Gesetzes vom 19. Dezember 1951 über die Änderung des Gesetzes betreffend die eidgenössische Oberaufsicht über die Forstpolizei (AS 1952, 339).

Artikel 51. Leistungen an öffentliche Werke, als welche von jeher auch die Eisenbahnen betrachtet worden sind, setzten seit jeher ein Zusammenwirken von Bund und Kantonen voraus. In der Gesetzgebung über Hilfsmassnahmen an Eisenbahnen wurde dieser Grundsatz 1918 ausdrücklich festgelegt, im Elektrizitätsdarlehensgesetz von 1919 wiederholt, und Sie haben ihn in den Gesetzen und Beschlüssen von 1933, 1937, 1939, 1949 und 1951 bestätigt. Bei der Hilfe zur Behebung der Folgen von Naturschäden (Art. 50) rechtfertigt sich jedoch eine Ausnahme. Die Naturkatastrophen treffen nicht nur die Eisenbahn, sondern in der Regel ganze Gebiete und stellen die öffentlichen Gemeinwesen der betroffenen Gegend ohnehin vor Aufwendungen, welche aufzubringen ihre Kräfte oft übersteigt. Es wäre nicht zu rechtfertigen, in solchen Fällen die Hilfe an die Eisenbahn von einer Beteiligung des Kantons abhängig zu machen, der seinen Gemeinden und Bürgern beizustehen hat und dafür manchmal selber gezwungen ist, die Hilfe des Bundes anzurufen. Deshalb ist schon im Bundesbeschluss vom 26. März 1952 auf eine Beteiligung der Kantone Uri, Graubünden, Tessin und

Wallis an der Hilfe für die lawinen- und hochwassergeschädigte Rhätische³ Bahn, die drei tessinischen Nebenbahnen und die Furka-Oberalp-Bahn verzichtet worden.

Bei den in Artikel 47 ins Auge gefassten Massnahmen lässt sich die Beteiligung der von der Bahn berührten Kantone nicht starr festlegen. Dazu sind die hier in Betracht fallenden einzelnen Massnahmen und die finanzielle Grössenordnung der Beiträge viel zu verschieden. Die Beteiligung soll eine angemessene sein und ist auf dem Wege der Vereinbarung zu bestimmen.

Dagegen halten wir es für gegeben, dass, wenn die Hilfe des Bundes für die Aufrechterhaltung des Betriebes einer notleidenden Bahnunternehmung angerufen wird, die Kantone wie bisher einen mindestens gleich hohen Betrag zur Verfügung stellen. Auch bei einer Bahn, welche für den allgemeinen Verkehr eines grösseren Landesteiles als unentbehrlich erachtet werden kann, besteht seitens der Gemeinwesen der von ihr bedienten Gegend ein grösseres unmittelbares Interesse an der Aufrechterhaltung ihres Betriebes als seitens der gesamten Eidgenossenschaft. Ferner ist bei Eintritt einer Notlage zu prüfen, ob die Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes mit dem dafür nötigen Einsatz öffentlicher Mittel geeignet ist, die Notlage zu überbrücken oder ob die Bahn dauernd zusschussbedürftig zu werden droht. Hier sollte wenigstens der Bund nicht dauernd helfen müssen, ohne dass die ganze oder teilweise Umstellung der Bahn auf eine andere Transportart wenigstens geprüft und unter Umständen eingeleitet wird. Deshalb rechtfertigt es sich, die Beteiligung des Kantons in den Fällen der Artikel 48 und 49 gleich zu bemessen.

Dass der Bundesrat dort, wo mehrere Kantone sich beteiligen sollen, mangels einer Einigung zwischen ihnen den Anteil jedes Kantons soll festsetzen können, sehen schon die bisherigen Erlasse über Hilfeleistung vor.

Artikel 52. Da kein Rechtsanspruch auf Leistungen des Bundes anerkannt werden kann, worüber wir uns schon in der Botschaft zum Privatbahnhilfegesetz von 1939 einlässlich ausgesprochen haben (BBl 1937, I, 777-780), muss, wie bisher nach Artikel 4 des erwähnten Gesetzes, der Bundesrat entscheiden können, ob die gesetzlichen Voraussetzungen für eine Förderung oder Hilfe des Bundes erfüllt sind und Art und Umfang der Hilfe und die daran zu knüpfenden Bedingungen festsetzen können. Wir werden die Bundesversammlung um die nötigen Kredite ersuchen. Es wird Sache der eidgenössischen Räte sein, über ihre Bewilligung zu entscheiden und im Rahmen der finanzrechtlichen Bestimmungen des Bundes die Form der betreffenden Beschlüsse zu bestimmen.

Diese auf die Grundsätze beschränkte neue Ordnung der Förderung von Eisenbahnen und der Hilfeleistung erlaubt es, auf den Zeitpunkt des Inkrafttretens des neuen Gesetzes alle derzeit in Kraft stehenden Gesetze über Unterstützungen und Hilfeleistung an Bahnunternehmungen aufzuheben unter Vorbehalt der gestützt auf sie begründeten Rechte und Forderungen von Bund, Kantonen, Gemeinden und Privaten (Art. 86, Zif. 13-15 des Entwurfes), samt den noch um dieser Rechte willen in die Bereinigte Sammlung der Bundesgesetze

und Verordnungen 1848–1947 aufgenommenen Bundesbeschlüssen (Art. 86, Zif. 16–18). Der Bundesbeschluss vom 8. Oktober 1951/24. September 1954 über die vorübergehende Hilfe zur Aufrechterhaltung des Betriebes privater Eisenbahn- und Schiffsahrtsunternehmen (AS 1952, 81; 1954, 1309) fällt ohnehin mit dem Inkrafttreten eines neuen Eisenbahngesetzes dahin.

Eine Ausnahme macht das Bundesgesetz vom 22. August 1878 betreffend Gewährung von Subsidien für Alpenbahnen (BS 7, 241). Dessen Aufhebung wurde im Vorentwurf von 1950 zu einem neuen Eisenbahngesetz vorgeschlagen. Dagegen sind aber seitens der Kantone Appenzell beider Rhoden, Glarus, St. Gallen, Thurgau und Graubünden so starke Bedenken erhoben worden, dass wir es nicht mehr in die Reihe der aufzuhebenden Subventionsgesetze aufgenommen haben. Da der Bau einer Ostalpenbahn auf absehbare Zeit nicht in Frage kommen wird, hat das Gesetz, welches dem Bund erlauben würde, noch einen Beitrag von insgesamt $4\frac{1}{2}$ Millionen Franken zu diesem Zwecke auszurichten, an Bedeutung eingebüsst. Da es aber nicht so sehr das Verhältnis zwischen Bund und Eisenbahnen beschlägt, sondern dasjenige des Bundes zu den seinerzeit an einem Ostalpenbahndurchstich interessierten Kantonen, bildet das neue Eisenbahngesetz nicht den Anlass, dieses Gesetz aufzuheben.

Siebenter Abschnitt: Rechnungswesen

Er enthält die Bestimmungen des Eisenbahnrechnungsgesetzes von 1896 unter Berücksichtigung heutiger betriebswirtschaftlicher Erkenntnisse, des am 1. Juli 1937 in Kraft getretenen revidierten Teiles des Obligationenrechtes sowie der Bedürfnisse der Aufsicht über das Rechnungswesen von Unternehmungen, welchen der Bund mit den Kantonen finanzielle Hilfe geleistet hat oder noch leisten wird. Wie das Eisenbahnrechnungsgesetz von 1896 bilden die Bestimmungen dieses Abschnittes die unentbehrliche Voraussetzung für die materielle und formelle Vereinheitlichung des Rechnungswesens der Eisenbahnunternehmen, welcher es zur ständigen Übersicht über die finanzielle Lage der Bahnunternehmen bedarf angesichts der mehrfach erwähnten, engen finanziellen Beziehungen zwischen Bund und Kantonen einerseits und den Bahnunternehmen andererseits sowie endlich im Hinblick auf einen Rückkauf.

Artikel 53. Die Vorschriften über das Rechnungswesen der konzessionierten Bahnunternehmen wurden soweit wie möglich beschränkt. Es werden nur die Abweichungen von den Bilanzvorschriften des OR für Aktiengesellschaften besonders geordnet und die nötigen Ergänzungen eingefügt. Dagegen werden im Interesse der Einheitlichkeit auch die vereinzelt, in einer andern Rechtsform auftretenden Bahnunternehmen den aktienrechtlichen Bilanzvorschriften unterstellt.

Artikel 54. Die bisherige Vorschrift, wonach bei einem Besitzwechsel die Anlagenwerte höchstens zu den bisherigen Bilanzwerten eingestellt werden dürfen, wird fallen gelassen, weil sie den heute allgemein anerkannten Grundsätzen über die Bewertung der Anlagen in der Eröffnungsbilanz widerspricht.

Im Gegensatz zu den obligationenrechtlichen Bestimmungen werden aber die bei einem Bahnbau erheblichen Verwaltungskosten den Anlagenkosten beigefügt. Dagegen fallen die Ausnahmebestimmungen des Gesetzes von 1896 über die Behandlung der Organisationskosten dahin. Die bisherigen Sonderbestimmungen über die Ausrichtung von Bauzinsen sind mit Rücksicht auf Artikel 676 OR entbehrlich geworden (Abs.1).

Absatz 2: Bisher war untersagt, Beiträge an Anlagen wie z.B. Zufahrtsstrassen, Brücken, Lawinenverbauungen und ähnliches, die im Eigentum Dritter verbleiben, der Baurechnung zu belasten. Das hat sich als zu eng erwiesen und ist namentlich für Kostenbeiträge an Anlagen in Gemeinschaftsbahnhöfen nicht haltbar (BGE 25 [1899] II 692 ff., Erw. 8, S. 716 und 717).

Artikel 55. Dass nach Eröffnung des Betriebes unbedeutende Aufwendungen von der Baurechnung ferngehalten werden sollen, ist eine der wichtigsten Bestimmungen schon des Rechnungsgesetzes von 1896 und bildet ein gewisses Korrelat zu den liberalen Grundsätzen in Artikel 54 über die Aktivierung der beim Bau der Bahn entstandenen Kosten (Abs.1).

Absatz 2 gestattet nunmehr die Aktivierung von Aufwendungen zur Verstärkung des Oberbaues, die sich namentlich im Zusammenhang mit der Elektrifizierung der Bahnen aufdrängte. Dagegen soll es aus Gründen gesunder Finanzgebarung dabei bleiben, dass die reinen Erneuerungskosten des Oberbaues, auch wenn sie höher zu stehen kommen als die ursprünglichen Anlagenkosten, vom Baukonto ferngehalten werden.

Artikel 56. Der in Artikel 11 des Rechnungsgesetzes von 1896 festgelegte Katalog abschreibungsbedürftiger Anlagen ist überholt. Auf dem Wege der Verständigung, namentlich in den auf Grund des Privatbahnhilfegesetzes von 1939 getroffenen Vereinbarungen war man bestrebt, die notwendigsten Korrekturen durchzuführen. Die Ordnung der Abschreibungen bei Unternehmungen wie Eisenbahnen erfordert die Berücksichtigung so vieler und verschiedenartiger Anlagen und Faktoren, dass es unmöglich ist, im Gesetz einlässliche Vorschriften darüber aufzustellen. Es wird hier deshalb lediglich der obligationenrechtliche Grundsatz festgehalten, dass auf dem Anlagenvermögen die erforderlichen und den Umständen angemessenen Abschreibungen vorzunehmen seien (OR Art. 665 und Bundesbahngesetz 1944, Art. 17). Die Einzelheiten gehören wie bisher in die Verordnung (Abs.1).

Absatz 2 und 3 besagen, dass nach anerkannten Grundsätzen und in der Form der passiven Bewertungsmethode abgeschrieben werden muss, letzteres um den Nachweis der ursprünglichen und seither zugewachsenen Baukosten zu gewährleisten.

Artikel 57. Wird eine Bahn durch Handänderung um einen Preis erworben, der unter dem bisherigen Bilanzwert liegt, so vermögen die Abschreibungen auf dem niedriger bewerteten Anlagenvermögen die zur ordnungsgemässen Erneuerung der Anlagen erforderlichen Mittel nicht bereitzustellen. Zur Erhaltung der Vermögenssubstanz müssen deshalb die unzulänglichen Abschrei-

bungen durch entsprechende Rückstellungen ergänzt werden. Diese Rückstellungen sind wie Abschreibungen zu behandeln.

Artikel 58. Das Konto «zu tilgende Aufwendungen» (Art. 13 des Rechnungsgesetzes von 1896) bezweckt, grössere ausserordentliche Belastungen auf eine Anzahl Jahre zu verteilen. Es ist im Rechnungswesen der Bahnen über Gebühr benützt worden. Artikel 58 beschränkt diese Buchung auf Fehlbeträge in der Abschreibungsrechnung (Art. 56, Abs. 3, des Entwurfes) und im Deckungskapital von Pensionskassen (Art. 74, Abs. 2).

Artikel 59. Die Konzessionen schreiben die Bildung eines Reservefonds vor. Indessen gibt es Ausnahmen, und überdies lauten diese Bestimmungen je nach der Epoche, in welcher die Konzessionen erteilt worden sind, verschieden, zum Teil sogar unklar, indem Reservefonds und «Erneuerungsfonds», d. h. Abschreibungen noch nicht auseinander gehalten werden. Diese Konzessionsbestimmungen sind das in OR Artikel 671, Absatz 5, vorbehaltene öffentliche Recht.

Die Pflicht zur Bildung von Reserven gehört ins Eisenbahngesetz. Ferner müssen, ähnlich wie dies OR Artikel 671, Absatz 6, für Versicherungsunternehmungen vorsieht, an die Reservebildung bei Bahnunternehmungen, mindestens künftig, strengere Anforderungen gestellt werden. Das Bedürfnis zur Deckung von Verlusten und zur Durchhaltung einer Bahnunternehmung in Zeiten schlechten Geschäftsganges (OR Art. 671, Abs. 3) erfordert mehr als das OR für jede kleine Aktiengesellschaft mit einem Mindestgrundkapital von 50 000 Franken verlangt. Deshalb sehen wir die Erhöhung sowohl der jährlichen Einlagen als des Bestandes gegenüber den Minima von OR Artikel 671, Absatz 1, vor.

Mit Rücksicht auf die herrschenden Anschauungen in der heutigen Bilanzlehre, wonach von «Fonds» in den Passiven der Bilanz nur gesprochen werden soll, wenn die durch den «Fonds» in den Aktiven gesperrten Mittel zweckgebunden ausgeschieden werden, bezeichnen wir, abweichend von Artikel 671 OR, den allgemeinen Reservefonds mit «Allgemeine Reserve».

Da bei der Auslegung der obligationenrechtlichen Bestimmungen (Art. 671, Abs. 3) Zweifel aufgetaucht sind, ob die allgemeine Reserve selbst dann zur Deckung von Verlusten herangezogen werden könne, wenn die Bilanz aktiv abschliesst, wurde hier präzisiert, dass diese Reserve nur zur Deckung von Bilanzverlusten verwendet werden dürfe. Dadurch wird zum Ausdruck gebracht, dass diese Reserve nur zur Beseitigung einer sonstwie nicht zu behebenden Unterbilanz herangezogen werden darf.

Artikel 60. Absatz 1 ist überliefertes Recht.

Absatz 2 bringt eine Erweiterung in dem Sinne, dass sich die Prüfung der Rechnungen nicht bloss auf die Übereinstimmung mit diesem Gesetz, sondern «mit den gesetzlichen Vorschriften», d. h. mit Einschluss der obligationenrechtlichen Bestimmungen (Art. 53 des Entwurfes) zu erstrecken hat. Im übrigen bedarf es noch des Hinweises auf die von Bund und Kantonen mit den Unternehmungen auf Grund der Gesetzgebung über die Privatbahnhilfe abgeschlossenen und nach Massgabe des sechsten Abschnittes des Gesetzesentwurfes noch abzuschliessenden Vereinbarungen über Beiträge und Darlehen.

Artikel 61. In Übereinstimmung mit Artikel 38 des Entwurfes wird hier, in Abweichung vom Rechnungsgesetz von 1896, für alle aus der Anwendung der Rechnungsvorschriften entstehenden Streitigkeiten die direkte verwaltungsrechtliche Klage beim Bundesgericht gegeben.

Artikel 62. Absatz 1 präzisiert, dass alle diesem Gesetz unterstellten Unternehmungen den Vorschriften des OR über die Kontrollstelle der Aktiengesellschaften unterstehen.

Absatz 2 sieht die Bestellung mindestens eines Büchersachverständigen in der Kontrollstelle vor. Das wurde schon bei der Beratung des revidierten OR erwogen, sofern die Kontrolle nicht einer Treuhandstelle oder einem Revisionsverband übertragen werde. Nicht zuletzt mit Rücksicht auf die in Artikel 63 des Entwurfes vorgesehene Befreiung der Bahnen von der Einholung des in Artikel 723 OR genannten Prüfungsberichtes empfiehlt es sich, eine fachmännische Besetzung der Kontrolle, wie sie übrigens schon vielfach besteht, für die im Blickfeld des öffentlichen Interesses stehenden Bahnunternehmungen gesetzlich vorzuschreiben.

Absatz 3 verpflichtet die Kontrollstelle, in ihren Bericht das Ergebnis der aufsichtsbehördlichen Feststellungen zur Jahresrechnung und Bilanz aufzunehmen. Das gehört für Unternehmungen, die sich in ihrer Geschäftsführung nicht nur nach dem eigenen Statut, sondern nach Bestimmungen des öffentlichen Rechts zu richten haben, zur vollständigen Berichterstattung an die Generalversammlung. Diese OR Artikel 727 und 729 ergänzende Bestimmung gehört ins Gesetz.

Artikel 63. Das Anlagenvermögen der Eisenbahn, das im Mittel zirka 90 Prozent der einfachen Bilanzsumme ausmacht (Baurechnung), unterliegt zusammen mit den darauf vorzunehmenden Abschreibungen (Abschreibungsrechnung) schon nach altem Recht der materiellen Prüfung durch die Aufsichtsbehörde, welche auf Grund dieser Vorschriften auch die Befolgung der Grundsätze über die Bilanzwahrheit und Bilanzklarheit überwacht und darüber einen Genehmigungsbescheid abgibt, der in Form eines Verwaltungsaktes eine behördliche Bescheinigung über die Prüfung der Rechnung und Bilanz darstellt. Die unter OR Artikel 723 fallenden privaten Bahnunternehmungen empfinden diese Bestimmung als Doppelspurigkeit zum Eisenbahnrecht und postulieren schon lange die Befreiung von dieser besonderen Berichterstattung durch unabhängige Büchersachverständige. Diesem Wunsche kann ohne Benachteiligung des öffentlichen Interesses an der Finanzgebarung konzessionierter Bahnunternehmungen in Abweichung vom OR entsprochen werden.

Artikel 64. Gemäss OR Artikel 732 ist zu bescheinigen, dass die Forderungen der Gläubiger trotz Herabsetzung des Grundkapitals voll gedeckt bleiben. Bei den nicht selten mit der Sanierung von Bahnunternehmungen verbundenen Kapitalherabsetzungen ist diese dem Schutz der Gläubiger dienende Vorschrift an sich begründet. Indessen gelten die Erwägungen zu Artikel 63 auch hier. Es sollte auf Grund der ständigen Überwachung der Rechnungsgebarung dieser

Unternehmungen durch die Aufsichtsbehörde, welche laufend über den erforderlichen Einblick in ihre finanzielle Lage verfügt, möglich sein, dass dieser Bericht auch von der Aufsichtsbehörde erstattet werden kann, wenn die konzessionierte Unternehmung von der Einholung des Berichtes einer vom Bundesrat anerkannten Revisionsstelle absehen möchte.

Achter Abschnitt: Rückkauf

1. Fast jede Eisenbahnkonzession erteilt dem Bund das Recht, nach einer bestimmten Frist die Bahn gegen Entschädigung zu erwerben (sogenannter Rückkauf). Soweit der Bund davon nicht Gebrauch macht, steht das Recht dem Kanton, in einzelnen älteren Konzessionen auch Gemeinden zu. Es handelt sich um ein dem Staate vorbehaltenes Recht, nicht um eine Pflicht. Das schweizerische Eisenbahnrecht hat diese Lösung vorgezogen gegenüber dem in ausländischen Gesetzgebungen verbreiteten Institut des unentgeltlichen Überganges der festen Anlagen der Unternehmung an den Staat nach Ablauf einer bestimmten Frist (sogenannter Heimfall). Nur ganz vereinzelte alte Strassenbahnkonzessionen kennen dem Heimfall zugunsten des Kantons, jedoch nicht des Bundes.

Nach herrschender und vom Bundesgericht bestätigter Anschauung ist die Erteilung der Konzession ein einseitiger hoheitsrechtlicher Akt. Die wichtigsten Vorschriften über den Rückkauf gehören deshalb ins Gesetz.

2. Die Konzessionsbestimmungen über die beim Rückkauf zu entrichtende Entschädigung haben sich je nach dem Zeitpunkt ihrer Erteilung mehrfach gewandelt. Dadurch sind sachlich ungerechtfertigte Rechtsungleichheiten entstanden. Als Grundlage für die Bemessung der Entschädigung gilt im allgemeinen der Bilanzwert der Anlagen oder der Ertragswert der der Ankündigung der Verstaatlichung vorangehenden zehn Jahre. Viele Konzessionen sehen eine Mindestentschädigung vor, die dem in der Bilanz ausgewiesenen Wert der Anlagen entsprechen soll. Der Kapitalisierungsfaktor zur Bestimmung der Entschädigung schwankt je nach der Betriebsdauer zwischen 4, $4\frac{1}{2}$ und 5 Prozent, d.h. die Entschädigung soll entweder das 25-, $22\frac{1}{2}$ - oder 20fache des durchschnittlichen Reinertrages des Transportgeschäftes während der der Verstaatlichung vorangehenden 10 Jahre betragen. Von dieser Summe ist, von wenigen Ausnahmen in den einzelnen Konzessionen abgesehen, der Bestand des «Erneuerungsfonds» (Abschreibungskonto) abzuziehen, welche Bestimmung von jeher stark umstritten war. Diese Rechtsunsicherheit sollte bei einer Vereinheitlichung der Bestimmungen über den Rückkauf und über die Bemessung der Entschädigung beseitigt werden.

3. Da in den Konzessionen die jeweilige Eisenbahngesetzgebung des Bundes ausdrücklich vorbehalten ist, könnten durch ein neues Eisenbahngesetz die Bestimmungen der Konzessionen über den Rückkauf ohne weiteres geändert werden. Indessen könnte dies als Eingriff in die Rechte der Aktionäre der Bahnunternehmung betrachtet werden und die Ausübung des Rückkaufsrechtes nach andern Grundsätzen als die geltende Konzession sie enthält, unter Umständen

zu Rechtsstreitigkeiten führen (BGE 25 (1899) II 195 ff., insbesondere S. 233 bis 235, Erw. 3). Die im Entwurf vorgeschlagene Ordnung soll deshalb erst rechtsverbindlich werden nach Ablauf der Geltungsdauer der in Kraft stehenden Konzessionen (Art. 81).

4. Fraglich ist, ob bei der veränderten Struktur des Verkehrswesens und bei der Konzentration des Interesses des Bundes auf die für den allgemeinen Verkehr des Landes oder eines grösseren Landesteiles unentbehrlichen Bahnunternehmungen dem Bund von Gesetzes wegen oder in der Konzession noch ein Recht auf Erwerb aller konzessionierten Eisenbahnunternehmungen vorbehalten werden soll. Schon bisher wurde in einzelnen Konzessionen mangels eines Interesses darauf verzichtet, dem Bund ein Rückkaufsrecht vorzubehalten. Sicher ist dieses heute für einen grossen Teil der Eisenbahnen nur noch von theoretischer Bedeutung. Jedoch von Gesetzes wegen eine Ausscheidung der für den Bund «rückkaufswürdigen» Bahnunternehmungen vornehmen zu wollen, würde nichts anderes als ein Verstaatlichungsprogramm darstellen. In dieser Beziehung darf aber der Entwicklung und der Prüfung der Opportunität weiterer Verstaatlichungen sowie der Frage, welche Unternehmungen hierfür in Betracht fallen könnten, nicht vorgegriffen werden. Darauf haben wir schon in der Botschaft zum Privatbahnhilfegesetz hingewiesen (BBl 1937, I, 749/751).

5. Die Bestimmungen dieses Abschnittes behandeln wie die Konzessionsbestimmungen nur den Fall, wo der Bund von sich aus vom Recht des Rückkaufs Gebrauch macht und dies der betroffenen Unternehmung notifiziert. Nicht geordnet zu werden braucht der Fall, wo die Bahnunternehmung, unterstützt durch ihr nahestehende öffentliche Gemeinwesen, dem Bunde nahelegt, sie vor Ablauf der Konzessionsdauer zu erwerben. Diese Art der Übernahme von Bahnunternehmungen muss der freien Vereinbarung vorbehalten bleiben. Dieser Weg bildete bisher auch die Regel. Ein Anspruch darauf, vom Bund erworben zu werden, besteht nicht. Auch darüber haben wir uns in der Botschaft zum Privatbahnhilfegesetz einlässlich ausgesprochen (BBl 1937, I, 751/752).

Bei der Neufassung von Rückkaufsbestimmungen muss, nicht zuletzt mit Rücksicht auf die Lage der Bundesfinanzen und ihrer noch zu treffenden verfassungsmässigen Ordnung, davon ausgegangen werden, dass das dem Bund in der Konzession ausbedungene Recht nicht durch zu hohe Entschädigungsforderungen illusorisch gemacht werden darf. Der Bund wird von seinem Recht nur Gebrauch machen, wenn, wie im Zeitpunkt des Erlasses des Rückkaufsgesetzes von 1897, es höhere Landesinteressen gebieten, vor welchen diejenigen der konzessionierten Unternehmung zurückzutreten haben. Auf dieser Überlegung beruhen schon die überlieferten Bestimmungen der Konzessionen über den Rückkauf.

6. Grundlage der Bemessung der Entschädigung bilden immer entweder der Wert der Anlagen oder der Ertragswert des Transportgeschäftes. Die vielfachen Kontroversen über eine richtige Bemessung der Entschädigung dürften darauf zurückzuführen sein, dass der Begriff «Ertragswert» nicht eindeutig

genug war, nämlich ob der zu ermittelnde Wert nicht so sehr eine angemessene Entschädigung für die zu verstaatlichende Unternehmung oder aber einen Preis darstellen soll, welcher dem Staat unter den gleichen Verkehrsverhältnissen einen Ertrag sichern soll, der dem bei der Ermittlung der Rückkaufssumme angewendeten Kapitalisierungsfaktor entspricht. Die beiden Werte decken sich dann nicht, wenn die Anlagen zur Erzielung des in der abgelaufenen Periode erwirtschafteten Ertrages nicht mehr gebrauchsfähig sind. Angenommen, das Objekt der Verstaatlichung bestehe nur aus einer Lokomotive, die eine Gebrauchsdauer von 30 Jahren aufweise und die Verstaatlichung werde im 30. Betriebsjahr auf Grund des Ertragswertes durchgeführt. Der Ertrag aus der Verwendung dieses Fahrzeuges im Betrieb mag in den letzten 10 Jahren theoretisch 4 Prozent oder mehr betragen haben. Für den Erwerber würde es aber wegen Ablauf der Gebrauchsdauer wertlos sein. Der darauf entfallende Teil der Entschädigung wäre für den Staat ein Verlust. Daraus mag sich der jahrzehntealte Streit über die Angemessenheit des in den Konzessionen vorgesehenen Abzuges des «Erneuerungsfonds» vom kapitalisierten Reinertrag («Rückkaufswert») erklären. Wenn das Recht auf Rückkauf einen dem öffentlichen Interesse entsprechenden Sinn haben soll, so muss sich die Entschädigung grundsätzlich nach dem Wert richten, den das Objekt für den Staat hat und nicht nach dem Wert, den es in irgendeinem Zeitpunkt für den Eigentümer gehabt haben mag. Dies entspricht auch den Grundsätzen des allgemeinen Geschäftsverkehrs, nach welchen Wert und Preis einer Kaufsache in der Regel sich nach dem für den Erwerber zu erwartenden Nutzen bestimmen.

Artikel 65. Absatz 1 setzt gegenüber den voneinander abweichenden Bestimmungen in den Konzessionen den frühesten Termin für den Erwerb der Bahn durch den Bund einheitlich auf 30 Jahre nach Betriebseröffnung fest und die Ankündigungsfrist von drei auf zwei Jahre herab.

Absatz 2 ist überliefertes Recht.

Artikel 66. Nach den bisherigen Konzessionen wird der Staat Eigentümer der Bahn mit ihrem Betriebsmaterial und aller übrigen Zubehör. Die Erfahrung bei der Durchführung von Verstaatlichungen hat bewiesen, dass der Gegenstand des Rückkaufes genauer umschrieben werden muss. Nachdem das Rechnungsgesetz von 1896, in Verschärfung der Grundsätze desjenigen von 1883, dem Bunde die laufende Kontrolle des Zuwachses und des Abganges der Gegenstand der Baurechnung bildenden Anlagen zu verschaffen hatte, ist es gegeben, alle der Baurechnung zugeschriebenen Anlagen, Einrichtungen und Betriebsmittel einzubeziehen. Darüber hinaus werden noch dazu gezählt die unvollendeten Bauten und die Ersatzstücke der Fahrzeuge, die wohl für den Erwerber, in der Regel aber für die in Liquidation zu tretende Unternehmung keinen Wert mehr haben (Abs. 1).

Nach einzelnen Konzessionen gehört auch ein Teil der Materialvorräte zum Rückkaufsobjekt. Im Interesse einer klaren Ausscheidung sieht der Entwurf davon ab, sie einzubeziehen, in der Meinung, dass sie freihändig angekauft werden sollen, wenn der Staat dafür ein Interesse hat.

Absatz 2 tritt an Stelle folgender Fassung in den gegenwärtigen Konzessionen: «Zu welchem Zeitpunkt auch die Verstaatlichung erfolgen mag, ist die Bahn samt Zubehör in vollkommen befriedigendem Zustande abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung nicht Genüge getan werden, und sollte auch die Verwendung des Erneuerungsfonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnismässiger Betrag von der Entschädigungssumme in Abzug zu bringen.»

Die Forderung nach einem «vollkommen befriedigenden Zustand» hat bei früheren Verstaatlichungen zu langen und unfruchtbaren Auseinandersetzungen geführt. Erschwerend und verwirrend wirkte dabei die Verkoppelung des befriedigenden Zustandes mit dem «Erneuerungsfonds». Die beiden müssen auseinandergehalten werden. Die Abschreibungsrechnung («Erneuerungsfonds») drückt den Grad der physischen Entwertung der Anlagen und des Rollmaterials aus, so dass der Begriff «vollkommen befriedigender Zustand» sich nur auf den Unterhalt der Bahnanlagen beziehen kann. Es genügt, einen normalen Unterhaltszustand vorzuschreiben. Diesen durch unabhängige Experten überprüfen zu lassen, bereitet keine besonderen Schwierigkeiten.

Artikel 67. Während in den Konzessionen für die Entschädigung entweder der Anlagenwert oder der Ertragswert als massgebend erklärt wurde, bestimmt Absatz 1 nunmehr übereinstimmend mit Artikel 19 des Bundesbahngesetzes von 1944, dass als Erwerbspreis eine angemessene Entschädigung auf Grund des kommerziellen Wertes der Bahn zu entrichten sei. «Angemessene Entschädigung» bedeutet, dass bei aller Wahrung der Interessen des Bundes bei der Festsetzung des Erwerbspreises auch Billigkeitserwägungen berücksichtigt werden sollen (Abs. 1).

Absatz 2. Der Begriff «kommerzieller Wert» bedarf einer Präzision. Darunter ist der Verkehrswert zu verstehen, der neben dem Ertragswert auch andere Faktoren zu berücksichtigen erlaubt (vergleiche Botschaft vom 14. November 1936 zum Bundesbahngesetz, BBl 1936, III, 331/332). Deshalb ist der kommerzielle Wert unter Berücksichtigung aller sich für den Staat ergebenden Vor- und Nachteile zu bestimmen. Die Vorteile werden z.B. in der freizügigen Verwendung der Betriebsmittel innerhalb des Staatsbahnnetzes und im Wegfall eines Teiles der Verwaltungsorganisation liegen. Als Nachteil werden sich unter Umständen ein höheres Lohnniveau und verminderte Einnahmen infolge niedrigerer Tarife auswirken.

Vor allem aber soll bei der Bestimmung des Ertragswertes auf die künftig zu erwartenden Erträge abgestellt werden anstelle derjenigen in den Jahren unmittelbar vor der Verstaatlichung. Dabei wird eine voraussehbare Lage im Wettbewerb gegenüber andern Verkehrsmitteln bei der Bestimmung des kommerziellen Wertes mitberücksichtigt werden müssen. Zur richtigen Einschätzung der künftigen Erträge sind diejenigen in den Jahren vor der Verstaatlichung ebenfalls zum Vergleich heranzuziehen. Bei diesem Vergleich soll jedoch nicht auf die starre zehnjährige Periode abgestellt werden, während welcher alle möglichen zufälligen Faktoren sogar zum Nachteil der zu erwerbenden Bahn die

Erträge haben beeinflussen können; mit welchen Einwirkungen künftig nicht gerechnet zu werden braucht.

Absatz 3. Nach den Konzessionen beruht die Entschädigung im allgemeinen auf einem Ertragswert, der gestützt auf den kapitalisierten Reinertrag des Transportgeschäftes der letzten 10 Jahre vor der Durchführung der Verstaatlichung zu bestimmen ist. Der Reinertrag wird gebildet aus dem Überschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben. Zu letzteren sind auch diejenigen Summen zu rechnen, «welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder dem Erneuerungsfonds einverleibt wurden». Von der so ermittelten Entschädigungssumme ist der Bestand des «Erneuerungsfonds» abzuziehen.

Die neue Fassung trägt einmal der heutigen Ordnung der Abschreibungen Rechnung. Die wesentlichste Änderung besteht jedoch darin, dass der «Erneuerungsfonds» (Abschreibungskonto) nicht mehr wie bisher vom kapitalisierten Reinertrag voll in Abzug zu bringen ist, sondern nur insoweit, als die durch die Abschreibungen ausgedrückte physische Entwertung der Anlagen nicht durch Neuinvestitionen ausgeglichen ist.

Die der bisherigen Reinertragsberechnung zugrundegelegten jährlichen Abschreibungen würden nach Durchführung der Verstaatlichung den Bundesbahnen nicht erlauben, die abgenützten Anlagen innerhalb ihrer restlichen Gebrauchsdauer zu amortisieren. Entweder müssten diese Abschreibungen, entsprechend der kürzeren Gebrauchsdauer, erhöht werden oder es ist nach wie vor der Abzug eines der schon eingetretenen Entwertung der Anlagen entsprechenden Betrages von der Entschädigungssumme vorzusehen. Dieser Betrag entspricht dem Bestand des «Erneuerungsfonds».

Der in den Konzessionen vorgesehene Abzug des «Erneuerungsfonds» vom kapitalisierten Ertragswert ist deshalb grundsätzlich gerechtfertigt. Da die Abschreibungen – immer vorausgesetzt, dass sie herausgewirtschaftet werden, denn andernfalls ergibt sich kein Ertragswert – vorerst einmal entsprechende flüssige Mittel in der Unternehmung binden, die im Falle der Verstaatlichung nicht an den Staat übergehen, so bedeutet der Abzug des «Erneuerungsfonds» keine Benachteiligung der Aktionäre der Bahn. Anders würde es sich verhalten, wenn die durch die Abschreibungen gebundenen Mittel bei der Verstaatlichung in irgend einer Form ohne besondere Entschädigung mit den Bahnanlagen und Einrichtungen an den Erwerber übergehen würden. Das trifft zu, soweit die aus den Abschreibungen gewonnenen flüssigen Mittel inzwischen wieder zu Bauten und Anschaffungen verwendet wurden, die gemäss Artikel 66 des Entwurfes Gegenstand der Verstaatlichung bilden. In Abweichung von den bisherigen Konzessionsbestimmungen sehen wir deshalb vor, dass der Sollbestand der in der Verordnung über das Rechnungswesen allen Bahnunternehmungen vorgeschriebenen Abschreibungen vom künftigen kapitalisierten Reinertrag nur insoweit abzuziehen sei, als die darin ausgedrückte Entwertung der Anlagen nicht durch Neuinvestitionen ausgeglichen wurde. Dadurch sollte eine jahrzehntelange Kontroverse beseitigt werden können.

Während die Konzessionen eine je nach dem Zeitpunkt des Rückkaufes sinkende Entschädigung (25-, 22½- oder 20facher Betrag des durchschnittlichen jährlichen Reinertrages) vorsehen, rechnet der Entwurf nur noch mit einem 25fachen Wert. Die bisherige, einem Kapitalisierungsfaktor von 4, 4½ und 5 Prozent entsprechende degressive Staffelung beruhte darauf, dass die lange Ausübung des durch die Konzession verliehenen Rechtes und dessen «Ausbeutung» eine danach abgestufte Entschädigung rechtfertigte. Diese Konzeption ist nach dem Verlust des faktischen Transportmonopols fragwürdig geworden. Durch die im Entwurf beabsichtigte Neuordnung, welche von der Bewertung im Zeitpunkt der Verstaatlichung ausgeht, wird diese Abstufung entbehrlich. Der Einheitsfaktor hat für die Unternehmung den Vorteil, dass die Wahl des Zeitpunktes für die Verstaatlichung jeder Willkür entzogen wird. Wird künftig nur noch von einem 25fachen Reinertrag, entsprechend einem Kapitalisierungsfaktor von 4 Prozent ausgegangen, so darf dies nach den Beobachtungen des langfristigen Kapitalmarktes als angemessen bezeichnet werden.

Absatz 4 umschreibt den Bilanzwert als reine Differenz zwischen der Bau- und Abschreibungsrechnung. Deshalb ist vom Betrag der Baurechnung der sogenannte Sollbestand, d.h. der Gesamtbetrag der vorgeschriebenen Abschreibungen von der Baurechnung abziehen. Um eine rechtsgleiche Behandlung aller Unternehmungen zu gewährleisten, muss auf die in der Verordnung über das Rechnungswesen der Eisenbahnen für alle konzessionierten Bahnen verbindlich vorgeschriebenen Abschreibungen abgestellt werden.

Da besonders die Bundesbahnen bei der Gestaltung ihrer Tarife den volkswirtschaftlichen Bedürfnissen zu dienen haben (Bundesbahngesetz Art. 3) und deshalb, anders als ein privates Unternehmen, eigentliche Geschäftsgewinne weder erzielen sollen noch können, ist es bei den ohnehin immer nur rechnerischen Unterlagen für die Bestimmung der Rückkaufsentschädigung notwendig, für den Erwerbspreis eine obere Grenze festzusetzen. Sie liegt im statischen Bilanzwert der Anlagen. Auch bei Begrenzung der Entschädigung auf diesen Wert ist dem Verkäufer noch eine über dem Nominalkapital liegende Liquidationsdividende gesichert, weil neben der Entschädigung für die abgetretenen Anlagen auch noch alle übrigen Vermögensbestände, mit Einschluss des Erlöses aus dem Verkauf von Materialvorräten, zur Verteilung zur Verfügung stehen.

Anlässlich der Sanierung der Bundesbahnen musste der Bund den Überschuss früherer Rückkaufspreise über die Anlagenkosten mit 114 Millionen Franken als Nonvaleur übernehmen. Nach übereinstimmender Meinung drückte sich in diesem Betrag die seinerzeitige Überzahlung der Anlagen bei den Verstaatlichungen aus.

Artikel 68 entspricht dem Vorbehalt in Artikel 11 des Privatbahnhilfegesetzes von 1939 und in Artikel 9 des Elektrifikationsdarlehensgesetzes von 1919 und behält die auf Vereinbarungen beruhenden Rechte auf Anrechnung von Beiträgen und Darlehen (Art. 47 und 86, Abs. 2, des Entwurfes) an den Erwerbspreis vor.

Artikel 69 entspricht der Zuständigkeitsordnung, die in den Bestimmungen der Konzessionen über den Rückkauf verankert und durch Artikel 21 des Rechnungsgesetzes von 1896 vereinheitlicht worden ist. Gestützt darauf ist die Zuständigkeit des Bundesgerichtes im Sinne von Artikel 111, lit. i, des Gesetzes vom 16. Dezember 1943 über die Organisation der Bundesrechtspflege (BS 3, 531) gegeben.

Neunter Abschnitt: Personalfürsorgekassen

1. Die Bundesaufsicht über die Personalfürsorgeeinrichtungen der Eisenbahn- und Schiffahrtsunternehmungen wurde schon durch das Gesetz vom 28. Juni 1889 betreffend die Hilfskassen der Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen (BS 8, 586) begründet.

Hervorzuheben ist, dass das Verkehrspersonal besondern Berufsrisiken ausgesetzt ist und dass an dieses besondere Anforderungen gestellt werden. Deshalb wurde von jeher eine Vorsorge für den Fall der Invalidität und für die Hinterbliebenen als notwendig erachtet. Die Fürsorgeeinrichtungen für das Eisenbahnpersonal gehören deshalb zu den ersten ihrer Art.

Infolge Vernachlässigung versicherungstechnischer Grundsätze bei der Verwaltung von Fürsorgeeinrichtungen, welche der Versicherung gegen die wirtschaftlichen Folgen der Berufsinvalidität dienten, sind damals solche Kassen zusammengebrochen, was der gesetzgeberischen Intervention zur Sicherung des Deckungskapitals und der Ansprüche der Versicherten, namentlich im Falle der Liquidation der Bahnunternehmung, gerufen hat. Wir erinnern an den Bericht der ständerätlichen Kommission vom 11. Juni 1889 über Eisenbahnpensionskassen mit Gesetzesentwurf dieser Kommission für ein Bundesgesetz über die Hilfskassen der Eisenbahngesellschaften (BBl 1889, III, 779 ff.).

Nur eine einheitliche bundesrechtliche Ordnung vermochte hier die rechtsgleiche Behandlung der vom Bunde konzessionierten Eisenbahn- und Schiffahrtsunternehmungen und ihrer Fürsorgeeinrichtungen zu gewährleisten, nachdem aufgetretener Schwierigkeiten halber schon am 20. Dezember 1878 ein Gesetz über die Sicherstellung der Kranken-, Unterstützungs- und Pensionskassen der Eisenbahnangestellten sich als notwendig erwiesen hatte.

2. Die Bestimmungen dieses Abschnittes sollen unter Berücksichtigung von Artikel 27, Absatz 4-6 und Artikel 52, Ziffer 7, des Bundesgesetzes vom 25. September 1917 über Verpfändung und Zwangsliquidation von Eisenbahn- und Schiffahrtsunternehmungen (BS 7, 253) sowie der Erfahrungen einer über 60jährigen Vollzugspraxis, das Bundesgesetz vom 28. Juni 1889 betreffend Hilfskassen der Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen (BS 8, 586) ersetzen. Mit wenigen Ergänzungen wird das bisherige Recht übernommen. Alle neueren Konzessionen verpflichten die Unternehmungen zur Einrichtung von Pensions- oder Dienstalterskassen. Der Entwurf kann sich deshalb, wie das Hilfskassengesetz, darauf beschränken, die Grundsätze über die Verwaltung dieser Fürsorgeeinrichtungen festzulegen.

3. Im Dezember 1925 hatte der Nationalrat folgendes Postulat angenommen:

«Der Bundesrat wird, gestützt auf Artikel 26 der Bundesverfassung, eingeladen, zu prüfen und Bericht und Antrag zu stellen, ob nicht im Interesse der Betriebssicherheit und im Hinblick auf die Eigenartigkeit der Arbeitsverhältnisse bei den Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen, die Gesetzgebung betreffend die Personalversicherung dieser Betriebe zeitgemäss ausgebaut werden sollte, wobei auf die folgenden Fragen besonders Rücksicht zu nehmen wäre:

1. die obligatorische Einführung einer genügenden Alters-, Hinterbliebenen- und Invalidenversicherung bei allen Unternehmungen obgenannter Art, unter angemessener Heranziehung des Personals bei der Kostendeckung;
2. der Ausbau des im sogenannten Hilfskassengesetz vom 28. Juni 1889 enthaltenen Schutzes der Ansprüche der Versicherten unter Berücksichtigung der bei Handänderungen, einschliesslich der Zwangsliquidation, eingetretenen Verhältnisse;
3. die Freizügigkeit beim Übertritt eines Versicherten in den Dienst einer andern Eisenbahn- oder Dampfschiffunternehmung.»

Heute kann festgestellt werden, dass der angestrebte Ausbau der Personalfürsorge unter den bisherigen Bestimmungen von Gesetz und Konzession erreicht worden ist. Besaßen 1913 erst 30 Prozent der konzessionierten Transportanstalten eine Pensions- oder Dienstalterskasse, so waren es 1927 schon 70 Prozent und heute sind es 99 Prozent. Wohl ist der Grad des Versicherungsschutzes da und dort noch bescheiden. Dies liegt aber an den seit Jahren sattsam bekannten finanziellen Schwierigkeiten der Unternehmungen. Inzwischen hat auch die Inkraftsetzung der Alters- und Hinterbliebenenversicherung gewisse Lücken geschlossen. — Ziffer 1 des Postulates kann im allgemeinen als verwirklicht betrachtet werden.

Für den in Ziffer 2 angeregten Ausbau des Schutzes der Ansprüche der Versicherten erwiesen sich, wie die Praxis bei zahlreichen Sanierungen konzessionierter Transportanstalten bewiesen hat, die Bestimmungen des Verpfändungs- und Zwangsliquidationsgesetzes als ausreichend. Auf die Ziffer 3 des Postulates kommen wir bei den Erläuterungen zu Artikel 75 des Entwurfes zurück.

Artikel 70. Dem Gesetz werden diejenigen Personalfürsorgekassen der konzessionierten Bahnunternehmungen unterstellt, welche kraft einer entsprechenden Bestimmung in der Konzession errichtet worden sind oder noch errichtet werden, ferner Kassen, an welche das Personal auf Grund des Dienstvertrages oder anderer mit ihm zusammenhängender Ordnungen (Besoldungs- und Lohnreglemente) Beiträge zu entrichten hat. Gleichzeitig wird bestimmt, dass die Pensions- und Hilfskasse der Bundesbahnen dem Gesetz nicht untersteht. Ihre Verwaltung richtet sich nach den besondern bundesrechtlichen Bestimmungen. Die gestützt auf die Bundesgesetzgebung über die Kranken- und Unfallversicherung errichteten und vom Bunde anerkannten Krankenkassen unterliegen der durch diese Gesetzgebung geordneten Aufsicht (Abs. 1).

Dem Gesetz und der auf ihm beruhenden Aufsicht untersteht die konzessionierte Bahnunternehmung. Erwirbt ihre Fürsorgeeinrichtung, z. B. heute gemäss OR Artikel 673, Absatz 2, die Rechtspersönlichkeit, so ergeben sich Rechtsunsicherheiten sowohl in bezug auf die Zuständigkeit der Aufsichtsbehörden als auch in bezug auf die Durchsetzung der Vorschriften der Gesetzgebung des Bundes über Personalfürsorgekassen der Bahnunternehmungen. Die Einheitlichkeit der Aufsichtsführung über Personalfürsorgekassen der Bahnunternehmungen darf deshalb nicht von der Konstitutionsform der Fürsorgeeinrichtung abhängen. Mit Rücksicht auf das Hilfskassengesetz von 1889 und die Bestimmungen im Verpfändungs- und Zwangsliquidationsgesetz von 1917 ist die Zuständigkeit der Eisenbahnaufsichtsbehörde gegeben (Abs. 2).

Der Bund fördert im Interesse des versicherungstechnischen Risikoausgleiches die Zusammenlegung von Fürsorgeeinrichtungen verschiedener konzessionierter Unternehmungen, die dann aus Gründen der Organisation und Verwaltung in der Regel mit eigener Rechtspersönlichkeit auftreten (Abs. 3).

Artikel 71. Die schon nach Artikel 5 des Hilfskassengesetzes vorzulegende Kassenrechnung bildet, wie schon kraft Rechnungsgesetzes von 1896, Bestandteil der gemäss Artikel 60 des Entwurfes ohnehin von der Aufsichtsbehörde zu prüfenden Rechnungsausweise, welche Prüfung von jeher in ein und demselben Arbeitsgang durchgeführt wird. Versicherungstechnische Bilanzen werden je nach den Beobachtungen bei den einzelnen Kassen periodisch eingefordert.

Artikel 72 übernimmt im Hinblick auf Artikel 27, Absatz 4 und 5, des Verpfändungs- und Zwangsliquidationsgesetzes grundsätzlich den Artikel 6 des Hilfskassengesetzes.

Artikel 73, Absatz 1, präzisiert den in Artikel 2, Ziffer 1 und 2, des Hilfskassengesetzes enthaltenen Grundsatz, dass die konzessionsmässige Auflage zur Schaffung einer Personalfürsorgekasse auch die Pflicht der Unternehmung in sich schliesst, angemessen an deren Kosten beizutragen. Absatz 2 ist altes Recht.

Artikel 74 will die in Artikel 3 des Hilfskassengesetzes abstrakt statuierte Pflicht der Unternehmung zur Deckung versicherungstechnischer Fehlbeträge durch eine etwas elastischere Fassung ersetzen. Entstehen diese Fehlbeträge, weil infolge der Verhältnisse auf dem Geldmarkt der Ertrag der von der Aufsichtsbehörde zugelassenen Vermögensanlage tiefer liegt als es der für die Verzinsung des Deckungskapitals gewählte versicherungstechnische Zinsfuss voraussetzt, oder weil die Lebensdauer der Versicherten die in den versicherungstechnischen Grundlagen vorausgesetzte Wahrscheinlichkeit überschreitet, so ist dagegen die Unternehmung machtlos. Diese Fehlbeträge haben nichts zu tun mit der Nichtbeachtung versicherungstechnischer Anforderungen bei der Verwaltung von Pensionskassen. Sobald nach Ablauf einer Erfahrungsperiode die versicherungstechnische Bilanz einen Fehlbetrag aufweist, der sich voraussichtlich nicht innert angemessener Frist ausgleichen wird, muss auf dessen Beseitigung Bedacht genommen werden, um die Fürsorgeeinrichtung und die von ihr in Aussicht gestellten Leistungen nicht zu gefährden. Da eine Herabsetzung der

Leistungen, welche sich in einer Verminderung des notwendigen Deckungskapitals auswirken und den Ausgleich der versicherungstechnischen Bilanz wieder herstellen würde, aus naheliegenden Gründen nicht oder nur im äussersten Fall in Erwägung gezogen werden kann, müssen zur Wiederherstellung des Gleichgewichtes andere Wege beschritten werden. In der Regel wird die Lösung gefunden durch eine Verständigung zwischen der Unternehmung und ihrem Personal über die Erhöhung der beiderseitigen Beiträge an die Kasse. Nach durchgeführten Sanierungsmassnahmen noch verbleibende Fehlbeträge sind von der Bahnunternehmung zu decken, wofür die Aufsichtsbehörde angemessene Fristen einräumen wird.

Artikel 75. Unter voller Freizügigkeit ist die Möglichkeit zu verstehen, bei einem Wechsel des Dienstverhältnisses ohne finanzielle Nachteile von einer Kasse in die andere überzutreten, unter Wahrung wohlervorbener Rechte. Diese Freizügigkeit besteht bei den vom Bunde anerkannten und unterstützten Krankenkassen, ist aber auch dort gewissen Einschränkungen unterworfen. Bei Pensionskassen vom Bunde konzessionierter Transportanstalten könnte die postulierte Freizügigkeit auch eingeführt werden, wenn die Versicherungsbedingungen der einzelnen Fürsorgeeinrichtungen einigermaßen übereinstimmen würden. Das trifft aber meistens nicht zu. Dazu kommt, dass die versicherungstechnische und damit finanzielle Lage der einzelnen Kassen verschieden ist, was die Freizügigkeit ebenfalls erschwert. Die grösste Schwierigkeit bereitet aber die in der Praxis festzustellende mangelnde Bereitwilligkeit der konzessionierten Unternehmungen bzw. der Verwaltung ihrer Fürsorgeeinrichtung, dem austretenden Mitglied die oft mit grossen Opfern zusammengelegten Deckungskapitalien herauszugeben, während neueintretende Bedienstete meistens nur mit bedeutenden Einkaufssummen in die Versicherung aufgenommen werden können. Aus diesen Gründen haben Abkommen zwischen Fürsorgeeinrichtungen über die Freizügigkeit keine grosse Entwicklung erreicht, und wo sie abgeschlossen wurden, sind sie vielfach wieder aufgegeben worden. Unter diesen Umständen ist es ausgeschlossen, die Freizügigkeit von Gesetzes wegen zu statuieren. Um dem Postulat des Nationalrates aber im Rahmen des Möglichen Rechnung zu tragen, sieht der Entwurf für den Fall des Übertrittes eines Versicherten in eine andere, diesem Gesetz unterstellte Fürsorgeeinrichtung vor, unter den hier genannten Voraussetzungen die schon vom Hülfskassengesetz verlangte sogenannte Abgangsentschädigung in der Weise zu erhöhen, dass dem Versicherten neben seinen eigenen Einlagen die Hälfte der Arbeitgeberbeiträge herausgegeben bzw. an diejenige Personalfürsorgeeinrichtung überwiesen wird, in welche er aufgenommen wird. Im übrigen beschränkt sich der Entwurf darauf, den Abschluss von Vereinbarungen zwischen konzessionierten Transportanstalten oder ihren Personalfürsorgeeinrichtungen über die Freizügigkeit von Versicherten vorzubehalten und sie, um der Wahrung der Interessen sowohl der beaufsichtigten Kasse als des Versicherten willen, der Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu unterstellen.

Artikel 76. In der Regel werden besondere Kassenstatuten oder Reglemente herausgegeben. Es ist aber wünschbar, dass sowohl die Beiträge der Unternehmung und des der Kasse angeschlossenen Bediensteten als die Leistungen der Kasse durchwegs aus ein und demselben Reglement ersichtlich sind (Abs. 1).

Bis dahin herrschte vielfach Unsicherheit darüber, ob es zu den Funktionen und Befugnissen der Aufsichtsbehörde gehöre, auch über strittige Ansprüche an die Fürsorgeeinrichtungen zu entscheiden. Die Aufsichtsbehörde stand schon oft vor solchen Begehren, sei es des Ansprechers oder der Verwaltung der Kasse. In Übereinstimmung mit den vom Hilfskassengesetz der Aufsichtsbehörde zugedachten Funktionen und in Nachachtung des Grundsatzes über die Trennung, welche zwischen administrativen Aufsichtsbefugnissen und der Zuständigkeit zur Entscheidung über strittige Ansprüche herrschen soll, wird hier klargestellt, dass Streitigkeiten über Ansprüche auf Leistungen der Kasse vom Richter zu beurteilen sind. Mitunter sind damit in den Kantonen nicht die ordentlichen Richter, sondern auch Versicherungsgerichte betraut. Die sachliche Zuständigkeit wird vom kantonalen Recht bestimmt (Abs. 2). Einzelne Kantone haben sie ihren, auf Grund der Kranken- und Unfallversicherung geschaffenen Versicherungsgerichten übertragen.

Artikel 77 entspricht dem Artikel 7 des Hilfskassengesetzes. Es wird nur präzisiert, dass bei der Verteilung des Kassenvermögens unter die Anspruchsberechtigten die laufenden Ansprüche gebührend zu berücksichtigen seien. Bei Pensionskassen ist der Anspruch auf die laufenden Renten als wohlerworbenes Recht zu betrachten und verdient im Falle der Auflösung einer Kasse eine Vorzugsstellung. Sie darf aber nicht so weit gehen dass den übrigen Ansprechern auf teilweise Rückerstattung des auf sie entfallenden Deckungskapitals untragbare Opfer zugemutet werden, so dass diese unter Umständen leer ausgehen müssten. Schon der Auftrag des Hilfskassengesetzes von 1889 lautete, dass der Bundesrat darüber zu wachen habe, dass die Interessen der Versicherten gewahrt bleiben und dass das Vermögen «nach dem Verhältnis der rechnungsmässigen Reserve der einzelnen Versicherten unter sie zu verteilen» sei.

Zehnter Abschnitt: Strafbestimmungen und Verwaltungsmassnahmen

1. Keine Rechtsordnung kann sich darauf beschränken, nur Vorschriften über das Verhalten der ihr Unterworfenen aufzustellen. Sie bedarf darüber hinaus einer Organisation, welche der zuständigen Behörde ermöglicht, die Verletzung der Vorschriften festzustellen und sie durchzusetzen.

Das bisherige Eisenbahnrecht hat die Strafbestimmungen je nach dem Zeitpunkt, in welchem die Vorschriften erlassen worden sind und nach ihrem Zweck verschieden ausgestaltet.

Gesetz	Art.	Tatbestand	Strafe	Strafsubjekt	Zuständigkeit
Eisenbahn- gesetz 1872	34	Wiederholte, verschuldete Zugsverspätung	bis 1000 Fr.	Bahnunter- nehmung	Bundesrat, bzw. Auf- sichtsbehörde
Neben- bahnen- gesetz 1899	2				
Stimm- rechtsgesetz 1895	11	Verletzung der Stimmrechts- ordnung ¹⁾	bis 10 000 Fr. in schweren Fällen ver- bunden mit Gefängnis bis zu 3 Monaten	Aktionäre und Organe der Gesell- schaft	Bundes- gericht als Bundes- straengericht
Rechnungs- gesetz 1896	18	Verletzung der Vorschriften, wiederholte Säumnis	bis 10000 Fr. ²⁾	Bahnunter- nehmung	
Transport- gesetz 1893	65	Grobe Vernäch- lässigung der Pflichten als Transport- übernehmer ³⁾	bis 1000 Fr. im Rückfall bis 5000 Fr. ²⁾	Bahnunter- nehmung	

¹⁾ Offizialdelikt
²⁾ auf Antrag der Aufsichtsbehörde
³⁾ im Hinblick auf die Revision des Eisenbahngesetzes von 1872 ins Transport-
gesetz von 1948 nicht mehr übernommen.

Neuere Gesetze, welche ähnliche Tatbestände mit Strafe bedrohen, kennen niedrigere Bussen, dafür entweder an deren Stelle oder damit verbunden noch die Haftstrafe.

Gesetz	Art.	Tatbestand	Strafe	Strafsubjekt	Zuständigkeit
Postverkehrs- gesetz 1924	61 Abs. 1	Zu widerhandlung gegen Ordnungs- vorschriften	50 bis 1000 Fr.	Konz. Unter- nehmung	Post- und Eisenbahn- departement
Trolleybus- gesetz 1950	17	Zu widerhandlung gegen Gesetz, Vollziehungs- vorschriften und Konzession	50 bis 2000 Fr.	Konz. Unter- nehmung	Post- und Eisenbahn- departement
Luftfahrt- gesetz 1948	91	Zu widerhandlung gegen Gesetz, Vollziehungs- vorschriften und zwischenstaatliche Vereinbarungen	Haft bis zu drei Monaten oder Busse bis 2000 Fr.	jedermann	Luftamt

Nach Artikel 292 des Schweizerischen Strafgesetzbuches kann, wer der von einer zuständigen Behörde oder einem zuständigen Beamten unter Hinweis auf die Strafdrohung dieses Artikels an ihn erlassenen Verfügung nicht Folge leistet, mit Haft oder mit Busse bestraft werden. Hier handelt es sich um eine sogenannte Blankett-Strafbestimmung, um der Behörde ein Mittel an die Hand zu geben, durch Androhung von Sanktionen ihre Verfügungen zu erzwingen. Meist werden aber in den Erlassen selber Sanktionen vorgesehen. Dann sind diese Bestimmungen ausschliesslich anwendbar. Artikel 292 des Strafgesetzbuches hat nur subsidiäre Geltung (BGE 73 [1947] IV 129; 78 [1952] I 178 Erw. 2).

Wir haben erwogen, ob auf die Aufnahme einer Strafbestimmung im Eisenbahngesetz verzichtet werden könnte, um nötigenfalls auf Grund von Artikel 292 des Strafgesetzbuches vorgehen zu können. Mit Rücksicht auf die Besonderheiten der eisenbahnrechtlichen Bestimmungen möchten wir diese Bestimmung nicht anrufen. Wohl ist das Eisenbahngesetz im wesentlichen Verwaltungsrecht und Artikel 292 des Strafgesetzbuches dazu geschaffen, der Verwaltungsbehörde ein Zwangsmittel zur Verfügung zu stellen. Bei der Aufsicht über Bau und Betrieb von Eisenbahnen stehen die Sicherheit und Leistungsfähigkeit der Anlagen und des Betriebes im Vordergrund. Die Nachachtung der darüber erlassenen Bestimmungen mit Artikel 292 des Strafgesetzbuches zu erzwingen, welcher die Androhung der Haftstrafe in sich schliesst, könnte sich in diesem Bereich äusserstens noch rechtfertigen, nicht dagegen zur Durchsetzung anderer Vorschriften, wie der Erfüllung der vom Transportgesetz geforderten Beförderungspflicht, der Vorschriften über die Nationalität von Verwaltung und Personal, über das Rechnungswesen, über die Verwaltung von Personalthilfscassen oder gar von reinen Ordnungsvorschriften der Konzession. Mit Ausnahme des Stimmrechtsgesetzes von 1895 kannte das bisherige Recht nur die Busse.

In Übereinstimmung mit dem bisherigen Recht und in Anlehnung an andere Gesetze, in welchen für ihren Anwendungsbereich eigene Strafbestimmungen aufgestellt worden sind, halten wir es für richtig, auch im Eisenbahngesetz eine solche Bestimmung vorzusehen. Nachdem hier die bisher in verschiedenen Gesetzen zerstreuten Vorschriften in ein und demselben Gesetz zusammengefasst sind, gehört dazu auch eine einheitliche Strafbestimmung, wonach gegen die Zuwiderhandlungen gegen das Eisenbahngesetz und andere Gesetze und zwischenstaatliche Vereinbarungen über das Eisenbahnwesen, gegen ihre Vollziehungsvorschriften, gegen die Bestimmungen der Konzession sowie gegen darauf gestützte Verfügungen der Aufsichtsbehörde mit Busse eingeschritten werden kann. Wir dürfen feststellen, dass heute die kraft Gesetz und Konzession bestehende Aufsicht des Bundes auf Verständnis stösst und sich zwischen der Aufsichtsbehörde und den Bahnunternehmungen eine von Vertrauen getragene Zusammenarbeit herausgebildet hat.

Artikel 78. Verglichen mit den heute gemäss Artikel 340 des Strafgesetzbuches noch der Bundesgerichtsbarkeit unterstehenden Straftatbeständen besteht kein Bedürfnis mehr, Übertretungen der eisenbahnrechtlichen Vorschriften dem Bundesstrafgericht zur Beurteilung zu überweisen. Diese kann ohne weiteres

den kantonalen Gerichten überlassen werden. Zur Beurteilung soll auch nicht die Aufsichtsbehörde, sondern von vorneherein der Richter zuständig sein. Ferner sollen diese Übertretungen erst auf Anzeige der Aufsichtsbehörde hin gerichtlich verfolgt werden. Mit Rücksicht auf Artikel 18 in Verbindung mit Artikel 102 des Strafgesetzbuches müssen wir die Strafbarkeit der fahrlässig begangenen Übertretung ausdrücklich hervorheben, was wir namentlich zur Befolgung von Vorschriften über Bau und Betrieb, wo es sich um die Beseitigung von Gefährzuständen handeln kann, für nötig erachten.

Wie in Artikel 91 des Luftfahrtgesetzes wird nicht nur die konzessionierte Unternehmung und ihre Organe, sondern jedermann mit der Strafe bedroht, welcher den Vorschriften zuwiderhandelt. Gewisse Bestimmungen des Eisenbahngesetzes müssen auch Dritte beachten (Art. 16, Abs. 1, 19, 22, Abs. 1, 29, Abs. 1). In Anlehnung an das alte Recht ist das Maximum der Busse von 10 000 Franken beibehalten, auf die Einführung der Haftstrafe aber verzichtet worden (Abs. 1).

Die Strafverfolgung auf Grund strengerer Bestimmungen des Strafgesetzbuches wird wie bisher vorbehalten. Dazu muss das Bahnpolizeirecht hier ebenfalls vorbehalten werden. Die persönliche Verantwortlichkeit der für juristische Personen und Gesellschaften handelnden Personen ist nichts Neues (Abs. 2 und 3).

2. Wichtiger als die immer nur im einzelnen Fall und erst nachträglich wirkende Strafe sind die in der Eisenbahngesetzgebung, in neueren Konzessionen und in andern Vorschriften sowohl des Bundes als der Kantone vorgesehenen Verwaltungsmassnahmen. Wo durch Nichtbeachtung der Vorschriften und der Verfügungen der Aufsichtsbehörde ein Zustand eintritt, welcher mit dem Interesse der Sicherheit und Ordnungsmässigkeit des Baues, Betriebes, Verkehrs oder der Verwaltung von Bahnunternehmungen nicht mehr vereinbar ist, muss auf dem Wege des Verwaltungszwanges Abhilfe geschaffen werden können, bei Säumnis des Verpflichteten wo nötig durch Ersatzvornahme auf dessen Kosten.

Artikel 79 übernimmt in Absatz 1 aus den Konzessionen die Disziplinarbestimmung. Sie gehört ihrer Natur und Tragweite nach ins Gesetz; dazu die schon im bisherigen Recht enthaltene Ersatzvornahme.

Artikel 80 droht endlich noch wie in andern Aufsichtsgesetzen den Entzug der Konzession an. Welche Massnahmen die Bundesversammlung in einem solchen Fall zu treffen sich veranlasst sehen kann, muss vorbehalten bleiben. Artikel 13 und 28 des Eisenbahngesetzes von 1872 drohten kurzerhand die Versteigerung der Bahn mit allem Zubehör für Rechnung der Gesellschaft an. Das dürfte heutzutage keine zweckmässige Sanktion mehr sein, zumal sich nicht mehr so leicht ein Ersteigerer finden liesse, der die Unternehmung auf Grundlage der Konzession des früheren Inhabers zu betreiben übernehmen würde. Auch in der Zwangsliquidation kann im Falle, wo bei der zweiten Steigerung kein den Anschlagspreis erreichendes Angebot fällt, das Bundesgericht, wenn es den Steigerungsgegenstand nicht dem Höchstbietenden zuschlägt, nach Anhörung des Bundesrates eine andere sachgemässe Verfügung treffen.

Elfter Abschnitt: Übergangs- und Schlussbestimmungen

Artikel 81. Jede Konzession schreibt vor, «dass die jeweiligen Bundesgesetze sowie alle übrigen Vorschriften der Bundesbehörden über Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen genaue Beachtung finden sollen».

Wir haben in den Entwurf einige Bestimmungen aufgenommen und vereinheitlicht, welche bis jetzt Bestandteil der Konzession gebildet haben, aber dort je nach der Epoche ihrer Erteilung verschieden lauten. Überdies gehören sie ihrer Natur und Tragweite nach ins Gesetz. Diese Konzessionsbestimmungen sind aufzuheben, so diejenigen über die Nationalität von Verwaltung und Personal der Unternehmung, den «Erneuerungs- und Reservefonds» und die Disziplinar- und Verwaltungsmaßnahmen (Art. 11, 56 bis 59, 78 und 79 des Entwurfs).

Dazu können die weiteren in Artikel 81, Absatz 1, genannten Konzessionsbestimmungen aufgehoben werden. Die Zugkraft und die Zahl der Geleise zu bestimmen, ist in einzelnen Fällen vor der Erstellung der Bahn von Bedeutung gewesen. Sollten die wenigen noch mit Dampf betriebenen Bahnen das Traktions-system ändern wollen, so sollte das nicht Gegenstand einer Vorlage an die Bundesversammlung über die Änderung der Konzession bilden müssen, so wenig wie die schon nach Artikel 14, Absatz 3, des Eisenbahngesetzes von 1872 dem Bundesrat zustehende Befugnis, im Interesse der Sicherheit des Bahnbetriebes und erweiterter Verkehrsbedürfnisse oder der Landesverteidigung die Erstellung weiterer Anlagen anzuordnen. Nachdem heute das schweizerische Eisenbahnnetz im allgemeinen als ausgebaut gelten darf und das Verhältnis zwischen Bund und Bundesbahnen besonders geordnet ist, sind diese Fälle nicht mehr von Bedeutung. Waren aber im Interesse der Landesverteidigung neue Anlagen zu erstellen und ging das über die gesetzlichen und konzessionsmässigen Verpflichtungen der Bahnunternehmung hinaus, so hatte der Bund sie schon nach Artikel 14, Absatz 4, des Eisenbahngesetzes von 1872 zu entschädigen, welche Bestimmung wir beibehalten haben (Art. 40 des Entwurfs). Wie bisher entscheidet im Streit über die Kosten das Bundesgericht (Art. 46 des Entwurfs).

Die Bestimmungen über die Fahrgeschwindigkeiten sind wegen den inzwischen eingetretenen Änderungen der Verhältnisse überholt, namentlich infolge der Elektrifikationen. Die Fahrgeschwindigkeiten müssen je nach dem Bahnsystem, den Bremssystemen, den Neigungs- und Krümmungsverhältnissen und den übrigen örtlichen Gegebenheiten ständig überwacht und entsprechend festgesetzt werden. Heute enthalten die Verordnung vom 19. Februar 1929 über die Festsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf schweizerischen Hauptbahnen (BS 7, 88) und Artikel 39 und 40 der Verordnung vom 19. März 1929 betreffend Bau und Betrieb der schweizerischen Nebenbahnen (BS 7, 121) die dafür massgebenden Grundsätze.

Ferner gibt es zahlreiche Konzessionsbestimmungen über Taxen. Soweit sie dem Transportgesetz von 1948 widersprechen, sollten sie jetzt ebenfalls aufgehoben werden, weil das Transportgesetz wohl ausdrücklich alle ihm widersprechenden Bestimmungen von Gesetzen, Bundesbeschlüssen und Verordnungen,

nicht aber von Konzessionen aufgehoben hat, so die Bestimmung der Konzession über die Beförderung von Handgepäck (Art. 28 des Transportgesetzes und Art. 59 des Transportreglementes).

Nach zahlreichen, noch bis 1980 und darüber hinaus laufenden Konzessionen sind viele Bahnunternehmungen verpflichtet, bei Eintritt von Notständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Teuerung der Lebens- und Futtermittel, auf Verlangen des Bundesrates Getreide- und Bodenfrüchte zeitweise zu billigeren Taxen zu befördern, als es die Tarife mit Einschluss der Ausnahmetarife vorsehen. Auch diese Bestimmungen sind überholt. Seit Jahrzehnten ist von ihnen kein Gebrauch gemacht worden, und es ist kaum anzunehmen, dass man sich je darauf noch berufen wird.

In vielen Konzessionen wird, je nach der Epoche, in welcher sie erteilt worden sind, noch vorgeschrieben, dass, wenn die Bahnunternehmung während einer Anzahl von Jahren einen Reinertrag von 6 Prozent oder mehr aufweist, sie die in ihrer Konzession festgelegten Höchsttaxen zu senken habe, sofern sie nicht dem Bedürfnis der Bevölkerung durch Gewährung anderer Taxerleichterungen oder durch Einführung von Verkehrsverbesserungen Rechnung trägt. Diese Bestimmungen beruhen auf den Anschauungen des Inhabers der Konzessionshoheit in der Zeit, als die Bahn als einziges leistungsfähiges Transportmittel das Verkehrswesen beherrschte. Durch die Konzession wurde die Ausübung und damit auch die wirtschaftliche Nutzung eines Rechtes verliehen, das dem Staate zusteht. Um sich dagegen zu sichern, dass die konzessionierte Unternehmung sich auf Kosten der Allgemeinheit bereichere, wurde die genannte Auflage in die Konzession aufgenommen. Von 1885–1913 genügte ein während 3 Jahren 6 Prozent übersteigender Reinertrag, um die Taxherabsetzung oder ihre Kompensation auszulösen. Von 1914 an musste der auf das Aktienkapital entfallende Jahresgewinn während sechs aufeinanderfolgenden Jahren im Durchschnitt und für jedes der drei letzten Jahre 6 Prozent übersteigen. Es gibt auch Prozentsätze von 4, 4½, 5, 7, 8 und 10 Prozent, welche die Taxherabsetzung auslösen, unter von der Regel noch abweichenden und differenzierter ausgestalteten Voraussetzungen. Manchmal ist der Bundesrat zur endgültigen Entscheidung darüber befugt, nach andern Konzessionen wieder die Bundesversammlung.

Diese Ordnung rief komplizierten Bestimmungen über die Ermittlung dieser Reinerträge. Deren Handhabung war um so schwieriger, als die Konzessionen manchmal von Reinertrag, dann wieder von Reingewinn oder von Jahresgewinn sprechen (Bundesbeschlüsse vom 17. Juni 1914 und vom 14. Dezember 1921 über die Berechnung des Reinertrages der Privatbahnen: AS n.F. 30, 259 und BS 7, 234).

Solange es bei den meisten Bahnen noch solche Reinerträge gab, wurde nicht die Taxherabsetzung durchgesetzt, sondern sie durch die Einführung anderer Erleichterungen kompensiert. Überdies haben die Konzessionen die Herabsetzung der in ihnen festgelegten Höchsttaxen im Auge. Diese wurden nur ganz selten überschritten. In dem von Ihnen genehmigten Bundesratsbeschluss vom 16. August 1950 über die Tarifbildung der schweizerischen Eisenbahnunter-

nehmungen (Art. 10, 13, 16, 18 und 22) sind die zulässigen Höchsttaxen so bemessen, dass sie im heutigen Wettbewerb mit andern Transportmitteln kaum mehr ausgenützt werden können.

Daneben kennen die Konzessionen auch die angemessene Erhöhung dort festgelegter Höchsttaxen, wenn nämlich der Ertrag der Unternehmung nicht hinreicht, um die Betriebskosten, einschliesslich der Verzinsung des Obligationenkapitals und «der Einlage in den Erneuerungsfonds» (Abschreibungen) zu decken. Teils ist der Bundesrat zuständig, die Erhöhung zu bewilligen, teils bedarf seine Verfügung der Genehmigung der Bundesversammlung. Zu diesen Höchsttaxen mussten, wie erinnerlich, mehrmals Zuschläge bewilligt werden, letztmals mit dem Bundesbeschluss vom 27. Oktober 1949 über die Aufstellung allgemeiner Grundsätze für die Tariffbildung der schweizerischen Eisenbahnunternehmungen (AS 1949, 1508). Durch den von Ihnen genehmigten Bundesratsbeschluss vom 16. August 1950 (AS 1950, 1501) sind nunmehr die Zuschläge zu den in der Konzession festgelegten Höchsttaxen so bemessen worden, dass die Bestimmungen der Konzessionen über Taxerhöhungen gegenstandslos geworden sind.

Diese Konzessionsbestimmungen über vom Reinertrag abhängige Herabsetzung oder Erhöhung von Höchsttaxen dürfen deshalb als überholt betrachtet und infolgedessen aufgehoben werden (Abs. 1). Die neueren Konzessionen weisen sie nicht mehr auf.

Dagegen sollen, um jeden vermeintlichen Eingriff in durch die Verleihung der Konzession als wohl erworben betrachtete Rechte auszuschliessen, die Bestimmungen der Konzessionen über den Rückkauf durch das neue Eisenbahngesetz nicht berührt werden, sondern bis zum Ablauf ihrer Geltungsdauer in Kraft bleiben (Abs. 2).

Artikel 82 gewährleistet den Nebenbahnen bis zu dem in Artikel 43 genannten Zeitpunkt mindestens die auf Grund des bisherigen Rechtes auszurichtenden Entschädigungen für ihre Leistungen für die Post-, Telegraphen- und Telephonverwaltung.

Artikel 83 übernimmt in vereinfachter Fassung den Artikel 10 des Gesetzes vom 21. Dezember 1949 über die Ergänzung des Privatbahnhilfegesetzes.

Artikel 84. Die im Gesetz vom 18. Juni 1914 betreffend die Gebühren für Konzessionen von Transportanstalten (BS 7, 979) für die Erteilung, Ausdehnung, Übertragung und Änderung der Konzession sowie für die Bewilligung der Verlängerung von in ihr festgesetzten Fristen vorgeschriebenen Gebühren bedürfen der Überprüfung. Solche Gebühren sollten wie diejenigen für den Vollzug anderer Gesetze in einer Verordnung festgesetzt werden können. Darin wären auch aufzunehmende Gebühren für die schon in Artikel 17 des Eisenbahngesetzes von 1872 zu Lasten der konzessionierten Bahnunternehmungen gehenden Kosten der Aufsichtsbehörde für die Untersuchung und Erprobung von Anlagen und Fahrzeugen vor ihrer Inbetriebnahme (sogenannte Kollaudationsgebühren). Dazu kämen angemessene Verwaltungsgebühren für den der Post-, Telegraphen- und

Telephonverwaltung erwachsenden Aufwand für die ihr in Artikel 20 des Entwurfes vorbehaltene Kontrolle radioelektrischer und ähnlicher Anlagen und Geräte der Bahnunternehmungen, ferner Gebühren für die einen erheblichen Arbeitsaufwand erfordernde gesamthafte Genehmigung der Pläne bei Erstellung neuer Bahnen oder Bahnstrecken und ihrer Einrichtungen. Endlich sollten bescheidene Gebühren erhoben werden können für die immer stärkere Beanspruchung der Aufsichtsbehörde durch Erteilung von Auskünften aller Art und für die Erstattung von technischen und Rechtsgutachten an andere Verwaltungsbehörden, Gerichte, Bahnunternehmungen und namentlich Dritte aus dem Gebiet des Baues und Betriebes, Verkehrs und des Sanierungs- und Rechnungswesens der dem Eisenbahngesetz unterstehenden Unternehmungen.

Dagegen beabsichtigen wir keine Gebühren zu erheben für die Behandlung der übrigen, regelmässig zur Genehmigung einzureichenden Vorlagen wie Pläne von einzelnen Anlagen und Fahrzeugen, Entwürfe für Dienst- und Betriebsreglemente und Tarife, für Rechnungsausweise, Statuten, Verbindungsgeleistungsverträge, Pacht- und Betriebsverträge sowie für die Prüfung der Reglemente und versicherungstechnischen Bilanzen von Personalhilfskassen. Diese Vorlagen werden nicht im Interesse der Unternehmung, sondern zur Wahrung öffentlicher Interessen genehmigungsbedürftig erklärt. Dafür Gebühren zu erheben, erschien uns mit Rücksicht darauf, dass den Unternehmungen im öffentlichen Interesse ohnehin noch genug Obliegenheiten verbleiben, wenig sinnvoll.

Das Gesetz von 1914 über die Gebühren für Konzessionen von Transportanstalten kann damit aufgehoben werden (Art. 86).

Artikel 85. Wir haben in unsern Darlegungen über die Ziele und den Umfang der Revision der Eisenbahngesetzgebung daran erinnert, dass eine charakteristische Eigenart dieser Gesetzgebung darin bestehe, dass zahlreiche Gesetze oder einzelne ihrer Bestimmungen gleichzeitig für andere vom Bunde konzessionierte Transportunternehmungen gelten, so namentlich für Schifffahrtsunternehmungen und gemäss Artikel 3 und 11 des Gesetzes vom 29. März 1950 (AS 1951, 665) auch für Trolleybusunternehmungen. Da der Entwurf nunmehr den grössten Teil der Eisenbahngesetze in ein und denselben Erlass zusammenfasst, was die Aufhebung des alten Rechtes nach sich zieht, muss bestimmt werden, in welchem Umfang das neue Gesetz über die Eisenbahnen hinaus auf diese andern Unternehmungen anwendbar sein soll. Wollte man dies nicht tun, bedürfte es komplizierter und unübersichtlicher Vorschriften darüber, welche Bestimmungen des alten Eisenbahnrechtes und in welcher angepasster Form auf diese andern öffentlichen Transportunternehmungen anwendbar bleiben müssten. Vorweg genommen hat der Entwurf die Anwendung seiner Bestimmungen über den Anschluss und über den durchgehenden Verkehr zwischen Bahnunternehmungen und andern öffentlichen Transportunternehmungen, weil diese Verhältnisse am besten dort geordnet werden (Art. 33 und 35 und 38). Artikel 85 bestimmt den Anwendungsbereich des Eisenbahngesetzes noch in anderer Beziehung.

Absatz 1. Gemäss bisherigem Recht werden die Bestimmungen des Entwurfes über Personalthilfsskassen, die Grundsätze über Förderung und Hilfeleistung sowie über die Gebühren auf die vom Bunde konzessionierten Schiffahrtsunternehmungen anwendbar erklärt (sechster und neunter Abschnitt, sowie Art. 84). Da das Gesetz von 1939 über die Hilfeleistung und das Ergänzungsgesetz von 1949, dazu der Bundesbeschluss von 1951 über die vorübergehende Hilfe zur Aufrechterhaltung des Betriebes, zu namhaften finanziellen Leistungen des Bundes und der Kantone an diese Unternehmungen geführt hat, und, soweit sie die Voraussetzungen dazu erfüllen, weiter führen kann, rechtfertigt es sich aus den gleichen Gründen wie gegenüber den Eisenbahnen, auch die Bestimmungen über die Vertretung öffentlicher Gemeinwesen in der Verwaltung, über die Genehmigung von Statuten und namentlich über das Rechnungswesen auf diese anwendbar zu erklären (dritter und siebenter Abschnitt).

Die vom Bunde konzessionierten Schiffahrtsunternehmungen unterliegen, obschon nicht im selben Masse, den besondern Verpflichtungen im Interesse der Volkswirtschaft und der Landesverteidigung und haben dafür besondere Leistungen zu erbringen. Das rechtfertigt die Anwendung der Artikel 39 bis 42, 44 bis 46 des Entwurfes. Der Anwendung von Artikel 43 bedarf es nicht, weil ihre Leistungen für die Post-, Telegraphen- und Telephonverwaltung auf Grund von Artikel 31 der Verordnung vom 19. Dezember 1910 betreffend die Schiffahrt konzessionierter Unternehmungen auf schweizerischen Gewässern (BS 7, 347) von jeher höher abgegolten werden.

Dagegen fehlten bis dahin für Schiffahrtsunternehmungen Bestimmungen entsprechend Artikel 4, 6 bis 8, 37 und 79; ferner hat die Erfahrung bewiesen, dass auch Artikel 19 für sie von erheblicher Bedeutung sein kann, künftig auch Artikel 20. Artikel 7 bringt für sie nichts Neues, wird aber hier der Vollständigkeit halber anwendbar erklärt. Der Vereinheitlichung des Rechts dient ferner die Anwendung der Artikel 78 und 79. Die Anwendung von Artikel 3 erlaubt, den noch auf das alte, inzwischen aufgehobene Gesetz von 1850 über die Verbindlichkeit zur Abtretung von Privatrechten bezugnehmenden Bundesbeschluss vom 21. Juni 1907 aufzuheben.

Absatz 2. Ebenfalls aus Gründen der Rechtsvereinheitlichung sehen wir die Anwendung der Artikel 78, 79 und 84 auf Trolleybusunternehmungen vor.

Absatz 3. Wir haben die Luftseil- und Sesselbahnen in den Konzessionen ebenfalls zur Schaffung von Personalthilfsskassen verhalten. Auch sie bedürfen eines ständigen und wohl instruierten Personals, welches erheblichen beruflichen Risiken ausgesetzt ist. Diese der regelmässigen Beförderung von Personen dienenden Unternehmungen werden auf Grund der Postgesetzgebung konzessioniert, welche keine Bestimmungen über die Verwaltung von Personalthilfsskassen enthält. Die Gründe, welche zur Gesetzgebung über die Aufsicht von Personalthilfsskassen der Eisenbahn- und Schiffahrtsunternehmungen geführt haben und welche kraft des Gesetzes über Trolleybusunternehmungen auch für diese gilt, rechtfertigen die Anwendung der Artikel 70 bis 76 und 77, Absatz 1 und 2. Der

Absatz 3 von Artikel 77 kann nicht anwendbar erklärt werden, weil diese Unternehmungen nicht dem Verpfändungs- und Zwangsliquidationsgesetz von 1917 unterstehen. Die Anwendung der Artikel 78, 79 und 84 ist gegeben.

Absatz 4. Wo bisher an Stelle des Bahnbetriebes im Hinblick auf einen kommenden Bahnersatz versuchsweise andere Fahrzeuge eingesetzt wurden, handelte es sich um einen vorübergehenden Zustand. Er konnte deshalb noch als Eisenbahnbetrieb behandelt werden, da die Eisenbahnkonzession noch nicht aufgehoben wurde und die Erteilung einer normalen Postkonzession während der Versuchsperiode sich noch nicht aufdrängte.

Wir haben dargelegt, dass einzelne Bahnunternehmungen sowohl aus finanziellen als aus betriebswirtschaftlichen Gründen dazu übergehen, Strassenfahrzeuge als Ergänzung des Bahnbetriebes einzusetzen. Diese Ergänzung besteht in einer betrieblichen Verbindung der beiden Transportarten. Es handelt sich nicht mehr nur um Zufuhr nach und Abfuhr von der Bahn, sondern um eine wechselnde Beförderung auf Schiene und Strasse, welche, wenn sie mit dem Strassentransportmittel besorgt wird, über die Bahnstationen hinaus an nicht bahnbediente, entferntere Bestimmungsorte gehen kann. In der Regel handelt es sich aber um die Beförderung von Personen und Gütern, von oder nach Stationen anschliessender Bahnen. Je nach Art und Umfang des Verkehrs und seiner zeitlichen Dichte werden Eisenbahnfahrzeuge oder andere eingesetzt. Die Bahnunternehmung bleibt also bestehen, ihr Betrieb wird nicht vorübergehend eingestellt, um später ganz aufgehoben zu werden, was zur Aufhebung der Eisenbahnkonzession führt (Art. 7 und 48 des Entwurfs).

Hier stellt sich die Frage, unter welchem Recht dieser gemischte Betrieb stehen soll. Sie ist nicht nur von Bedeutung für das Verhältnis der Bahnunternehmung zum Staat, sondern auch gegenüber den Fahrgästen, Verfrachtern und Dritten in transport- und haftpflichtrechtlicher und noch in anderer Beziehung.

Was das Transportrecht betrifft, d.h. die Beförderungsbedingungen, die Tarife und die Haftung aus dem Beförderungsvertrag, so ist die Einheitlichkeit des anwendbaren Rechts schon bis zu einem gewissen Grad gewährleistet. Gemäss Artikel 4 des Transportgesetzes und Artikel 2 des Transportreglements gilt das Eisenbahntransportrecht grundsätzlich auch dann, wenn die Eisenbahn zur Durchführung des Beförderungsvertrages statt der Eisenbahnfahrzeuge andere Transportmittel verwendet. Im übrigen gestattet Artikel 3 des Transportgesetzes dem Bundesrat, die Anwendung des Eisenbahntransportrechtes auf dem Verordnungswege oder von Fall zu Fall in der Konzession auf den Verkehr anderer durch Bundeskonzession zum regelmässigen Betrieb verpflichteter Transportunternehmungen auszudehnen, soweit dies zur Erzielung einheitlicher Rechtsgrundlagen für die verschiedenen Arten von Verkehrsbetrieben zweckmässig erscheint. In transportrechtlicher Beziehung bedarf es infolgedessen auch für solche gemischte Betriebe keiner weiteren Bestimmungen.

Anders steht es mit der Haftpflicht für Tötung und Verletzung von Reisenden. Hier decken sich die auf die Art des Fahrzeuges abgestimmten Bestimmun-

gen des Gesetzes vom 28. März 1905 betreffend die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunternehmungen (und der Post [BS 2, 810]) nicht mit den Vorschriften des Gesetzes vom 15. März 1932 über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr (BS 7, 595). Selbstverständlich kann die Haftpflicht der betriebführenden Unternehmung oder einer ihr dabei als Erfüllungsgehilfin dienenden Organisation nicht verschieden sein, je nach der Art des Fahrzeuges, mit welchem der Fahrgast befördert wird. Hier kann es sich als wünschbar erweisen, einheitliches Recht anzuwenden.

Für gemischte Betriebe sind unter Umständen Bauten zu errichten oder vorhandene zu erweitern, welche beiden Verkehrsarten dienen, wie z. B. Werkstätten und Gebäude zur Unterbringung von Fahrzeugen. Die Bahnunternehmung kann für den Erwerb von Grund und Boden das Enteignungsrecht ausüben. Dies wäre für einen Neu- oder Erweiterungsbau zur Unterbringung von Motorfahrzeugen oder zur Einlagerung von Motortreibstoffen nicht möglich; auch die Erteilung des Enteignungsrechtes für Bedürfnisse des gemischten Betriebes kann sich zweckdienlich erweisen.

Endlich ist im Interesse von Kapitalgebern in Erwägung zu ziehen, ob das nach Artikel 9 des Verpfändungs- und Zwangsliquidationsgesetzes auf die dem Bahnbetrieb dienenden Vermögenswerte beschränkte Gesamtpfandrecht nicht sollte erweitert werden können, damit es den Gläubigern solcher gemischter Betriebe zur Verfügung gestellt werden kann, weil nur so eine Verpfändung beweglicher Sachen möglich ist, ohne dass sie in den Gewahrsam des Gläubigers übergeführt werden müssen. Der Schuldner muss aber die Fahrzeuge in seinem Betrieb einsetzen können.

Die Entwicklung der Organisation solcher gemischter Betriebe ist noch abzuwarten. Sie sind im Ausland schon verbreitet. Bis jetzt haben aus verschiedenen Gründen die schweizerischen Bahnunternehmungen noch kaum von dieser Betriebsorganisation Gebrauch gemacht. Ansätze dazu sind aber vorhanden.

Dieser Stand der Entwicklung erlaubt es nicht, die Rechtsstellung solcher Betriebe im Eisenbahngesetz festzulegen. Es kann sich auch nicht darum handeln, solche Betriebe samt und sonders der Eisenbahngesetzgebung unterstellen zu wollen. Der gemischte Betrieb einer Bahnunternehmung untersteht ihr ohnehin schon teilweise. Setzt die Bahnunternehmung nicht eigene Strassenfahrzeuge ein, sondern sichert sie sich bloss Fahrzeuge Dritter oder deren Transportorganisation zur Ergänzung des Bahndienstes auf Grund von Verträgen, so brauchen mit Ausnahme des Transportrechtes (Art. 3, 7-14 des Transportgesetzes), der Gesetzgebung über die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Verkehrsanstalten und allenfalls des Haftpflichtgesetzes auf solche Unternehmungen keine weiteren eisenbahnrechtlichen Bestimmungen anwendbar erklärt zu werden.

Wir möchten deshalb nur soweit es zur Erzielung einheitlicher Rechtsgrundlagen für die verschiedenen Arten von Verkehrsbetrieben zweckmässig erscheint, ermächtigt sein, die Anwendung dieses oder anderer Gesetze über Eisenbahnen auf Transportdienste ausdehnen zu können, welche in Ergänzung oder an Stelle

der Bahn von ihr selber oder von mit ihr verbundenen andern Transportunternehmungen betrieben werden.

Artikel 86. Dank der Zusammenfassung der wichtigsten von der Revision erfassten Gesetze über das Eisenbahnwesen können eine Reihe von Gesetzen und Bundesbeschlüssen aufgehoben werden (Abs. 1, Zif. 1-6, 10 und 11).

Die in den Artikeln 38, 46, 61 und 69 des Entwurfs genannten Streitigkeiten, welche zum Teil schon nach altem Recht, zum Teil neu vom Bundesgericht zu beurteilen sind, legen die Aufhebung der Buchstaben *c* bis *e* des Artikels 111 des Gesetzes über die Organisation der Bundesrechtspflege nahe. Alle diese Streitigkeiten fallen schon gemäss Buchstabe *i* des genannten Artikels in die Zuständigkeit des Bundesgerichtes (Zif. 7).

Die in Artikel 9 des Bahnpolizeigesetzes festgesetzten Verjährungsfristen erweisen sich als zu kurz. Statt ihrer sollte die allgemeine Vorschrift des Artikels 109 des schweizerischen Strafgesetzbuches über die Verjährung von Übertretungen gelten; ebenso an Stelle der im letzten Satz von Artikel 11 des Bahnpolizeigesetzes genannten kantonalen Vorschriften über die Strafverfolgungsverjährung (Zif. 8).

Dafür ist die in Artikel 8 des Bahnpolizeigesetzes vorgesehene Art der Strafen und ihr Mass in Übereinstimmung zu bringen mit den heutigen Bedürfnissen und in Anlehnung an Artikel 101 und 106 des Strafgesetzbuches (Absatz 3).

Im Zusammenhang damit ist Artikel 17, Absatz 1, des Trolleybusgesetzes aufzuheben (Abs. 1, Zif. 9).

Absatz 2. Die unter Ziffern 13 bis 15 genannten Gesetze und Bundesbeschlüsse sind aus denselben Gründen aufzuheben wie die in Absatz 1 unter Ziffer 1-6, 10 und 11 aufgeführten Erlasse. Dank des ausdrücklichen Vorbehaltes der gestützt auf sie begründeten Rechte und Forderungen von Bund, Kantonen, Gemeinden und Privaten können auch die in Ziffern 16 bis 18 erwähnten Bundesbeschlüsse aufgehoben werden, die wegen dieser Rechte noch in den Band 7 der Bereinigten Sammlung der Bundesgesetze und Verordnungen 1848-1947 aufgenommen worden sind.

Gestützt auf diese Ausführungen beehren wir uns, Ihnen die Annahme des beiliegenden Gesetzesentwurfes zu empfehlen.

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

Bern, den 3. Februar 1956.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Feldmann

Der Bundeskanzler:

Ch. Oser

(Entwurf)

Eisenbahngesetz

Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft

gestützt auf Artikel 23, 24^{ter}, 26, 34, Absatz 2, 36 und 64 der
Bundesverfassung,

nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom 3. Februar 1956,

beschliesst:

Erster Abschnitt

Allgemeine Bestimmungen

Art. 1

¹ Dieses Gesetz findet Anwendung auf den Bau und Betrieb von Schienenbahnen, die nach ihrer Zweckbestimmung von jedermann zur Beförderung von Personen oder Gütern benützt werden können, und auf die darin geordneten Beziehungen dieser Bahnen zu anderen öffentlichen Transportunternehmungen, öffentlichen Verwaltungen und Dritten.

I. Geltungsbereich

² Der Bundesrat entscheidet über die Unterstellung von Eisenbahnanlagen unter dieses Gesetz.

³ Das Gesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen und, soweit das Eisenbahngesetz nichts Abweichendes bestimmt, die anderen auf Eisenbahnen anwendbaren bundesrechtlichen Vorschriften bleiben vorbehalten.

Art. 2

¹ Das schweizerische Eisenbahnnetz besteht aus Haupt- und Nebenbahnen. – Hauptbahnen sind die normalspurigen Bahnen, die dem inländischen und internationalen Durchgangsverkehr dienen; Nebenbahnen sind die normalspurigen Bahnen, die in der Hauptsache nur dem Verkehr einer bestimmten Landesgegend dienen, ferner alle Schmalspurbahnen, Zahnradbahnen, Strassenbahnen und Standseilbahnen.

II. Haupt- und Nebenbahnen

² Die Konzession bestimmt, ob eine normalspurige Bahn als Nebenbahn gilt; wo die Konzession schweigt, bestimmt dies der Bundesrat. Er bezeichnet auch diejenigen normalspurigen Strecken der Bundesbahnen, welche zu den Nebenbahnen gehören.

³ Bei veränderten Verhältnissen kann der Bundesrat eine Hauptbahn oder einzelne ihrer Strecken zur Nebenbahn und eine Nebenbahn oder einzelne ihrer Strecken zur Hauptbahn erklären.

⁴ Die von der Bahn berührten Kantone, die Bahnunternehmung und die anschliessenden öffentlichen Transportunternehmungen sind vorher anzuhören.

Art. 3

III. Enteignung

Den Bundesbahnen und den konzessionierten Bahnunternehmungen steht das Enteignungsrecht gemäss der Bundesgesetzgebung über die Enteignung zu.

Art. 4

IV. Gerichtsstand

¹ Die Bahnunternehmung kann, ausser an ihrem Sitz, vor dem für die Klage zuständigen Gericht jedes von ihr berührten Kantons von dessen Einwohnern belangt werden. Für dingliche Klagen gilt der Gerichtsstand der gelegenen Sache.

² Vorbehalten bleiben Gerichtsstand und Zuständigkeit für besondere, in Anwendung von Bundesrecht zu beurteilende Streitigkeiten.

Zweiter Abschnitt

Konzession

Art. 5

I. Erteilung, Erneuerung, Erlöschen

¹ Bau und Betrieb einer Eisenbahn bedürfen einer eidgenössischen Konzession. Sie kann erteilt werden, wenn die Interessen der Landesverteidigung nicht entgegenstehen, der Verkehr nicht zweckmässiger und wirtschaftlicher durch ein anderes Verkehrsmittel bedient werden kann.

Für Strassenbahnen muss die nach kantonalem Recht nötige Bewilligung zur Benützung der öffentlichen Strasse erteilt oder zugesichert sein.

² Die Erteilung und Erneuerung der Konzession sind Sache der Bundesversammlung.

Der Bundesrat ist ermächtigt, die in der Konzession festgesetzten Fristen zu verlängern und, zur Anpassung an veränderte Verhältnisse, die Bestimmungen der Konzession über den Sitz der Unternehmung, den

Bau und Betrieb, den Umfang der Beförderungspflicht, die Taxen und Wagenklassen zu ändern oder zu ergänzen. Er kann Nebenbahnen, die ausschliesslich oder vorwiegend im Ortsverkehr Personen befördern, die Ausdehnung des Netzes, die Änderung der Linienführung sowie die Einschränkung des Betriebes einzelner Linien oder deren Aufhebung bewilligen.

³ Die beteiligten Kantone sind anzuhören.

⁴ Die Konzession erlischt,

wenn innert der festgesetzten Fristen der Bau nicht begonnen oder vollendet oder der Betrieb nicht aufgenommen wird;

mit dem Ablauf der Geltungsdauer vorbehaltlich der Erneuerung;

durch Verzicht des Inhabers, durch Rückkauf durch den Bund oder wenn in der Zwangsliquidation die Bahn keinem Höchstbietenden zugeschlagen werden kann.

Art. 6

Der Inhaber der Konzession ist berechtigt und verpflichtet, die Bahn mit Einschluss der nötigen Hilfsbetriebe entsprechend den Vorschriften der Eisenbahngesetzgebung und der Konzession zu bauen und zu betreiben, solange die Konzession zu Recht besteht.

II. Rechte und Pflichten
1. Im allgemeinen

Art. 7

¹ Rechtfertigen es eine Notlage oder andere wichtige Gründe, so kann der Bundesrat der konzessionierten Bahnunternehmung Erleichterungen gegenüber den ihr nach Gesetz und Konzession obliegenden Verpflichtungen einräumen. Wird der Verkehr ganz oder teilweise mit anderen als Eisenbahnfahrzeugen bedient, so kann vorübergehend die Einstellung des Bahnbetriebes bewilligt werden. Bleibt er dauernd eingestellt, so hebt der Bundesrat die Konzession auf, wonach die Bahnanlagen unter Vorbehalt der Rechte Dritter beseitigt werden können.

2. Bei veränderten Verhältnissen

² Die von der Bahn berührten Kantone und die anschliessenden öffentlichen Transportunternehmungen sind vorher anzuhören.

Art. 8

¹ Auf Gesuch des Konzessionsinhabers kann das Post- und Eisenbahndepartement die Konzession auf eine andere öffentliche Transportunternehmung oder einen Dritten übertragen.

III. Übertragung.
Pacht- und Betriebsverträge

² Sollen nur einzelne durch Gesetz und Konzession begründete Rechte und Pflichten übertragen werden, so bedürfen die darüber abgeschlossenen Verträge, um rechtsverbindlich zu werden, der Genehmigung des Post- und Eisenbahndepartementes. Der Inhaber der Konzession

haftet dem Bunde weiterhin für die Erfüllung der durch Gesetz und Konzession begründeten Pflichten.

³ Die beteiligten Kantone sind vorher anzuhören.

Dritter Abschnitt

Aufsicht

Art. 9

I. Aufsichts- behörde und Beschwerde

¹ Bau und Betrieb der Eisenbahnen unterstehen der Aufsicht des Bundesrates. Er kann sie gegenüber Nebenbahnen, die vorwiegend dem Ortsverkehr dienen oder welche besonders einfache Verhältnisse und keine technischen Anschlüsse an andere Bahnen aufweisen, zweckdienlich einschränken.

² Der Bundesrat lässt die Aufsicht durch das Post- und Eisenbahndepartement ausüben.

³ Gegen die Entscheide der Aufsichtsbehörde kann der Betroffene Beschwerde bis an den Bundesrat führen. Das Verfahren richtet sich nach dem Gesetz über die Organisation der Bundesrechtspflege.

Art. 10

II. Besondere Aufsichtsrechte 1. Aufhebung von Beschlüssen und Anord- nungen

Die Aufsichtsbehörde ist befugt, Beschlüsse und Anordnungen von Organen oder Dienststellen der Bahnunternehmung aufzuheben oder ihre Durchführung zu verhindern, wenn sie gegen dieses Gesetz oder die Konzession verstossen oder wichtige Landesinteressen oder internationale Vereinbarungen verletzen.

Art. 11

2. Nationalität. von Verwaltung und Personal

¹ Die Mehrheit der Mitglieder der Verwaltung der Bahnunternehmung müssen in der Schweiz wohnhafte Schweizerbürger sein. Ausländische Verwaltungen und Unternehmungen, welche in der Schweiz eine Bahn betreiben, haben einen in der Schweiz wohnhaften ständigen Vertreter zu bezeichnen.

² Das ständige Personal soll in der Regel aus Schweizerbürgern bestehen. Die Aufsichtsbehörde wird im Einvernehmen mit den beteiligten eidgenössischen und kantonalen Behörden für Bahnen, die dem Verkehr über die Landesgrenze dienen, die durch die Verhältnisse gebotenen Ausnahmen zulassen. Diese sind, wenn es die Umstände erfordern, jederzeit widerrufbar.

Art. 12

3. Vertretung in der Verwal- tung

¹ Bund, Kantone und andere Körperschaften des öffentlichen Rechts, welche namhafte Beiträge oder Darlehen gewährt haben, sind nach Massgabe der darüber getroffenen Vereinbarungen berechtigt, Vertreter in

die Verwaltung der Bahnunternehmungen abzuordnen. Im Streitfall bestimmt der Bundesrat die Zahl aller Vertreter der öffentlichen Körperschaften und ihre Verteilung. Im übrigen gelten die Bestimmungen des Obligationenrechtes über die Vertretung öffentlicher Körperschaften in der Verwaltung von Aktiengesellschaften.

² Durch Konzession, Statuten oder in anderer Weise begründete, wohlerworbene Rechte auf Vertretung in der Verwaltung der Bahnunternehmung bleiben vorbehalten.

Art. 13

Die Statuten der Eisenbahnunternehmung bedürfen der Genehmigung der Aufsichtsbehörde. Diese prüft sie nur auf ihre Übereinstimmung mit der Eisenbahngesetzgebung, der Konzession und den Vereinbarungen über die der Bahnunternehmung gewährten Beiträge und Darlehen des Bundes und der Kantone.

4. Statuten

Art. 14

Die Bahnunternehmung hat der Aufsichtsbehörde jedes Jahr ihren Geschäftsbericht und die Protokolle der Generalversammlung oder der obersten geschäftsleitenden Stelle einzureichen sowie die zur amtlichen Verkehrsstatistik erforderlichen Angaben zu liefern.

5. Geschäftsbericht.
Statistik

Vierter Abschnitt

Bau und Betrieb

Art. 15

¹ Die Bahnanlagen und Fahrzeuge sind nach den Anforderungen der Technik und des Verkehrs zu erstellen, zu unterhalten und zu erneuern. Die Unternehmungen haben die für einen sichern Betrieb erforderlichen Reglemente aufzustellen und von der Aufsichtsbehörde genehmigen zu lassen. Die Bahnen sind soweit als möglich nach einheitlichen Grundsätzen zu betreiben und zu verwalten.

1. Grundsätze

² Der Bundesrat erlässt die nötigen Vorschriften über Bau und Betrieb, namentlich über die technische Einheit im Eisenbahnwesen. Soweit es die Sicherheit des Betriebes und die Anforderungen des Verkehrs erlauben, sind dabei den Nebenbahnen diejenigen Erleichterungen und Vereinfachungen einzuräumen, die ihrer Eigenart und Zweckbestimmung entsprechen.

³ Bahnanlagen und Fahrzeuge dürfen erst in Betrieb genommen werden, wenn die Aufsichtsbehörde dazu die Bewilligung erteilt hat. Sie ist befugt, sie vorher zu erproben.

Art. 16

II. Pläne

¹ Die Pläne für die Erstellung und Änderung der dem Bahnbetrieb dienenden Anlagen und der Fahrzeuge sind, soweit der Bundesrat nichts anderes bestimmt, vor ihrer Ausführung von der Aufsichtsbehörde zu genehmigen. Der Genehmigung bedürfen ferner Abweichungen von genehmigten Plänen und Bauvorhaben Dritter, welche dem Bahnbetrieb dienende Grundstücke beanspruchen oder die Sicherheit der Bahn und ihres Betriebes oder den Ausbau von Bahnanlagen beeinträchtigen können.

² Die beteiligten Bundesbehörden und die Kantone sind vor der Genehmigung zu den Plänen für Bahnanlagen anzuhören. Die Anhörung der Gemeinden ist Sache der Kantone.

³ Die auf die kantonale Gesetzgebung, namentlich über die Bau-, Feuer- und Gesundheitspolizei gestützten Anträge sind bei der Plan-genehmigung zu berücksichtigen, soweit sie mit der Bundesgesetzgebung und den Bedürfnissen des Eisenbahnbaues und -betriebes vereinbar sind.

⁴ Unter Vorbehalt der Bundesgesetzgebung über die Enteignung ist mit der rechtskräftigen Genehmigung über alle gegen die Pläne erhobenen Einwendungen entschieden.

Art. 17

III. Sicherheits-vorkehren

¹ Die Bahnunternehmung trifft die zur Sicherheit des Baues und Betriebes der Bahn sowie zur Vermeidung der Gefahr für Personen und Sachen notwendigen Vorkehren gemäss den Vorschriften des Bundesrates und den mit den genehmigten Plänen verbundenen Auflagen. Werden durch Bauarbeiten öffentliche Einrichtungen, wie Strassen und Wege, Leitungen und ähnliche Anlagen betroffen, so sorgt die Bahnunternehmung für deren Fortbenützung, soweit dies durch das öffentliche Interesse gefordert wird.

² Die Bahnunternehmung trägt die Kosten dieser Vorkehren. Kosten für Vorkehren, welche wegen Bauvorhaben oder anderer Bedürfnisse Dritter nötig werden, gehen zu deren Lasten.

Art. 18

IV. Ersatz-pflicht

Die Ersatzpflicht der Bahnunternehmung für schädigende Eingriffe in fremde Rechte, die nicht gemäss Nachbarrecht oder anderen gesetzlichen Vorschriften zu dulden, jedoch eine unvermeidliche oder nicht leicht abzuwendende Folge des Baues oder Betriebes der Bahn sind, richtet sich nach der Bundesgesetzgebung über die Enteignung.

Art. 19

V. Beschrän-kungen im In-teresse der Sicherheit der Bahn

¹ Wird die Sicherheit der Bahn durch Arbeiten, Anlagen oder Unternehmungen Dritter beeinträchtigt, so ist auf Begehren der Bahnunter-

nehmung Abhilfe zu schaffen. Ist eine Verständigung darüber unter den Beteiligten nicht möglich, so bestimmt auf Antrag der Bahnunternehmung nach Anhörung der Beteiligten die Aufsichtsbehörde die zu treffenden Massnahmen. Inzwischen sind alle die Sicherheit der Bahn beeinträchtigenden Einwirkungen zu unterlassen.

² Bestanden die Anlagen und Unternehmungen Dritter schon vor Inkrafttreten dieses Gesetzes oder vor Erstellung der Bahnanlagen, so richtet sich der Anspruch des Betroffenen gegen die Bahnunternehmung auf Entschädigung nach der Bundesgesetzgebung über die Enteignung. Bei nach diesem Zeitpunkt erstellten Anlagen oder eröffneten Unternehmungen Dritter sind die Kosten solcher Massnahmen vom Inhaber der Anlage oder Unternehmung zu tragen, ferner steht ihm kein Anspruch auf Entschädigung zu.

Art. 20

Die Bahnunternehmungen dürfen die für ihren Dienst notwendigen elektrischen und radioelektrischen Anlagen und Geräte erstellen und betreiben. Das Post- und Eisenbahndepartement bezeichnet sie und ordnet ihren Verwendungsbereich. Radioelektrische Anlagen unterliegen in allen Fällen der Plangenehmigung gemäss Artikel 16.

VI. Signal- und Fernmeldeanlagen

Art. 21

Die Bahnunternehmung übt auf Grund der bundesrechtlichen Vorschriften die Bahnpolizei aus.

VII. Bahnpolizei

Art. 22

¹ Neue Kreuzungen sowie die Änderung oder Verlegung bestehender Kreuzungen zwischen Bahnen und öffentlichen oder privaten Strassen und Wegen bedürfen der Genehmigung der Aufsichtsbehörde. Artikel 16 findet Anwendung.

VIII. Kreuzungen mit andern Anlagen

² Kreuzungen durch öffentliche, dem Gemeingebrach gewidmete Strassen sind zu genehmigen wenn während und nach ihrer Erstellung durch die nötigen Sicherheitsvorkehrungen und -einrichtungen der unbehinderte Betrieb der Bahn gewährleistet bleibt und ein geplanter Ausbau der Bahnanlagen nicht beeinträchtigt wird.

1. Kreuzungen zwischen Bahn und Strasse

A. Genehmigung

³ Neue Kreuzungen mit öffentlichen Strassen sind in der Regel als Über- oder Unterführung auszuführen. Auf Antrag der beteiligten Behörden hat die Eisenbahnaufsichtsbehörde im Plangenehmigungsverfahren Sachverständige des Strassenbaues und -verkehrs anzuhören.

Art. 23

¹ Muss ein neues, dem öffentlichen Verkehr dienendes Bahngleise eine öffentliche Strasse kreuzen oder eine neue öffentliche Strasse die

B. Kosten
a. Neue Kreuzungen zwischen öffentlichen Strassen und Bahnen

Bahn, so sind die Kosten der ganzen Anlage an der Kreuzungsstelle vom Eigentümer des neuen Verkehrsweges zu tragen.

² Die Benützung von Grund und Boden der Strasse oder der Bahn an der Kreuzungsstelle ist unentgeltlich.

Art. 24

b. Änderung bestehender Kreuzungen zwischen öffentlichen Strassen und Bahnen

¹ Muss ein Niveauübergang durch eine Über- oder Unterführung ersetzt oder infolge Verlegung der Strasse aufgehoben werden, so trägt die Kosten aller Änderungen an der Bahn- und Strassenanlage:

die Bahnunternehmung, wenn die Änderung vorwiegend durch die Bedürfnisse des Bahnverkehrs, der Strasseneigentümer, wenn die Änderung vorwiegend durch die Bedürfnisse des Strassenverkehrs bedingt ist.

² Bei allen andern Änderungen einer Kreuzung einschliesslich der Anpassung und Verbesserung von Sicherheitseinrichtungen haben Bahnunternehmung und Strasseneigentümer die Kosten aller Änderungen der Bahn- und Strassenanlage in dem Verhältnis zu tragen, als die Entwicklung des Verkehrs auf ihren Anlagen sie bedingt.

³ Artikel 23, Absatz 2, findet Anwendung.

Art. 25

c. Vorteilsanrechnung

In allen Fällen hat diejenige Partei, die nach den vorstehenden Bestimmungen keine Kosten oder nur einen Anteil zu tragen hat, in dem Umfange an sie beizutragen, als ihr aus der Umgestaltung der Verhältnisse nachweisbare Vorteile erwachsen, die Mehrkosten allein zu tragen, die an der Kreuzungsstelle entstehen infolge Berücksichtigung der von ihr im Interesse der dauernden Verbesserung oder des künftigen Ausbaues ihrer eigenen Anlage gestellten Begehren.

Art. 26

d. Kreuzung durch neue private Strassen

Artikel 23 findet entsprechende Anwendung auf die Kreuzung einer Bahn durch eine neue private Strasse. Die Bahnunternehmung kann für die Kosten Vorauszahlung oder Sicherheitsleistung und für die Benützung von Grund und Boden der Bahn eine angemessene Vergütung verlangen.

Art. 27

e. Gemeinsame Bestimmung

Artikel 23 bis 26 finden sinngemäss Anwendung auf die Kosten für Unterhalt und Erneuerung sowie für alle vorübergehenden und dauernden Massnahmen zur Verhütung von Unfällen an der Kreuzungsstelle mit Einschluss der Bedienung der dazu bestimmten Anlagen.

Art. 28

Artikel 22 bis 25 und 27 finden entsprechende Anwendung auf Kreuzungen zwischen Bahnlinien.

2. Kreuzungen
zwischen Bahn-
linien

Art. 29

¹ Artikel 22 findet sinngemässe Anwendung auf Kreuzungen zwischen der Bahn und öffentlichen oder privaten Gewässern, Transmissionen, Transportseilanlagen, Leitungen und ähnliche Anlagen.

3. Kreuzungen
mit andern
Anlagen

² Die durch Erstellung einer neuen Kreuzung oder Änderung einer bestehenden Kreuzung entstehenden Kosten für Bau, Unterhalt und Erneuerung sowie für alle vorübergehenden und dauernden Massnahmen im Interesse der Verhütung von Schäden an der Kreuzungsstelle gehen zu Lasten des jeweiligen Bauherrn. Für die Benützung des Eigentums der Bahn durch private Anlagen kann die Bahnunternehmung eine angemessene Vergütung verlangen. Auf Kreuzungen mit öffentlichen Anlagen finden die Artikel 23, Absatz 2, und 24, Absatz 3, sinngemäss Anwendung.

³ Vorbehalten bleiben jedoch die Bestimmungen der Bundesgesetzgebung über das Zusammentreffen elektrischer Anlagen.

Art. 30

Artikel 23 bis 29 finden insoweit keine Anwendung, als zwischen den Beteiligten abweichende Vereinbarungen über die Kosten bestehen oder getroffen werden.

4. Abweichende
Kostenregelung

Art. 31

Jede Bahnunternehmung ist gehalten, sowohl den technischen als den betrieblichen Anschluss einer andern schweizerischen Bahn ohne erschwerende Bedingungen zu gewähren, vorausgesetzt, dass ihre eigene Betriebssicherheit gewährleistet bleibt.

IX. Anschluss
1. Gewährung

Art. 32

¹ Die anschlussgewährende Bahnunternehmung hat Anspruch auf angemessene Vergütung für die Mitbenützung ihrer Station und ihrer Strecke bis zur Einmündungsstation.

2. Vergütung

² Beim Anschluss unter Nebenbahnen und von Nebenbahnen an Hauptbahnen sind der anschlussgewährenden Bahnunternehmung höchstens die ihr entstehenden höheren Betriebs- und Unterhaltskosten sowie die Mehrausgaben für die Verzinsung und Abschreibung des Kapitals zu vergüten, das infolge des Anschlusses zur Anpassung und Erweiterung ihrer Anlagen und Einrichtungen aufgewendet wurde. In keinem Fall darf mehr gefordert werden als die anschliessende Bahnunternehmung

für die Verzinsung und Abschreibung des zur Erstellung einer eigenen Station und Zufahrtsstrecke nötigen Kapitals und für deren Unterhalt und für die Besorgung des Betriebes aufwenden müsste. Das gleiche gilt für spätere, durch den Anschluss bedingte Neu- und Erweiterungsbauten.

³ Bei der Bemessung der Vergütung sind Vorteile, die der anschluss-gewährenden Bahnunternehmung aus dem Anschluss erwachsen, zu berücksichtigen.

Art. 33

3. Anschluss
anderer öffent-
licher Trans-
portunter-
nehmungen

Artikel 31 und 32 finden sinngemäss Anwendung auf den Anschluss zwischen Bahnen und anderen öffentlichen Transportunternehmungen.

Art. 34

X. Verkehr
1. Durch-
gehender
Verkehr

¹ Die Bahnunternehmungen sind verpflichtet:

die für den durchgehenden Verkehr erforderlichen Züge zu führen und auf den dazu geeigneten Strecken den Übergang der Fahrzeuge nach Möglichkeit zu gestatten und zu erleichtern, soweit die Bedürfnisse des Verkehrs es verlangen;

den Bedürfnissen des Verkehrs entsprechend die direkte Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Gütern und Tieren einzurichten;

Fahrpläne aufzustellen, die unter Berücksichtigung der Bedürfnisse des Verkehrs, der Leistungsfähigkeit der Anlagen und eines wirtschaftlichen Betriebes die Anschlüsse gewährleisten und erleichtern. Die beteiligten Behörden des Bundes und der Kantone sind anzuhören.

² Erfordert das Interesse am durchgehenden Verkehr von einer Bahnunternehmung besondere, billigerweise nicht ihr allein zumutbare Leistungen, so hat, wer die Leistung verlangt, angemessen an deren Kosten beizutragen.

Art. 35

2. Mit anderen
öffentlichen
Transport-
unternehmungen

Artikel 34 findet sinngemäss Anwendung auf den durchgehenden Verkehr mit anderen öffentlichen Transportunternehmungen.

Art. 36

3. Betriebs-
unterbruch

¹ Bei Betriebsunterbrüchen hat die Bahnunternehmung die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Briefpostsendungen bis zur Wiederaufnahme des Betriebes durch Umleitung oder durch den Einsatz anderer Verkehrsmittel sicherzustellen. Die Weiterbeförderung anderer Postsendungen richtet sich nach den mit der Post-, Telegraphen- und Telefonverwaltung getroffenen Vereinbarungen.

² Für den Einsatz anderer Verkehrsmittel dürfen höhere als im geltenden Tarif oder in Vereinbarungen festgesetzte Beförderungspreise erhoben werden.

³ Nebenbahnen, die ausschliesslich oder vorwiegend der Beförderung von Personen im Ortsverkehr dienen oder welche nach der Konzession ihren Betrieb nicht ganzjährig zu führen haben, brauchen keine Ersatzbeförderung einzurichten. Dasselbe gilt während der Einstellung des Betriebes zwecks Durchführung der vorgeschriebenen Revisionsarbeiten an den Anlagen.

Art. 37

Wo die Bedürfnisse des Bahnbetriebes und des Verkehrs es rechtfertigen, sind die Bahnunternehmungen befugt, auf Bahngebiet und in Zügen Nebenbetriebe einzurichten, welche der Deckung des üblichen Bedarfs von Bahnbenützern und des Bahnpersonals dienen.

XI. Nebenbetriebe

Art. 38

¹ Unter Vorbehalt der Beschwerde entscheidet die Aufsichtsbehörde nach Anhörung der beteiligten Behörden und öffentlichen Transportunternehmungen Anstände über:

XII. Streitigkeiten

- a. die Bedürfnisse des Bahnbaues und -betriebes (Art. 16);
- b. die zur Sicherheit des Baues und Betriebes der Bahn sowie zum Schutze von Personen und Sachen zu treffenden Massnahmen (Art. 17, Absatz 1, 19, Absatz 1, 22, 28 und 29, Absatz 1);
- c. Erstellung und Betrieb elektrischer und radioelektrischer Signal- und Fernmeldeanlagen (Art. 20);
- d. Verweigerung oder Erschwerung des Anschlusses (Art. 31 und 33);
- e. Massnahmen zur Einrichtung des durchgehenden Verkehrs und die Fahrpläne (Art. 34, Absatz 1, und 35);
- f. Massnahmen bei Betriebsunterbruch und die in diesem Fall erhobenen höheren Beförderungspreise (Art. 36);
- g. das Bedürfnis zur Einrichtung von Nebenbetrieben und deren Öffnungs- und Schliessungszeiten (Art. 37).

² Das Bundesgericht entscheidet als einzige Instanz im verwaltungsrechtlichen Verfahren über die aus den Bestimmungen dieses Abschnittes erwachsenden Streitigkeiten über Kosten und deren Verteilung sowie über Vergütungen (Art. 17, Absatz 2, 19, Absatz 2, 23 bis 30, 32 bis 35). Im Verhältnis zwischen den Bundesbahnen und der Bundesverwaltung entscheidet der Bundesrat.

Fünfter Abschnitt

Besondere Leistungen für öffentliche Verwaltungen

Art. 39

Besondere Leistungen der Bahnunternehmungen für Bund, Kantone, Gemeinden und andere öffentliche Körperschaften und deren An-

I. Grundsatz

stalten und Betriebe sind, soweit dieses Gesetz nichts anderes bestimmt oder die Beteiligten nichts Abweichendes vereinbaren, nach den im kaufmännischen Verkehr geltenden Grundsätzen zu vergüten.

Art. 40

II. Landes- verteidigung 1. Bahnanlagen und Fahrzeuge

¹ Auf Anordnung des Bundesrates sind Bahnanlagen und Einrichtungen sowie Fahrzeuge und deren Bestand entsprechend den Bedürfnissen der militärischen und wirtschaftlichen Landesverteidigung zu erstellen, zu ergänzen und bereitzuhalten. Artikel 16 findet Anwendung.

² Der Bund trägt die dadurch bedingten Kosten. Erwachsen der Bahnunternehmung daraus betriebliche Vorteile, so hat sie einen angemessenen Teil dieser Kosten selber zu tragen.

Art. 41

2. Militär- transporte

¹ Die Bahnunternehmungen sind entsprechend ihrer Leistungsfähigkeit verpflichtet, die von den zuständigen militärischen Stellen angeordneten Transporte für die Armee und die Militärverwaltung auszuführen. Vorbehalten bleiben die vom Bundesrat verfügtten Ausnahmen und Einschränkungen.

² Militärtransporte sind zu besonderen, ermässigten Taxen auszuführen. Sie werden nach Anhörung der Bahnunternehmungen vom Bundesrat festgesetzt.

³ Müssen bei Militärtransporten ausserordentliche Sicherheitsmassnahmen getroffen werden, so gehen deren Kosten zu Lasten des Bundes.

Art. 42

3. Haftung des Bundes

¹ Der Bund haftet den Bahnunternehmungen für die ihnen aus Militärtransporten erwachsenden Schäden, wenn weder die Unternehmung noch ihr Personal ein Verschulden trifft.

² Der Bund haftet den Bahnunternehmungen nach den Grundsätzen des Zivilrechts für die ihnen aus Erstellung, Bestand und Bedienung militärischer Werke und Einrichtungen an und in der Nähe von Bahnanlagen erwachsenden Schäden.

Art. 43

III. Post-, Tele- graphen- und Telephon- verwaltung

¹ Die Bahnunternehmungen sind verpflichtet:
Postsendungen, Bahnpostwagen und das fahrende Postpersonal zu befördern sowie nach Möglichkeit alle mit der Beförderung zusammenhängenden Leistungen zu übernehmen;
dienstliche Mitteilungen der Post-, Telegraphen- und Telephonverwaltung über die bahndienstlichen Fernmeldeanlagen durchzugeben;

in Bahnhöfen und Stationen der Post-, Telegraphen- und Telefonverwaltung nach Möglichkeit Diensträume zur Verfügung zu stellen sowie die zur Erleichterung ihres Dienstes geeigneten Anlagen und Einrichtungen anbringen zu lassen.

² Die Bahnunternehmungen haben für diese Leistungen Anspruch auf eine angemessene Vergütung, wobei die beiderseitigen baulichen und betrieblichen Aufwendungen zu berücksichtigen sind. Der Bundesrat bestimmt nach Anhörung der Beteiligten die für die Bemessung der Vergütung massgebenden Grundsätze.

Art. 44

Die Zollgesetzgebung umschreibt Art und Umfang der Leistungen der Bahnunternehmungen für die Zollverwaltung. Die Bahnunternehmungen haben dafür Anspruch auf angemessene Vergütung. Der Bundesrat bezeichnet die Leistungen, für welche Anspruch auf Vergütung besteht. Die zwischen der Zollverwaltung und den Bahnunternehmungen zu treffenden Vereinbarungen über die Vergütung bedürfen der Genehmigung des Bundesrates.

IV. Zoll-
verwaltung

Art. 45

Die Bundesgesetzgebung über den Schutz der Gesundheit von Menschen und Tieren, die Schädlingsbekämpfung und über den Verkehr mit Waren bestimmt Art und Umfang der Leistungen der Bahnunternehmungen beim Vollzug dieser Gesetzgebung. Die Bahnunternehmungen haben dafür Anspruch auf angemessene Vergütung.

V. Öffentliches
Gesundheits-
wesen

Art. 46

¹ Der Bundesrat entscheidet über alle Anstände aus Artikel 44.

² Unter Vorbehalt der Beschwerde entscheidet die Aufsichtsbehörde nach Anhörung der Beteiligten Anstände über:

VI. Streitig-
keiten

a. die Beförderungspflicht und die Anordnung ausserordentlicher Sicherheitsmassnahmen bei Militärtransporten (Art. 41, Absätze 1 und 3);

b. Art und Umfang der Leistungen für die Post-, Telegraphen- und Telefonverwaltung (Art. 43, Absatz 1).

³ Anstände über die Anwendung der Militärtaxen sowie über die Kosten ausserordentlicher Sicherheitsmassnahmen bei Militärtransporten werden im Militärverwaltungsverfahren von der Rekurskommission als einziger Instanz entschieden (Art. 41, Absätze 2 und 3).

⁴ Das Bundesgericht entscheidet als einzige Instanz im verwaltungsrechtlichen Verfahren die übrigen aus diesem Abschnitt erwachsenden Streitigkeiten zwischen öffentlichen Verwaltungen und Bahnunternehmungen.

mungen über Vergütungen, Kosten und deren Verteilung sowie über die Haftung des Bundes für Schäden (Art. 39, 40, Absatz 2, 42, 43, Absatz 2, und 45).

⁵ Im Verhältnis zwischen den Bundesbahnen und anderen Bundesverwaltungen entscheidet der Bundesrat an Stelle des Bundesgerichts oder der Rekurskommission.

Sechster Abschnitt

Förderung der Eisenbahnen und Hilfeleistung

Art. 47

I. Technische Verbesserungen

¹ Sofern es den Interessen des Landes oder eines grösseren Landesteils dient, kann der Bund den für den allgemeinen Verkehr wichtigen konzessionierten Bahnunternehmungen Beiträge und Darlehen gewähren zur Erstellung und Ergänzung von Anlagen und Einrichtungen sowie zur Anschaffung von Fahrzeugen, wenn dadurch die Wirtschaftlichkeit des Betriebes wesentlich gehoben werden kann.

² Der Bund kann namentlich fördern:

- a. die Änderung des Systems der Zugförderung;
- b. die Anpassung oder Beseitigung von Niveauübergängen an öffentlichen Strassen und andere zur Erhöhung der Sicherheit des Verkehrs auf Bahn und Strasse geeignete Massnahmen, wenn sie für die Bahnunternehmung mit unverhältnismässig hohen Kosten verbunden sind;
- c. die Erstellung oder Verbesserung von Anschlüssen unter Bahnen und schweizerischer Bahnen an ausländische Bahnen im Interesse des durchgehenden Verkehrs.

Art. 48

II. Umstellung des Betriebes

¹ Der Bund kann die Einführung von Strassentransportdiensten als Ergänzung oder an Stelle der Bahn fördern, wenn dadurch der Verkehr wirtschaftlicher bedient werden kann. Die bisherige Bedienung des Verkehrs soll, im ganzen betrachtet, gewährleistet bleiben oder durch entsprechende Vorteile aufgewogen werden.

² Bahnbedienstete, die sich dazu eignen, sind in den Ersatzbetrieb zu übernehmen und die Bedingungen für den Erwerb des Führerausweises für Motor- und Trolleybusfahrzeuge sind ihnen zu erleichtern.

³ Bahnbedienstete, die mangels Eignung nicht übernommen werden können, haben gegenüber ihrem bisherigen Arbeitgeber Anspruch auf eine nach der Zahl der bei ihm zurückgelegten Dienstjahre abgestufte, angemessene Entschädigung, wenn sie keine ihrem bisherigen Verdienst entsprechende Anstellung finden können. Besteht bei der Bahnunternehmung eine Personalhilfskasse, so tritt an Stelle der Entschädigung

die im Reglement oder Statut der Kasse vorgesehene Leistung bei unverschuldeter Auflösung des Dienstverhältnisses.

⁴ Die Aufsichtsbehörde kann die an Stelle der Bahn tretende Unternehmung verpflichten, die Personalfürsorgeeinrichtungen der Bahnunternehmung weiterzuführen und ihnen die im Reglement oder Statut der Kasse vorgeschriebenen Beiträge zu entrichten. Nach Anhörung der Beteiligten kann die Aufsichtsbehörde den Anschluss des Personals an eine andere Gewähr bietende Fürsorgeeinrichtung anordnen und die Beteiligten verpflichten, ihre Beiträge an diese zu leisten.

Art. 49

¹ Der Bund kann notleidenden konzessionierten Bahnunternehmungen, die für den allgemeinen Verkehr des Landes oder eines grösseren Landesteils unentbehrlich sind, Hilfe zur Aufrechterhaltung des Betriebes gewähren.

III. Aufrechterhaltung
des Betriebes

² Die Bahnunternehmung hat nachzuweisen, dass ihre Einnahmen mit Einschluss von auf Vereinbarungen beruhenden Zuschüssen nicht hinreichen, um die Betriebsausgaben samt den vorgeschriebenen Abschreibungen an den Bahnanlagen zu decken. Das Post- und Eisenbahndepartement bestimmt, was unter die Betriebsausgaben fällt.

³ Die Hilfe des Bundes kann an besondere Bedingungen geknüpft und die Bahnunternehmung verhalten werden, alle technischen, organisatorischen und rechtlichen Massnahmen zur Verbesserung ihrer finanziellen Lage zu treffen, einschliesslich des Zusammenschlusses mit anderen Bahnunternehmungen oder der Vorbereitung einer Umstellung ihres Betriebes. Die Anwendung von Artikel 7 bleibt vorbehalten.

⁴ Die Hilfe wird in der Regel durch Beiträge oder, wenn die Umstände es gestatten, durch unverzinsliche Vorschüsse gewährt, die nach Vornahme der vorgeschriebenen Abschreibungen aus Einnahmenüberschüssen künftiger Jahre vorweg zurückzuerstatten sind.

Art. 50

Der Bund kann den von grösseren Naturschäden betroffenen konzessionierten Bahnunternehmungen Beiträge an die Kosten der Wiederherstellung oder des Ersatzes beschädigter oder zerstörter Anlagen und Fahrzeuge sowie an die Kosten der Räumungsarbeiten gewähren.

IV. Hilfe bei
Naturschäden

Art. 51

¹ An die Kosten der in Artikel 47 vorgesehenen Massnahmen haben die beteiligten Kantone angemessen beizutragen.

V. Mitwirkung
der Kantone

² Die in Artikel 48 und 49 vorgesehene Hilfe des Bundes wird nur gewährt, wenn die beteiligten Kantone für den gleichen Zweck einen mindestens gleich hohen Betrag zur Verfügung stellen.

³ Sind mehrere Kantone beteiligt, so sind für die Bemessung ihrer Beteiligung massgebend die Zahl der auf ihrem Gebiet gelegenen Stationen und deren Bedeutung für den Verkehr sowie die Länge der auf die einzelnen Kantone entfallenden Strecken. Können sich die Kantone über die Verteilung des von ihnen zu übernehmenden Anteils nicht einigen, so entscheidet darüber der Bundesrat.

⁴ Die Heranziehung von Gemeinden und andern Körperschaften des öffentlichen Rechts ist Sache der Kantone.

Art. 52

VI. Entscheid des Bundesrates

Der Bundesrat entscheidet unter Würdigung aller Umstände und Bedürfnisse, ob eine Unternehmung der in diesem Gesetze vorgesehenen Leistung des Bundes teilhaftig werden soll und bestimmt im Rahmen der zu diesem Zwecke von der Bundesversammlung beschlossenen Kredite Art und Umfang der Leistung und die daran zu knüpfenden Bedingungen.

Siebenter Abschnitt

Rechnungswesen

Art. 53

I. Grundsätze

Das Rechnungswesen der konzessionierten Bahnunternehmungen richtet sich nach den Vorschriften dieses Abschnittes. Soweit er nichts Abweichendes bestimmt, finden ausserdem die Vorschriften des Obligationenrechtes über die kaufmännische Buchführung sowie über die Gewinn- und Verlustrechnung und Bilanz der Aktiengesellschaften Anwendung.

Art. 54

II. Baurechnung 1. Allgemeines

¹ Die Baurechnung darf grundsätzlich mit den Aufwendungen für die Erstellung oder den Erwerb der festen und beweglichen Anlagen und der Fahrzeuge belastet werden. Davon sind nicht rückzahlbare Baubsubventionen und Schuldnachlässe abzuziehen. Die Kosten der Verwaltung und der Bauleitung sowie Zinse, die im Interesse des Baues der Bahn entstanden sind, gehören zu den Anlagenkosten.

² Beiträge der Bahnunternehmung an die Erstellung von Anlagen, die im Eigentum Dritter bleiben, können der Baurechnung nur belastet werden, wenn die Bahnunternehmung diese Anlagen selber hätte erstellen müssen und wenn diese Kosten nach diesem Gesetz der Baurechnung belastet werden dürfen.

³ Aufwendungen für Vorstudien und Vorprojekte dürfen nicht auf Baurechnung getragen werden.

Art. 55

¹ Nach Eröffnung des Betriebes dürfen die Aufwendungen für neue Anlagen sowie für Ergänzungs- oder Umbauten der Baurechnung nur soweit belastet werden, als durch diese eine Vermögensvermehrung oder eine wesentliche Verbesserung der Anlagen im Interesse der Betriebssicherheit bewirkt wird.

2. Baurechnung
nach Eröffnung
des Betriebes

² Beim Oberbau dürfen nur die Aufwendungen für Geleiseerweiterungen, für den streckenweisen Einbau schwererer Schienen und zusätzlicher Schwellen mit den Befestigungsmitteln auf Baurechnung getragen werden.

³ Der Buchwert abgebrochener, veräusserter oder dauernd ausser Betrieb gesetzter Anlagen und Anlageteile ist von der Baurechnung abzusetzen.

Art. 56

¹ Am Anlagenvermögen sind die erforderlichen und den Umständen angemessenen Abschreibungen vorzunehmen.

III. Abschreibungen

• ² Die Abschreibungen sind auf Grund der Erstellungs- und Anschaffungskosten, der wahrscheinlichen Nutzungsdauer der Anlagen und des voraussichtlichen Wertes abgehenden alten Materials festzusetzen und von der Aufsichtsbehörde zu genehmigen.

³ Der Bestand der Abschreibungsrechnung soll unter Berücksichtigung dieser Grundsätze jederzeit der Entwertung der Anlagen entsprechen.

Art. 57

Wird eine Bahn zu einem Preis erworben, der unter dem bisher in der Baurechnung ausgewiesenen Wert liegt, so hat der Erwerber für den Unterschied zwischen dem alten und dem neuen Baukontowert Rückstellungen für die Erneuerung der Anlagen vorzunehmen. Artikel 56 findet sinngemäss Anwendung.

IV. Rückstellungen
für Erneuerungen

Art. 58

Die Aufsichtsbehörde kann die vorübergehende Einstellung von Fehlbeträgen in der Abschreibungsrechnung sowie im Deckungskapital von Pensionskassen unter die Aktiven der Bilanz gestatten und setzt die Fristen zu deren Tilgung fest.

V. Zu tilgende
Aufwendungen

Art. 59

Vom Reingewinn sind jährlich zehn Prozent einer allgemeinen Reserve zuzuweisen, bis sie dreissig Prozent des einbezahlten Grundkapitals erreicht hat. Diese Reserve darf nur zur Deckung von Bilanzverlusten verwendet werden.

VI. Allgemeine
Reserve

Art. 60

VII. Rechnungs-
prüfung

¹ Die Rechnungen und Bilanzen sind auf den 31. Dezember jedes Jahres abzuschliessen und mit den dazu gehörenden Nachweisen der Aufsichtsbehörde zur Prüfung und Genehmigung einzureichen. Vorbehalten bleibt die Einholung besonderer Nachweise über den Reinertrag und das Anlagenvermögen einzelner Linien, die nach der Konzession besondere Rückkaufsobjekte bilden.

² Die Aufsichtsbehörde prüft, ob die Rechnungen übereinstimmen mit den gesetzlichen Vorschriften, den Bestimmungen der Konzession, den Statuten und Reglementen und den Vereinbarungen öffentlicher Körperschaften mit der Bahnunternehmung über Beiträge und Darlehen. Die Aufsichtsbehörde ist befugt, in die gesamte Geschäftsführung der Bahnunternehmung Einsicht zu nehmen.

Art. 61

VIII. Streitig-
keiten

¹ Entsprechen die Rechnungen und Ausweise nicht den in Artikel 53 und 60 genannten Vorschriften, so trifft die Aufsichtsbehörde nach Anhörung der Bahnunternehmung die nötigen Verfügungen.

² Wird die Genehmigung wegen Anständen über die Verwendung des Reingewinnes versagt, so darf über den strittigen Betrag erst nach rechtskräftiger Entscheidung der Sache verfügt werden.

³ Streitigkeiten über Verfügungen der Aufsichtsbehörde entscheidet das Bundesgericht als einzige Instanz im verwaltungsrechtlichen Verfahren.

Art. 62

IX. Kontroll-
stelle

¹ Die Wahl und die Obliegenheiten der Kontrollstelle richten sich unter Vorbehalt der nachfolgenden Bestimmungen nach den Vorschriften des Obligationenrechtes über die Kontrollstelle der Aktiengesellschaften.

² Wird als Kontrollstelle nicht eine Treuhandgesellschaft oder ein Revisionsverband bestellt, so muss wenigstens eines ihrer Mitglieder ein Büchersachverständiger sein; er ist als Obmann zu bezeichnen.

³ Die Kontrollstelle hat in ihrem Bericht festzustellen, ob die Rechnungen durch die Aufsichtsbehörde genehmigt und welche Vorbehalte von ihr angebracht worden sind.

Art. 63

X. Bericht
besonderer
Sachverständiger

Die diesem Gesetz unterstellten Aktiengesellschaften sind von der in Artikel 723 des Obligationenrechtes vorgeschriebenen Einholung des Prüfungsberichtes befreit.

Art. 64

Der bei Herabsetzung des Grundkapitals in Artikel 732 des Obligationenrechtes vorgeschriebene besondere Revisionsbericht kann für die diesem Gesetz unterstellten Aktiengesellschaften auch durch die Aufsichtsbehörde erstattet werden.

XI. Revisionsbericht bei Herabsetzung des Grundkapitals

Achter Abschnitt

Rückkauf

Art. 65

¹ Wenn es im Landesinteresse geboten erscheint, kann der Bund jede konzessionierte Bahn gegen eine nach den Vorschriften dieses Gesetzes zu bestimmende Entschädigung erwerben. Die Bahn kann frühestens dreissig Jahre vom Tage der Eröffnung ihres Betriebes an gerechnet erworben werden. Der Erwerb ist mindestens zwei Jahre vor dem Zeitpunkt anzukündigen, in welchem sie ins Eigentum des Bundes übergehen soll.

I. Recht

² Solange der Bund dieses Recht nicht ausübt, steht es den nach der Konzession dazu berechtigten Kantonen und Gemeinden zu. Haben diese die Bahn erworben, so kann der Bund jederzeit verlangen, dass sie ihm zu den in diesem Gesetz genannten Bedingungen abgetreten werde.

Art. 66

¹ Gegenstand des Erwerbes bilden die der Baurechnung des Bahnbetriebes belasteten Anlagen, Einrichtungen und Betriebsmittel, die unvollendeten Bauten und die Ersatzstücke für Fahrzeuge.

II. Gegenstand

² Diese Gegenstände sind in einem normalen Unterhaltszustand abzutreten. Dem Erwerber erwachsende Kosten zur Herstellung dieses Zustandes sind vom Erwerbspreis abzuziehen.

Art. 67

¹ Als Erwerbspreis ist eine angemessene Entschädigung auf Grund des kommerziellen Wertes der Bahn zu entrichten.

III. Entschädigung

² Der kommerzielle Wert bemisst sich auf Grund des für den Erwerber zu erwartenden Ertragswertes unter Berücksichtigung aller Vor- und Nachteile, die sich für den Erwerber ergeben.

1. Berechnung

³ Der Ertragswert wird ermittelt aus dem fünfundzwanzigfachen Unterschied zwischen den zu erwartenden jährlichen Betriebserträgen und den Betriebsaufwendungen einschliesslich der vorgeschriebenen Abschreibungen auf dem Anlagenvermögen. Von diesem Betrag ist der Sollbestand der vorgeschriebenen Abschreibungen insoweit abzuziehen,

als die darin ausgedrückte Entwertung der Anlagen nicht durch Neuinvestierungen ausgeglichen wurde.

⁴ Der Erwerbspreis soll den Bilanzwert nicht übersteigen. Der Bilanzwert wird bestimmt auf Grund der Erstellungs- und Anschaffungskosten der Anlagen unter Abzug des Sollbestandes der vorgeschriebenen Abschreibungen.

Art. 68

2. Anrechnung

Vorbehalten bleiben dem Bund, dem Kanton und anderen Körperschaften des öffentlichen Rechts auf Vereinbarung mit der Bahnunternehmung beruhende Rechte auf Anrechnung von Beiträgen und Darlehen an den Erwerbspreis.

Art. 69

IV. Streitigkeiten

Streitigkeiten über die Festsetzung des Erwerbspreises entscheidet das Bundesgericht als einzige Instanz im verwaltungsrechtlichen Verfahren.

Neunter Abschnitt

Personalhilfskassen

Art. 70

I. Unterstellung

¹ Den Bestimmungen dieses Abschnittes unterstehen die Personalhilfskassen der Bahnunternehmungen, die kraft Vorschrift der Konzession errichtet sind oder an welche das Personal Beiträge entrichtet. Davon ausgenommen sind die Kassen der Verkehrsbetriebe des Bundes, der Kantone und der Gemeinden sowie die gestützt auf die Bundesgesetzgebung über die Kranken- und Unfallversicherung anerkannten Krankenkassen der Bahnunternehmungen.

² Die Kasse untersteht auch dann diesem Gesetz, wenn sie die Rechtspersönlichkeit besitzt.

³ Der Bundesrat kann diesem Gesetz auch Kassen unterstellen, welchen das Personal mehrerer Bahnunternehmungen angeschlossen ist.

Art. 71

II. Aufsicht

Die Statuten oder Reglemente, die Jahresrechnungen und die versicherungstechnischen Bilanzen der Kassen bedürfen der Genehmigung der Aufsichtsbehörde.

Art. 72

III. Vermögensverwaltung

Das Vermögen der Kasse ist von demjenigen der Bahnunternehmung auszuscheiden, getrennt zu verwalten und sicher anzulegen. Die Bahnunternehmung haftet für Verluste, die aus der Verletzung von Vorschriften über die Verwaltung von Personalhilfskassen entstehen.

Art. 73

¹ Die Beiträge der Arbeitnehmer an kraft Vorschrift der Konzession errichtete Hilfskassen dürfen in der Regel nicht höher festgesetzt werden als diejenigen der Bahnunternehmung. IV. Beiträge

² Bei Pensionskassen dürfen sie für keinen Versicherten den Barwert der im Reglement der Kasse vorgesehenen Leistung übersteigen.

Art. 74

¹ Kassen, die der Versicherung der wirtschaftlichen Folgen von Alter, Invalidität und Tod dienen, sind nach anerkannten versicherungstechnischen Grundsätzen zu verwalten. V. Pensionskassen
1. Verwaltung

² Versicherungstechnische Fehlbeträge, die sich voraussichtlich nicht in angemessener Frist ausgleichen werden, sind durch geeignete Sanierungsmassnahmen nach Möglichkeit zu beseitigen. Die Aufsichtsbehörde bestimmt, innert welcher Frist und mit welchen Beträgen ein noch verbleibender Fehlbetrag von der Bahnunternehmung zu decken ist.

Art. 75

¹ Bei Auflösung des Dienstverhältnisses sind dem Austretenden, sofern keine Ansprüche auf Kassenleistungen bestehen, mindestens die von ihm einbezahlten Beiträge herauszugeben. 2. Leistungen bei Auflösung des Dienstverhältnisses

² Tritt der Arbeitnehmer nach dem zurückgelegten dreissigsten Altersjahr in den Dienst einer andern Bahnunternehmung über und wird er in deren Kasse aufgenommen, so ist ihm neben seinen eigenen Einlagen und Beiträgen die Hälfte der nach diesem Zeitpunkt von der Arbeitgeberin für ihn entrichteten ordentlichen Beiträge freizugeben und der neuen Kasse zu überweisen.

³ Besondere Vereinbarungen zwischen Bahnunternehmungen oder ihren Kassen über die Erleichterung des Übertrittes bleiben vorbehalten und bedürfen der Genehmigung der Aufsichtsbehörde.

Art. 76

¹ Unter Vorbehalt von Artikel 75 werden die Leistungen der Kasse in deren Reglement oder Statut festgesetzt. VI. Anspruch auf Leistung. Streitigkeiten

² Streitigkeiten über Ansprüche auf Leistungen der Kasse werden von den zuständigen Gerichten beurteilt.

Art. 77

¹ Wird die Konzession aufgehoben oder übertragen oder geht die Verwaltung der Kasse auf eine andere Unternehmung oder Kasse über, so trifft die Aufsichtsbehörde die nötigen Anordnungen zum Schutze der Ansprüche der der Kasse angeschlossenen Arbeitnehmer. VII. Sichernde Massnahmen

² Die Auflösung einer Kasse bedarf der Bewilligung der Aufsichtsbehörde und ist unter ihrer Aufsicht durchzuführen. Das Vermögen ist nach gebührender Berücksichtigung der laufenden Ansprüche, soweit keine anderen Vorschriften entgegenstehen, unter die Anspruchsberechtigten zu verteilen.

³ Im Konkurs oder Nachlassvertrag der Unternehmung finden die Bestimmungen der Bundesgesetzgebung über die Verpfändung und Zwangsliquidation von Eisenbahn- und Schiffahrtsunternehmungen auf alle diesem Gesetz unterstellten Kassen Anwendung.

Zehnter Abschnitt

Strafbestimmungen und Verwaltungsmassnahmen

Art. 78

I. Übertretungen

¹ Wer vorsätzlich oder fahrlässig dem Eisenbahngesetz sowie andern Gesetzen oder zwischenstaatlichen Vereinbarungen über das Eisenbahnwesen, den dazu erlassenen Vollzugsvorschriften, der Konzession oder einer gestützt auf diese Bestimmungen getroffenen Verfügung der Aufsichtsbehörde zuwiderhandelt, wird auf deren Anzeige hin mit Busse von fünfzig bis zehntausend Franken bestraft.

² Werden strafbare Handlungen im Geschäftsbetrieb einer juristischen Person des öffentlichen oder privaten Rechtes oder einer Handelsgesellschaft begangen, so finden die Strafbestimmungen auf die Personen Anwendung, welche für sie gehandelt haben oder hätten handeln sollen unter solidarischer Mithaftung der juristischen Person oder Handelsgesellschaft für Busse und Kosten.

³ Die Bestimmungen des schweizerischen Strafgesetzbuches sowie des Bundesgesetzes über die Handhabung der Bahnpolizei bleiben vorbehalten.

⁴ Die Verfolgung und Beurteilung der Zuwiderhandlungen liegt den Kantonen ob. Urteile und Einstellungsbeschlüsse sind nach ihrem Erlass ohne Verzug in vollständiger Ausfertigung der Bundesanwaltschaft zuhanden des Bundesrates unentgeltlich mitzuteilen.

Art. 79.

II. Verwaltungsmassnahmen

¹ Beamte, Angestellte oder andere Bedienstete einer konzessionierten Unternehmung, die in der Ausübung ihrer Funktionen wiederholt zu begründeten Klagen Anlass geben, sind auf Begehren der Aufsichtsbehörde von diesen Funktionen zu entheben. Das gleiche gilt für Mitglieder von Organen der Bahnunternehmung, welche vorübergehend oder dauernd solche Funktionen ausüben.

² Wird eine rechtskräftige Verfügung der Aufsichtsbehörde nach vorausgegangener Mahnung nicht innert angemessener Frist befolgt, so

kann die Aufsichtsbehörde sie, unbeschadet der Einleitung oder des Ausgangs eines Strafverfahrens, auf Kosten des Säumigen durchführen oder durchführen lassen.

Art. 80

Bei schwerer oder wiederholter Zuwiderhandlung gegen dieses Gesetz, seine Vollzugsvorschriften oder gegen die Bestimmungen der Konzession kann die Bundesversammlung die Konzession jederzeit ohne Entschädigung aufheben und die weiteren Massnahmen treffen.

III. Entzug der Konzession

Elfter Abschnitt

Übergangs- und Schlussbestimmungen

Art. 81

¹ Die diesem Gesetz widersprechenden Bestimmungen der Konzession sind aufgehoben, dazu diejenigen über die Zugkraft, die Zahl der Geleise, die Zahl der täglich zu führenden Züge, die Fahrgeschwindigkeiten, die Beförderung von Handgepäck und über die vom Reingewinn abhängige Herabsetzung oder Erhöhung der Taxen.

I. Aufhebung von Konzessionsbestimmungen

² Die Bestimmungen der Konzession über den Rückkauf bleiben bis zum Ablauf der Geltungsdauer der Konzession in Kraft.

Art. 82

Bis zur Bestimmung der in Artikel 43 genannten Grundsätze über die Bemessung der Vergütung für Leistungen der Bahnunternehmungen für die Post-, Telegraphen- und Telephonverwaltung sind den Nebenbahnen mindestens die in Artikel 4 des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 über Bau und Betrieb der schweizerischen Nebenbahnen vorgesehenen Entschädigungen auszurichten.

II. Postentschädigung an Nebenbahnen

Art. 83

¹ Ist die Konzession nach Artikel 7 oder 80 dieses Gesetzes aufgehoben, so richtet sich die Zwangsliquidation der Bahnunternehmung nach den Bestimmungen des Schuldbetreibungs- und Konkursgesetzes. Dagegen wird das gemäss Artikel 9 des Bundesgesetzes über die Verpfändung und Zwangsliquidation von Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmungen verpfändete Vermögen nach den Bestimmungen des letztgenannten Gesetzes verwertet und verteilt. Im übrigen findet dessen Artikel 15 Anwendung.

III. Zwangsliquidation und Nachlassvertrag nach Aufhebung der Konzession

² Das gleiche gilt für den Nachlassvertrag. Artikel 52, Ziffern 1, 3 bis 7, des Bundesgesetzes über die Verpfändung und Zwangsliquidation von Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmungen findet Anwendung.

Art. 84

IV. Gebühren Der Bundesrat setzt die für den Vollzug dieses Gesetzes zu erhebenden Gebühren fest.

Art. 85

V. Anwendung
der
Eisenbahn-
gesetzgebung
auf andere
Unternehmen-
gen ¹ Artikel 3, 4, 6 bis 8, 19, 20, 37 bis 42, 44 bis 46, 78, 79 und 84 sowie der dritte, sechste, siebente und neunte Abschnitt dieses Gesetzes finden sinngemäss Anwendung auf die vom Bunde konzessionierten Schiffahrtsunternehmungen.

² Artikel 78, 79 und 84 finden auf Trolleybusunternehmungen Anwendung.

³ Die Artikel 70 bis 76, 77, Absätze 1 und 2, 78, 79 und 84 finden sinngemäss Anwendung auf die vom Bunde konzessionierten Luftseil- und Sesselbahnunternehmungen.

⁴ Soweit es zur Erzielung einheitlicher Rechtsgrundlagen für verschiedene Arten von Verkehrsbetrieben zweckmässig erscheint, ist der Bundesrat befugt, die Anwendung von Bestimmungen dieses und anderer Gesetze über Eisenbahnen auf Transportdienste auszudehnen, welche in Ergänzung oder an Stelle der Bahn von ihr oder andern Unternehmungen betrieben werden.

Art. 86

VI. Änderung
und Aufhebung
früherer
Erlasse

¹ Alle diesem Gesetz widersprechenden Bestimmungen sind aufgehoben, namentlich:

1. das Bundesgesetz vom 23. Dezember 1872 über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiet der schweizerischen Eidgenossenschaft (BS 7, 3);
2. das Bundesgesetz vom 28. Juni 1889 betreffend die Hilfskassen der Eisenbahn- und Dampfschiffgesellschaften (BS 8, 586);
3. das Bundesgesetz vom 28. Juni 1895 betreffend das Stimmrecht der Aktionäre von Eisenbahngesellschaften und die Beteiligung des Staates bei deren Verwaltung (BS 7, 217);
4. das Bundesgesetz vom 27. März 1896 über das Rechnungswesen der Eisenbahnen (BS 7, 220);
5. das Bundesgesetz vom 21. Dezember 1899 über Bau und Betrieb der schweizerischen Nebenbahnen, unter Vorbehalt von Artikel 82 dieses Gesetzes (BS 7, 117);
6. das Bundesgesetz vom 18. Juni 1914 betreffend die Gebühren für Konzessionen von Transportanstalten (BS 7, 979);
7. Artikel 111, lit. c bis e, des Bundesgesetzes vom 16. Dezember 1943 über die Organisation der Bundesrechtspflege (BS 3, 531);
8. Artikel 9 und der letzte Satz des Artikels 11 des Bundesgesetzes vom 28. Februar 1878 betreffend die Handhabung der Bahnpolizei (BS 7, 27);

9. Artikel 17, Absatz 1, des Gesetzes vom 29. März 1950 über Trolleybusunternehmen (AS 1951, 665);
10. der Bundesbeschluss vom 23. Dezember 1904 betreffend Ermächtigung des Bundesrates zur Bewilligung von Änderungen des Betriebssystems bei Eisenbahnen (BS 7, 30);
11. der Bundesbeschluss vom 14. Dezember 1921 betreffend die Berechnung des Reinertrages der Privatbahnen, unter Vorbehalt von Artikel 82 dieses Gesetzes (BS 7, 234);
12. der Bundesbeschluss vom 21. Juni 1907 betreffend die Unterstellung konzessionierter Schifffahrtsunternehmen unter die Bundesgesetzgebung über die Verpflichtung zur Abtretung von Privatrechten (BS 7, 393).

² Unter Vorbehalt der gestützt darauf begründeten Rechte und Forderungen von Bund, Kantonen, Gemeinden und Privaten sind aufgehoben:

13. das Bundesgesetz vom 2. Oktober 1919 über die Unterstützung von privaten Eisenbahn- und Dampfschiffsunternehmen zum Zwecke der Einführung des elektrischen Betriebes (BS 7, 242);
14. das Bundesgesetz vom 6. April 1939 über die Hilfeleistung an private Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmen (BS 7, 248);
15. das Bundesgesetz vom 21. Dezember 1949 über die Ergänzung des Bundesgesetzes über die Hilfeleistung an private Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmen (AS 1950, 351);
16. der Bundesbeschluss vom 18. Juni 1907 betreffend die Bewilligung einer Subvention von fünf Millionen Franken an den Kanton Graubünden für den Bau einer Bahn von Bevers nach Schuls und von Ilanz nach Disentis (BS 7, 240);
17. der Bundesbeschluss vom 18. Dezember 1918 über Hilfeleistung an notleidende Transportunternehmen (BS 7, 245);
18. der Bundesbeschluss vom 22. Oktober 1937 über Krisenhilfe zur Aufrechterhaltung des Betriebes privater Eisenbahnen und Schiffsunternehmen (BS 7, 246).

³ Artikel 8 des Bundesgesetzes vom 28. Februar 1878 betreffend die Handhabung der Bahnpolizei erhält folgenden Wortlaut:

«Unter Artikel 3 und 5 fallende Übertretungen werden mit Haft oder Busse, die übrigen mit Busse bestraft.»

Art. 87

Der Bundesrat bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens und erlässt die Vollzugsvorschriften.

Inkrafttreten
und Vollzug

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung zum Entwurf eines Eisenbahngesetzes (Vom 8.Februar 1956)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1956
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	06
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	7029
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.02.1956
Date	
Data	
Seite	213-315
Page	
Pagina	
Ref. No	10 039 303

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les. Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.