

# Bundesblatt

101. Jahrgang

Bern, den 3. Februar 1949

Band I

---

*Erscheint wöchentlich. Preis 28 Franken im Jahr, 15 Franken im Halbjahr, zuzüglich  
Nachnahme- und Postbestellungsgebühr.*

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

---

5581

## Botschaft

des

### Bundesrates an die Bundesversammlung über die Ergänzung des Bundesgesetzes vom 6. April 1939 über die Hilfeleistung an private Eisenbahn- und Schiffahrtsunternehmungen

(Vom 25. Januar 1949)

Herr Präsident!  
Hoohgeehrte Herren!

Wir haben die Ehre, Ihnen den Entwurf zu einem Bundesgesetz über die Ergänzung der mit Bundesgesetz vom 6. April 1939 für die Hilfeleistung an die privaten Eisenbahn- und Schiffahrtsunternehmungen zur Verfügung gestellten Kredite und über die Anwendbarkeit dieses Gesetzes zugunsten der Umstellung notleidender privater Eisenbahnen auf den Strassentransport zu unterbreiten.

#### I.

Mit Botschaft vom 23. April 1937 zum Privatbahnhilfegesetz vom 6. April 1939 beantragte der Bundesrat einen Kredit von 150 Millionen Franken zur Sanierung notleidender Privatbahnen. Dieser Betrag fusste auf Untersuchungen und Berechnungen über den Sanierungsbedarf der in Betracht fallenden Privatbahnen, für welche nur diejenigen von erheblicher volkswirtschaftlicher oder militärischer Bedeutung vorgesehen waren. Trotz der Befürchtung einer Minderheit in den damaligen parlamentarischen Kommissionen und des Vertreters des Bundesrates, dass später Nachtragskredite notwendig sein könnten, wurde im Gesetz der Kredit auf 140 Millionen Franken herabgesetzt, dazu jedoch der Kreis der in die Sanierungsaktion einzubeziehenden Privatbahnen erheblich erweitert. Von diesem Kredit wurden 125 Millionen Franken zur finanziellen Wiederaufrichtung (Entschuldung) und 15 Millionen Franken für technische Verbesserungen eingesetzt. Soweit es sich um reine Finanzsanierungen handelte, reichten die gewährten Bundesbeiträge aus. Anders verhält es sich bei Eisenbahnen, bei denen neben der finanziellen auch eine weitgehende technische Sanierung erforderlich war. Die technischen Bedürfnisse der einzelnen Eisen-

bahnen weichen sehr von einander ab. Für einige kommt insbesondere die Einführung eines den neuzeitlichen Verhältnissen besser entsprechenden Traktions-systems in Betracht, für andere eine vollständige Rekonstruktion der Anlagen oder die Modernisierung und Vermehrung des Rollmaterials.

In einzelnen Fällen war es möglich, die technischen Sanierungen durchzuführen, da die vom Bund und den Kantonen gewährten Beiträge zusammen mit den aus den günstigen Betriebsergebnissen der Kriegsjahre gewonnenen eigenen Mittel bei einzelnen Unternehmungen ausreichten, um die Kosten einer technischen Sanierung zu decken. Aber auch hier bestanden Schwierigkeiten, da die ursprünglichen Kostenberechnungen durch die seit Kriegsausbruch angestiegenen Materialpreise und Arbeitslöhne eine bedeutende Erhöhung erfahren haben.

Wo die Änderung des Traktionssystems in Frage steht, ist abzuklären, ob derart hohe Investitionen, namentlich für die Elektrifikation gewisser Bahnen, verantwortet werden könnten. Andererseits rechtfertigte es sich abzuwarten, ob die inzwischen erzielten technischen Fortschritte bessere und zweckmässigere Lösungen erlauben würden. Dazu erschwerte der Materialmangel die Anhandnahme grösserer Arbeiten. Ferner mussten die Weisungen und Empfehlungen des Bundesrates berücksichtigt werden, wonach grössere Arbeiten im Interesse späterer Bekämpfung der Arbeitslosigkeit tunlichst hinauszuschieben seien.

Die Finanzierung von Projekten stiess besonders dort auf bisher unüberwindbare Schwierigkeiten, wo ausgesprochen finanzschwache Kantone und Gemeinden beteiligt sind, wie z. B. bei der Stansstad-Engelberg-Bahn und den Bahnen des Berner Jura.

Die Verwirklichung gewisser Projekte wurde endlich hinausgeschoben, weil nach Kriegsende eine allgemeine Rückbildung der Preise erwartet wurde. Leider trat das Gegenteil ein. Andererseits kann die Betriebssicherheit der sanierungsbedürftigen Transportanstalten nur noch kurze Zeit gewährleistet werden. In gewissen Fällen ist mit der baldigen Einstellung des Betriebes zu rechnen.

Gemäss Artikel 5 und 17 des Gesetzes vom 6. April 1939 haben die Kantone und Gemeinden mindestens den gleich hohen Betrag aufzubringen wie der Bund. In den bereits abgeschlossenen Hilfsaktionen wurde der Sanierungsbedarf in der Regel vom Bund und den Kantonen je zur Hälfte gedeckt. In verschiedenen Sanierungsaktionen mussten zur Schonung der zur Verfügung stehenden Kredite des Bundes die Kantone und Gemeinden wesentlich höhere Leistungen übernehmen, so z. B. bei der Sernftalbahn, der Oensingen-Balsthal-Bahn, der Uerikon-Bauma-Bahn, den Chemins de fer électriques Veveysans, der Val-de-Travers-Bahn und den Chemins de fer des Montagnes neuchâtelaises.

In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass den Privatbahnen, die direkte Tarife mit den SBB haben, erst ab Frühjahr 1944 bescheidene Erhöhungen ihrer Tarife bewilligt werden konnten. In diesem Zeitpunkt war deren Ausmass durch die eingetretene Betriebskostenverteuerung schon aufgewogen. Dabei war es den Privatbahnen weit weniger möglich, die gestiegenen

Betriebskosten durch erhöhte Einnahmen auszugleichen, als dies bei den Bundesbahnen der Fall war. Ein selbständiges und früheres Vorgehen war allen jenen Privatbahnen versagt, die mit den Bundesbahnen direkte Tarife haben. Eine Ergänzung der Privatbahnhilfekredite würde somit auch einen gerechten Ausgleich bilden zu der Benachteiligung der Privatbahnen, die sie durch ihre volkswirtschaftlich erwünschte Tarifgebarung erlitten haben.

Sowohl die eidgenössische Expertenkommission für Privatbahnhilfe als auch das Post- und Eisenbahndepartement haben lange den Standpunkt vertreten, dass die Kredite nicht erhöht werden sollten. Damals stand man aber noch unter dem Eindruck, dass sich die Preise der Rohstoffe nach Beendigung des Krieges wieder zurückbilden würden und dass durch die Demobilisierung der Armee auch eine Entlastung des Arbeitsmarktes eintreten würde, ja dass unter Umständen die Kredite zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit in Anspruch genommen werden könnten. Statt dessen bewegten sich die Preise immer noch nach oben. Besonders ausgesprochen war diese Tendenz für neues Rollmaterial der Eisenbahnen. Es wäre aber unbillig, die Folgen dieser nicht voraussehbaren Entwicklung auf diejenigen Unternehmungen abzuwälzen, die auf die Verwirklichung ihrer technischen Verbesserung warten mussten und der behördlich empfohlenen Zurückhaltung in der Vergabe von Arbeiten nachgekommen sind.

Aus ähnlichen Überlegungen hat der Bundesrat mit seiner Botschaft an die eidgenössischen Räte vom 21. Januar 1947 eine Nachsubvention für den Umbau der Verkehrswege über den Rapperswiler Seedamm beantragt und damit die Notwendigkeit der Erhöhung von Vorkriegskrediten, die wegen der eingetretenen Verteuerung der Baustoffe und des Arbeitsaufwandes sich als ungenügend erwiesen haben, grundsätzlich anerkannt. Mit Bundesbeschluss vom 9. Juni 1947 wurde ein Nachtragskredit von  $33\frac{1}{3}$  % der veranschlagten Mehrkosten bewilligt. Dieser Beschluss der Bundesversammlung veranlasste das Post- und Eisenbahndepartement und seine Expertenkommission, ihre bisherige Stellungnahme gegenüber Nachtragskrediten für die Privatbahnhilfe in Wiedererwägung zu ziehen.

In neuester Zeit hatte sich der Bundesrat auch mit den Nachtragskreditbegehren der Kantone Zürich und Genf für die Flugplätze Kloten und Cointrin zu befassen, da auch bei diesen öffentlichen Werken die Teuerung eine Überschreitung der Kostenvoranschläge zur Folge hatte. Wenn auch zuzugeben ist, dass der Flugverkehr internationalen Charakter hat und deshalb besonders im Anfangsstadium vom Bunde eine finanzielle Förderung verdient, so darf nicht übersehen werden, dass ein wesentlicher Teil dieses Verkehrs nicht gleichzusetzen ist mit dem unentbehrlichen öffentlichen Verkehr auf der Schiene.

Darüber hinaus besteht aber ein weiterer wesentlicher Grund, der die vorhandenen Kredite als unzulänglich erscheinen lässt. Einzelnen Privatbahnen fehlen immer noch die Blockanlagen für die Streckensicherung, die angesichts des heutigen dichteren Fahrplanes unentbehrlich sind. Dieser Mangel machte sich bei dem folgenschweren Eisenbahnunglück in Biberbrücke bei der Schweizerischen Südostbahn geltend. Im Interesse des Ansehens unseres Landes und

seiner dem Fremdenverkehr dienenden Nebenbahnen sollte es mit Hilfe des Bundes unbedingt ermöglicht werden, die Betriebssicherheit durch zeitgemässe technische Verbesserung zu vervollkommen. Unsere Erhebungen haben ergeben, dass die Einrichtung von Streckenblocks bei den Privatbahnen für Strecken mit einer Zugsdichte von täglich über 50 Zügen einen schätzungsweise bis sieben Millionen Franken erfordern würde. Es ist ausgeschlossen, dass die Bahnunternehmungen diese Einrichtungen ausschliesslich aus eigenen Mitteln finanzieren können.

## II.

1. Im Zusammenhang mit der Sanierung und Reorganisierung der Bundesbahnen sowie der finanziellen Wiederaufrichtung notleidender Privatbahnunternehmungen war auch die Frage des Bahnersatzes zu prüfen. Schon im Bundesbeschluss vom 20. Dezember 1984 über vorübergehende Massnahmen zur Vorbereitung der Reorganisation und Sanierung der Schweizerischen Bundesbahnen wurde der Bundesrat ermächtigt, der Bundesbahnverwaltung diejenigen Änderungen der Betriebsweise zu gestatten, die ihr zur Anpassung an die neuen Verkehrsverhältnisse zweckmässig und mit den Interessen der Volkswirtschaft vereinbar erscheinen. Gestützt darauf wurde mit Bundesratsbeschluss vom 24. November 1986 (A. S. 52, 845) den Bundesbahnen ermöglicht, den Betrieb der Strecke Otelfingen-Niederglatt einzustellen. Entsprechend lautet Artikel 4 des Bundesgesetzes über die Bundesbahnen vom 23. Juni 1944 (A. S. 61, 785) und Botschaft (BBL 1936 III 815). Wenn aber für einzelne Bundesbahnstrecken der Ersatz durch einen Strassentransportbetrieb sich als zweckmässig erweisen kann, so wird sich eine solche Änderung der Betriebsweise erst recht bei gewissen notleidenden privaten Eisenbahnen aufdrängen.

2. In der Botschaft zum Privatbahnhilfegesetz wurde erklärt, dass bei einzelnen Privatbahnen die Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes, sei es ganz oder teilweise, sich kaum mehr rechtfertigen lasse. Dies hat sich beim Vollzug dieses Gesetzes bewahrheitet. Es gibt Privatbahnen, deren heute nur noch schwacher Verkehr sehr unbefriedigende Betriebsergebnisse zeitigt und deshalb in eine solche Notlage geraten sind, dass eine Sanierung, die es der Unternehmung ermöglichen würde, sich auf die Dauer selbst zu erhalten, zum vornherein als unmöglich bezeichnet werden muss. Mit der blossen Feststellung, dass die Beibehaltung des Bahnbetriebes unwirtschaftlich und eine Hilfe des Bundes zu diesem Zwecke nicht gerechtfertigt wäre, ist es aber nicht getan. Vielmehr muss dort, wo aus volkswirtschaftlichen oder militärischen Gründen auf eine genügende und den Verhältnissen angepasste öffentliche Verkehrsbedienung nicht verzichtet werden kann, die Möglichkeit eines Ersatzbetriebes geprüft werden. Dabei ist von der Tatsache auszugehen, dass die Bahnunternehmungen in keinem Falle in der Lage wären, die Umstellung des Bahnbetriebes auf den Strassentransport aus eigenen Mitteln zu finanzieren. Zu prüfen war deshalb, ob, wenn die übrigen Voraussetzungen des Privatbahnhilfegesetzes erfüllt

sind, ohne Gesetzesänderung Bundesbeiträge für die Umstellung bisheriger Bahnbetriebe auf den Strassentransport gewährt werden könnten. Sowohl die Expertenkommission für Privatbahnhilfe als auch der Studienausschuss für Bahnersatzfragen, welcher vom Post- und Eisenbahndepartement eingesetzt worden ist, um allgemeine Probleme der Verkehrskoordination zwischen Schiene und Strasse und eine allfällige Gewährung von Arbeitsbeschaffungskrediten im Verkehrswesen zu prüfen, haben dies verneint.

Bei Erlass des Privatbahnhilfegesetzes wurde die Verwendung von Bundeskrediten zugunsten des Bahnersatzes noch nicht erwogen. Die Botschaft erwähnt die Einstellung der Bahnbetriebe ausdrücklich nur im Zusammenhang mit der Einschränkung des Geltungsbereiches der Bundeshilfe. Angesichts der Notwendigkeit der Umstellung einzelner, den heutigen Verkehrsbedürfnissen nicht mehr entsprechenden Bahnbetriebe muss das Privatbahnhilfegesetz dahin ergänzt werden. Dabei ist nicht nur die Hilfeleistung zur Umstellung vom Bahnbetrieb auf den Stassentransport vorzusehen, sondern noch andere damit zusammenhängende Fragen, wie die Einstellung des Bahnbetriebes, das Erlöschen der Eisenbahnkonzession, die Stellung von Gläubigern der Bahnunternehmung und ihres Personals bedürfen der Regelung.

### III.

#### Die Begehren um Erhöhung der Privatbahnhilfebeiträge des Bundes

1. Ausgelöst wurde die Frage der Ergänzung der Privatbahnhilfekredite durch eine Eingabe des Regierungsrates des Kantons Bern vom 11. Juli 1947 an das eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement. Der Kanton Bern verlangt, dass die für die bernischen Privatbahnen: «Compagnie des chemins de fer du Jura, Rechtsufrige Thunerseebahn, Langenthal-Jura- und Langenthal-Melchnau-Bahn und die Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn» auf Grund des Privatbahnhilfegesetzes vorgesehenen Bundesbeiträge von 4,1 Millionen Franken auf 11,5 Millionen Franken zu erhöhen seien. Der an der Sanierung der Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn interessierte Kanton Solothurn unterstützte mit Eingabe vom 13. September 1947 die Begehren der Berner Regierung.

Begründet wurden diese Begehren mit der inzwischen eingetretenen Verteuerung der Baustoffe und den angestiegenen Arbeitslöhnen, wodurch die Kosten für die vorgesehenen technischen Erneuerungsprojekte sich derart erhöht hätten, dass eine Erhöhung der Bundesbeiträge unumgänglich sei, wenn die technische Erneuerung dieser Bahnen nicht scheitern und in absehbarer Zeit verschiedene bernische Privatbahnen nicht zusammenbrechen sollen.

Der Grosse Rat des Kantons Bern hat sich in seiner Sitzung vom 20. September 1948 erneut mit der Lage der bernischen Privatbahnen befasst und festgestellt, dass sich diese bei einzelnen Unternehmen in besorgniserregender Weise verschlimmert habe. Die vorgesehenen technischen Erneuerungen drängen sich gebieterisch auf, weshalb die Hilfe unverzüglich ausgelöst werden sollte.

Gestützt darauf reichte der Regierungsrat des Kantons Bern beim Bundesrat am 24. September 1948 eine Standesinitiative ein, mit dem Ersuchen, diese gemäss Artikel 93, Absatz 2, der Bundesverfassung der Bundesversammlung zu unterbreiten.

2. Am 20. September 1947 liess der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft das eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement wissen, dass die vorgesehene Elektrifikation der Waldenburger-Bahn, die auf 3 Millionen Franken zu stehen komme, nicht ausgeführt werden könne, sofern der Bundesbeitrag von 300 000 Franken nicht erheblich erhöht werde.

3. In einer gemeinsamen Eingabe vom 28. Mai 1948 fordern auch die Regierungen der Kantone Wallis und Waadt einen höhern Bundesbeitrag an die Kosten der technischen Erneuerung der Aigle-Ollon-Monthey-Champéry-Bahn. Bei einer Kostensumme von 2,2 Millionen Franken war hier ein Bundesbeitrag von 700 000 Franken in Aussicht genommen.

4. In den gleichen Rahmen fällt die gemeinsame Eingabe der Kantone Ob- und Nidwalden vom 25. November 1946 für die Sanierung der Verkehrsverhältnisse im Tal der Engelberger Aa. Für diese Sanierung war aus den Privatbahnhilfekrediten eine Bundesleistung von 1 Million Franken vorgesehen, während die Rekonstruktion der Stansstad-Engelberg-Bahn auf 11 Millionen Franken veranschlagt werden muss. Hier stehen die finanzschwachen Bergkantone vor der Unmöglichkeit, dieses grosse Werk ohne weitergehende Bundeshilfe zu verwirklichen, wofür sie einen besonderen Bundesbeschluss anstreben. Neben der Rekonstruktion der Stansstad-Engelberg-Bahn verlangen diese Kantone, dass der Bund bzw. die Bundesbahnen auf eigene Kosten den Anschluss dieser Bahn an die Brüniglinie durch den Bau einer Verbindungslinie Hergiswil-Stans herstellen. Die bisherigen Untersuchungen haben ergeben, dass die Verbindung Luzern-Stansstad mit schnellen direkten Schiffskursen und mit einer technisch modernisierten Bahn nach Engelberg in bezug auf Leistungsfähigkeit, Reisezeit und Fahrpreis der Lösung mit einem durchgehenden Bahnbetrieb über Hergiswil beinahe gleichwertig ist. Unabgeklärt ist noch, ob sich der Bau der Verbindungslinie ab Hergiswil wirtschaftlich rechtfertigen würde. Hierzu bedürfte er mehrjähriger Erfahrungen mit dem kombinierten Betrieb von Schiff und technisch modernisierter Bahn. Bauliche und betriebliche Schwierigkeiten im Bahnhof Luzern, welche in absehbarer Zeit noch nicht behoben werden können, erschweren eine Lösung mit Bahnanschluss in Hergiswil. Die Sanierung der Verkehrsverhältnisse im Tal der Engelberger Aa ist aber dringend und allein durch den Zustand der technischen Anlagen der Bahn begründet.

5. Neben den Eingaben der vorstehend aufgeführten Kantonsregierungen sind auch von Bahnverwaltungen Begehren auf erhöhte Bundesbeiträge eingereicht worden. Die *St. Gallen-Speicher-Trogen-Bahn* teilte am 13. September 1947 dem Amt für Verkehr mit, dass bei einer Baukostensumme von 2 095 000 Franken für ihre technischen Erneuerungen der in Aussicht gestellte

Bundesbeitrag von 100 000 Franken die Durchführung nicht mehr gestatte, was nach unserer Überprüfung zutrifft. Unter Berücksichtigung dieses Beitrages sowie der eigenen Mittel der Bahn verbliebe noch ein ungedeckter Betrag von 1 720 000 Franken.

Die *Aarau-Schöftland- und die Wynentalbahn*, die den rechtlichen und technischen Zusammenschluss anstreben, ersuchten am 3. Mai 1948, den vorgesehenen Bundesbeitrag von 600 000 Franken auf 1 200 000 Franken zu erhöhen. Die Baukostensumme der von uns überprüften technischen Projekte beträgt 2 950 000 Franken.

6. In den eidgenössischen Räten wurde auf die Notwendigkeit vermehrter Bundeshilfe unmittelbar nach der Eingabe der Regierung des Kantons Bern hingewiesen. Am 25. September 1947 wurde der Bundesrat durch die Postulate von Herrn Ständerat Mouttet und 26 Mitunterzeichnern und von Herrn Nationalrat Moine und 17 Mitunterzeichnern eingeladen, zu prüfen, ob das Bundesgesetz vom 6. April 1939 über die Hilfeleistung an private Eisenbahn- und Schiffsverkehrsunternehmen wegen der eingetretenen Lohnerhöhungen und der Verteuerung der Baustoffe nicht ergänzt werden sollte, da verschiedene Privatbahnen infolge der veränderten Verhältnisse nicht in der Lage sind, die vorgesehenen technischen Erneuerungen und Verbesserungen durchzuführen.

Diese Postulate sind in der Herbstsession 1948 der eidgenössischen Räte in Motionen umgewandelt und nach Ausscheiden der Herren Mouttet und Moine als Ratsmitglieder von den Herren Flükiger und Studer, Burgdorf, aufgenommen worden. Im Zusammenhang mit der Sanierung der Verkehrsverhältnisse im Tal der Engelberger Aa hatte Herr Ständerat von Moos am 10. Dezember 1947 eine Interpellation eingereicht.

Wir haben bereits in unserem Bericht vom 12./19. Oktober 1948 an die Kommission des Nationalrates für die verfassungsmässige Neuordnung des Finanzhaushaltes des Bundes darauf hingewiesen, dass eine weitere Hilfe des Bundes an die Privatbahnen kaum vermieden werden könne, wenn nicht die mit dem Privatbahnhilfegesetz vom 6. April 1939 ausgelöste Aktion Stückwerk bleiben soll.

Diese Meinung wird durch die vorstehend erwähnten Eingaben und Begehren erhärtet, wobei auf die bedauerlichen Rückwirkungen hingewiesen werden soll, die sich aus allfällig notwendig werdenden Betriebseinstellungen ergeben könnten, da bei einzelnen Bahnen aus technischen Gründen die Betriebssicherheit gefährdet ist.

#### IV.

#### Der Umfang der Ergänzungskredite

Es ist nicht möglich, für alle noch unerledigten Sanierungsgesuche die hälftige Übernahme der Kosten durch den Bund vorzusehen. Schon beim Vollzug des Privatbahnhilfegesetzes musste von dieser Regel in einigen Fällen ab-

gerückt werden. Die beteiligten Kantone und Gemeinden mussten bedeutend grössere Anteile übernehmen. Bei der Bemessung der Bundesleistungen ist aber immerhin die unterschiedliche Finanzlage der Kantone und Gemeinden zu berücksichtigen.

Auf Grund der für die Beanspruchung der zu gewährenden Ergänzungskredite vorliegenden Sanierungsgesuche lässt sich der voraussichtliche Bedarf wie folgt ermassen.

1. *Jurabahnen-Gesellschaft*: Aus dem Kredit von 125 Millionen Franken sind für die technische Rekonstruktion dieser Bahn 3,5 Millionen Franken in Rechnung gestellt worden. Als technische Lösung ihrer zum grossen Teil noch mit Dampf betriebenen Strecken ist die Elektrifikation in Aussicht genommen. Für die stark defizitäre normalspurige Strecke Saignelégier-Glovelier wurde auch der Ersatz des Bahnbetriebes durch einen Autobetrieb in Erwägung gezogen, womit zurzeit Versuche durchgeführt werden, zumal aus Gründen der Betriebssicherheit der Bahnbetrieb hat eingestellt werden müssen. Die Bevölkerung beharrt aber auf der Beibehaltung des Bahnbetriebes. Je nach dem Entscheid über die schliesslich zu wählende Art des Betriebes werden sich die Baukosten voraussichtlich auf 14 oder 16 Millionen Franken belaufen. Man wird der bedienten Gegend ein Mitspracherecht über die Gestaltung der Verkehrsbedienung einräumen müssen. Es kann aber nicht Sache des Bundes sein, die finanziellen Folgen eines im Verhältnis zu dem zu bewältigenden bescheidenen Verkehr zu teuren Verkehrsapparates zu tragen. Mit Rücksicht auf die finanzschwachen Gemeinden sollte aber der ursprünglich vorgesehene Bundesbeitrag wenigstens verdoppelt werden können.

2. *Transportanstalten der Region von Locarno*: Ursprünglich ist für diese ein Bundesbeitrag von 1,3 Millionen Franken vorgesehen worden, welcher Betrag aus den bestehenden Krediten bereitgestellt werden konnte. Nachdem das technische Programm auf den neuesten Stand gebracht wurde, erreicht der Erneuerungsbedarf rund 4 Millionen Franken, während für die Finanzsanierung allein 1,45 Millionen Franken erforderlich sind. Der technische Sanierungsbedarf dieser Transportanstalten umfasst neben der Erneuerung der Bahnanlagen und des Rollmaterials den Erwerb von Schiffseinheiten und den Bau einer Werft für den Schiffsbetrieb auf dem Langensee. Dieser Massnahme kommt auf diesem Grenzgewässer staatspolitische Bedeutung zu, ebenso der Erneuerung der Centovallistrecke für den Transitverkehr Westschweiz-Tessin. Nach Abzug des vorgesehenen Beitrages des Bundes und des Kantons Tessin und der vorhandenen eigenen Mittel der Gesellschaft verbleibt noch ein ungedeckter Sanierungsbedarf von 1 Million Franken. Wenn die italienischen Behörden für das italienische Teilstück der Centovallibahn die erforderlichen Mittel für die Anschaffung neuen Rollmaterials beschaffen könnten, wäre mit einem zusätzlichen Erneuerungsbedarf von 1,1 Million Franken zu rechnen. Ohne die Erhöhung des Bundesbeitrages liesse sich das vorgesehene Erneuerungsprogramm nicht durchführen.

3. *Langenthal-Jura- und Langenthal-Melchnau-Bahn*: Der Sanierungsbedarf dieser Gesellschaften erreicht 2 350 000 Franken, wofür ein Beitrag des Bundes von 100 000 Franken vorgesehen war. In seiner Eingabe vom 11. Juli 1947 fordert der Kanton Bern eine erhebliche Erhöhung dieses Beitrages. Diese Überlandbahnen werden auch nach Erneuerung ihrer Anlagen stark defizitär bleiben. Die Deckung der Betriebsfehlbeträge wird durch den Kanton Bern und die beteiligten Gemeinden erfolgen müssen. Nebstdem geht die noch durchzuführende Finanzsanierung ganz zu ihren Lasten. Es rechtfertigt sich deshalb, den Bundesbeitrag an die Rekonstruktionskosten zu erhöhen.

4. *Rechtsufrige Thunerseebahn*: Nach Einrechnung der vorhandenen eigenen Mittel der Bahn, deren Umstellung auf Trolleybus vorgesehen ist, bleiben von den Umstellungskosten noch 3 200 000 Franken ungedeckt. Der vorgesehene Bundesbeitrag von 200 000 Franken reicht nicht aus, um die Verwirklichung dieses Projektes auszulösen. Die Umstellung der Betriebsweise ist aus Gründen der Sanierung der Verkehrsverhältnisse auf der rechtsufrigen Thunerseestrasse unumgänglich, an welcher der Bund mit Rücksicht auf den Fremdenverkehr ebenfalls interessiert ist. Einer Erhöhung des Bundesbeitrages wird man sich deshalb nicht verschliessen können.

5. *Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn*: Der Sanierungsbedarf dieser Gesellschaft beträgt 3 Millionen Franken. Der Kanton Bern forderte in seiner Eingabe vom 11. Juli 1947 die Erhöhung des Bundesbeitrages von 300 000 Franken auf 1,5 Millionen Franken. Mit Rücksicht darauf, dass zwei Kantone an dieser Sanierung mitzuwirken haben und die Gesellschaft über gewisse eigene Mittel verfügt, dürfte das Begehren des Kantons Bern zu weit gehen. Die volkswirtschaftliche Bedeutung dieser Bahn für die von ihr bediente Gegend rechtfertigt jedoch eine angemessene Erhöhung des Bundesbeitrages.

6. *Stansstad-Engelberg-Bahn*: Für die Rekonstruktion dieser Bahn liegen verschiedene Projekte vor. Eine Konferenz aller interessierten Kreise und Behörden vom 23. August 1945 stimmte einem Projekt zu, dessen Kosten sich heute auf rund 12 Millionen Franken belaufen. Unter Einrechnung eigener Mittel der Gesellschaft und Verrechnung der Kosten bereits durchgeführter dringender Erneuerungsarbeiten beträgt die zu deckende Baukostensumme noch 11 Millionen Franken. Es versteht sich von selbst, dass es den finanzschwachen Kantonen von Nid- und Obwalden sowie ihren Gemeinden bei einem in Aussicht genommenen Bundesbeitrag von 1 Million Franken unmöglich wäre, an die Verwirklichung des vorgesehenen Projektes heranzutreten.

7. *Waldenburger-Bahn*: Die Elektrifikationskosten dieser Bahn wurden mit 3 Millionen Franken berechnet. Auf Grund der noch zur Verfügung stehenden Kredite war ein Bundesbeitrag von 300 000 Franken in Aussicht genommen. Der Kanton Baselland und die beteiligten Gemeinden stehen vor der Unmöglichkeit, die fehlenden Mittel aufzubringen.

8. *St. Gallen-Speicher-Trogen-Bahn*: Nach Berücksichtigung der eigenen Mittel verbleibt bei dieser Bahn ein ungedeckter Sanierungsbedarf von

1 820 000 Franken. Der vorgesehene Bundesbeitrag von 100 000 Franken nimmt sich bescheiden aus. Die Bedeutung dieser Strassenbahn ist aber nur gering und hat nur lokalen Charakter, weshalb die Finanzierung ihrer Erneuerungskosten in erheblichem Masse von den beteiligten Kantonen und Gemeinden zu tragen ist.

9. *Aigle-Ollon-Monthey-Champéry-Bahn*: Die Kosten der Umstellung der Strecke Aigle-Monthey auf einen Automobilbetrieb wurden mit 2,2 Millionen Franken berechnet. Da nur wenige Gemeinden beteiligt sind, sollte, um diese nicht zu hoch belasten zu müssen, der vorgesehene Bundesbeitrag von 700 000 Franken erhöht werden. Die beteiligten Kantone haben einen Bundesbeitrag von 50 % der Baukostensumme angebeht. Die Kantone Waadt und Wallis haben neben ihrem Anteil an den Kosten der Betriebsumstellung noch die Kosten für den Ausbau der Strasse aufzubringen, weshalb sich eine Erhöhung des Bundesbeitrages rechtfertigen würde.

10. *Aarau-Schöftland- und Wynental-Bahn*: Die Modernisierung und der technische Zusammenschluss dieser Bahnen, die im Zuge der Privatbahnhilfe auch rechtlich zu fusionieren hätten, ergibt eine Kostensumme von 2 950 000 Franken. Vorgesehen ist ein Bundesbeitrag von 600 000 Franken, der als ungenügend zu betrachten ist. Da mit Rücksicht auf die Ertragslage dieser Bahnen die Gewährung von Darlehen auf Grund von Artikel 14 des Privatbahnhilfegesetzes nicht in Erwägung gezogen werden kann, sollte der Bundesbeitrag angemessen erhöht werden.

11. *Sicherungsanlagen*: Die Erhebungen über den Finanzbedarf für die Einrichtung von Streckenblocks bei den Privatbahnen für Strecken mit einer Zugsdichte von täglich über 50 Zügen haben einen schätzungsweisen Betrag von 7 Millionen Franken ergeben. Ein Beitrag des Bundes an diese Kosten von rund 30 % darf mit Rücksicht auf die grosse Bedeutung dieser Anschaffungen für die Sicherheit des Betriebes als angemessen und ausreichend bezeichnet werden.

Unter Berücksichtigung der seit Aufstellung der Kostenvoranschläge für die vorstehend aufgeführten technischen Projekte weiter angestiegenen Preise ergibt sich eine Gesamtbaukostensumme von rund 58 Millionen Franken, für deren Finanzierung aus den bisherigen Privatbahnhilfekrediten noch 8,1 Millionen Franken zur Verfügung stehen. Es muss als ausgeschlossen betrachtet werden, dass diese Erneuerungsprojekte mit diesen Bundesbeiträgen ausgelöst werden können. Andererseits kann die bei Durchführung der Privatbahnhilfeaktion in den meisten Fällen innegehaltene Regel, wonach sich der Bund mit 50 % am festgesetzten Sanierungsbedarf beteiligte, nicht aufrechterhalten bleiben. Auf Grund durchgeführter Berechnungen erfordern die noch zu verwirklichenden Projekte einen zusätzlichen Kredit von 15 Millionen Franken. Damit würde der verfügbare Kredit 23,1 Millionen Franken oder 40 % der Gesamtbaukostensumme erreichen.

Mit diesem Zusatzkredit wäre das mit dem Privatbahnhilfegesetz vom 6. April 1939 gesteckte Ziel erreicht, so dass diese Hilfeleistungsaktion endgültig abgeschlossen werden könnte. Auf weitergehende Beitragsbegehren der Privatbahnen könnte nur bei Schaffung einer neuen Rechtsgrundlage eingetreten werden.

### *Projekte über Umstellungen auf Strassentransportbetrieb*

Die Umstellung auf den Strassentransport (Automobil- oder Trolleybusbetrieb) ist nach den bisherigen Untersuchungen für folgende Privatbahnen zu prüfen:

1. *Zürcher-Oberland-Bahnen* (Wetzikon-Meilen, Uster-Oetwil-Bahn und Teilstrecke Uerikon-Hinwil der Uerikon-Bauma-Bahn). Für den Ersatz dieser Bahnen durch einen Automobilbetrieb ist in der Zürcher Volksabstimmung vom 26. Mai 1946 der Beitrag des Kantons schon bewilligt worden. Die Kosten (Automobilbetrieb) sind auf 2 600 000 Franken veranschlagt, von denen 2,4 Millionen Franken vom Kanton Zürich und den interessierten Gemeinden übernommen wurden, während vom Bund ein Beitrag von 200 000 Franken erwartet wird. Über dieses Projekt ist bereits in der Botschaft vom 15. Juli 1947 zum Entwurf eines Bundesbeschlusses über die Aufhebung der Konzession der Uerikon-Bauma-Bahn und über den Erwerb der Teilstrecke Hinwil-Bäretswil-Bauma durch den Bund berichtet worden (BBl. 1947 II 569). In den Beratungen der parlamentarischen Kommissionen über diesen Bundesbeschluss ist ausdrücklich darauf hingewiesen worden, dass die in Aussicht genommene Bundeshilfe an diesen Bahnersatzbetrieb nur auf dem Wege einer Ergänzung des Privatbahnhilfegesetzes vorgesehen werden könne.

2. Die Umstellung der *Rechtsufrigen Thunerseebahn* auf Trolleybusbetrieb ist von der Generalversammlung dieser Gesellschaft beschlossen worden.

3. Bei der *Aigle-Ollon-Monthey-Champéry-Bahngesellschaft* ist der Bahnersatz für die Talquerstrecke Aigle-Monthey in Aussicht genommen.

4. Wenn die Finanzierung für die Wiederaufrichtung der *Bernischen Jura-bahnen*, der *Langenthal-Jura-* und der *Langenthal-Melchnau-Bahn* scheitern sollte, wird wegen der Bedeutung dieser Bahnen für die von ihnen bediente Landesgegend ein Ersatzbetrieb geschaffen werden müssen. Bei der *Bernischen Jura-bahn* ist von der Generalversammlung die Umstellung des Personenverkehrs auf Automobilbetrieb für die Strecke Saignelégier-Glovelier beschlossen und ab 9. Mai 1948 provisorisch eingeführt worden.

5. *St. Gallen-Speicher-Trogen-Bahn*: Obwohl die technischen Gutachten über diese Bahn sich für die Beibehaltung des Bahnbetriebes aussprechen, ist die Einführung eines Trolleybusbetriebes nicht ausgeschlossen, weil diese Massnahme sich aus betrieblichen und strassenverkehrstechnischen Gründen im Zusammenhang mit der Umstellung der städtischen Strassenbahn von St. Gallen auf Trolleybus aufdrängen könnte.

## V.

**Der Gesetzesentwurf***Titel und Ingress*

Der Entwurf bildet eine Ergänzung des Privatbahnhilfegesetzes und be ruht wie dieses auf den Artikeln 23 und 26 der Bundesverfassung.

*Art. 1*

Gestützt auf die Erwägungen in den Abschnitten I—IV wird ein Ergänzungskredit von 15 Millionen Franken beantragt, der auch für die Umstellung notleidender Bahnunternehmungen auf einen Strassentransportbetrieb entsprechend soll verwendet werden dürfen. Wie im Abschnitt I ausgeführt, hoffte man, die im Privatbahnhilfegesetz gewährten Kredite würden dazu beitragen, der für die Nachkriegszeit befürchteten Krise und Arbeitslosigkeit entgegenzuwirken. Glücklicherweise gestaltete sich aber die Wirtschaftslage über Erwarten günstig. Nachdem nun aber der Höhepunkt der Konjunktur überschritten ist und sich in einzelnen Wirtschaftsgruppen bereits Beschäftigungsschwierigkeiten zeigen, muss dem Bund das Recht eingeräumt werden, den Zeitpunkt zu bestimmen, in dem die Bahnunternehmungen die in Zusammenhang mit der Bundeshilfe stehenden Aufträge für die Erneuerung und Verbesserung von Anlagen und Rollmaterial zu vergeben haben. Die Bundeshilfe kann damit ohne Nachteil für die unterstützten Unternehmungen zu einem wertvollen Mittel der Arbeitserhaltung werden. Eine Verschiebung der Arbeitsvergebungen aus Gründen der Arbeitsbeschaffung wird aber den Bedürfnissen und der Dringlichkeit der Betriebssicherheit hintangestellt werden müssen.

*Art. 2*

Das Privatbahnhilfegesetz ist auf den 1. November 1939 in Kraft gesetzt worden. 1949 läuft die in Artikel 15, Absatz 2, festgesetzte Frist ab. Es ist unmöglich, innerhalb dieser Frist die Hilfeleistung mit Einschluss ihrer Ergänzung nach diesem Gesetz abzuschliessen, weshalb die Verlängerung dieser Frist vorgesehen wird.

*Art. 3*

Die Merkmale der von der konzessionierten Eisenbahn besorgten öffentlichen Verkehrsbedienun g bestehen im wesentlichen in der Betriebspflicht, in der Pflicht zur Aufstellung und Einhaltung des veröffentlichten Fahrplanes sowie in der Anwendung veröffentlichter Tarife. Grundsätzlich soll auch der an Stelle der Bahn tretende Strassentransportbetrieb denselben Verpflichtungen unterliegen. Sie sind, soweit sie nicht in der entsprechenden Konzession statuiert werden können, in der Vereinbarung über die Hilfeleistung festzulegen. Den Besonderheiten eines Strassentransportbetriebes soll dabei Rechnung getragen werden. Die an Stelle der Bahn tretende Unternehmung soll den Anforderungen an die Bedienung des öffentlichen Verkehrs genügen.

Um die zweckmässigste und wirtschaftlichste Lösung wählen zu können, soll die Hilfe auch zur Umstellung einzelner Bahnstrecken gewährt werden können, ebenso in sinngemässer Anwendung der Grundsätze von Artikel 12 des Privatbahnhilfegesetzes zugunsten des Zusammenschlusses mehrerer Eisenbahnunternehmungen in eine einzige Strassentransportunternehmung.

#### Zu Art. 4

Nach konstanter Rechtsprechung ist die Eisenbahnkonzession ein hoheitsrechtlicher Akt. Das damit verliehene Bau- und Betriebsrecht kann im öffentlichen Interesse jederzeit widerrufen werden. Immerhin werden die mit der Konzession eingeräumten Rechte als wohlverworbene Rechte betrachtet, die der beliehenen Unternehmung während der Dauer der Konzession nicht ohne Entschädigung entzogen werden können, es sei denn durch die Verwirkungskklärung in dem in Artikel 28 des Bundesgesetzes vom 31. Dezember 1872 über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen vorgesehenen Falle. Um bei der Aufhebung der Eisenbahnkonzession mögliche Entschädigungsbegehren auszuschliessen, wird die Hilfe vom Verzicht auf die Eisenbahnkonzession abhängig gemacht.

Dieser Umstand berührt aber unter Umständen auch die Gläubiger, namentlich die Anleiensgläubiger von Bahnunternehmungen, weil mit dem Verzicht auf die Konzession die Bahnunternehmung ihren Geschäftszweck aufgibt und, sei es durch Statutenänderung, sei es durch Liquidation, Änderungen herbeigeführt werden, die die Stellung der Gläubiger berühren.

Gemäss Artikel 11 des Gesetzes über die Verpfändung und Zwangsliquidation von Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmungen dürfen die Pfandgläubiger einer Eisenbahn deren Betrieb nicht stören, und sie können deshalb auch wegen Veränderungen am Grundbesitz und Material keine Einsprache erheben. Die Pfandgläubiger sind jedoch befugt, gegen den Verkauf des Unternehmens oder einzelner Teile desselben, die Veräusserung des Grundbesitzes oder des Betriebsmaterials ebenso gegen Fusionen mit andern Unternehmungen Einsprache zu erheben, wenn die Sicherheit ihrer Pfandforderung dadurch gefährdet werden sollte. Diese Beschränkung der Gläubigerrechte ist im Interesse der Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes statuiert. Sie entbehrt jedoch ihrer Grundlage, sobald es nicht mehr um die Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes geht, sondern dieser bei Umstellung auf einen Strassentransportbetrieb eingestellt werden soll. Es muss daher davon ausgegangen werden, dass die Rechte der Pfandgläubiger nicht mehr beschränkt sind, sobald der Bahnbetrieb aufgehoben werden soll, und dass sie gegen einen Beschluss der Gesellschaft über die Aufhebung der Konzession Einsprache erheben können. Um aber hierüber zum vorneherein jeden Zweifel auszuschliessen, wird in *Absatz 2* die Hilfe des Bundes von der Voraussetzung abhängig gemacht, dass die nicht ausreichend sichergestellten Gläubiger dem Beschluss der Gesellschaft über den Antrag zur Aufhebung der Konzession zustimmen. Dies gilt insbesondere für die Gläubiger von pfandgesicherten Anleiensobligationen.

Auch diese haben seinerzeit im Hinblick auf die sich aus der Eisenbahnkonzession für die Gesellschaft ergebende Pflicht zur Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes das Darlehen gewährt. Sie sollen deshalb, wenn der Bund auf Antrag der Gesellschaft bereit ist, die Konzession vor Ablauf aufzuheben, dadurch geschützt werden, dass die Gesellschaft den Verzicht auf die Konzession nur mit ihrer Zustimmung beschliessen kann. Damit wird ausgeschlossen, dass der Bund gegenüber diesen Gläubigern ersatzpflichtig werden könnte für Vermögensnachteile, welche sich für diese aus der vorzeitigen Aufhebung der Konzession ergeben könnten.

*Art. 5—7*

Weil der Eisenbahndienst an das Personal hohe Anforderungen stellt, ist ihm in der Eisenbahngesetzgebung ein besonderer Schutz zuteil geworden. Dies gilt nicht nur hinsichtlich der Arbeitszeit (Bundesgesetz vom 6. März 1920 über die Arbeitszeit beim Betrieb der Eisenbahnen und anderer Verkehrsanstalten, A. S. 36, 877), sondern auch hinsichtlich der in den einzelnen Eisenbahnkonzessionen enthaltenen Verpflichtung der Unternehmung zur Schaffung von Fürsorgeeinrichtungen. Die Pensions- und Hilfskassen der Eisenbahnunternehmungen stehen gemäss Bundesgesetz vom 28. Juni 1889 (A. S. 11, 265) unter der direkten Aufsicht des Bundes. Bei einer Umstellung des Bahnbetriebes auf den Strassentransport sind die Interessen des Bahnpersonals von Gesetzes wegen zu wahren.

Dem bisherigen Bahnpersonal soll, soweit es noch arbeitsfähig und geeignet ist, trotz Aufhebung des Bahnbetriebes seine Anstellung möglichst erhalten werden. Bahnbedienstete, die sich eignen und namentlich für eine neue Betriebsweise umgeschult werden können, sollen übernommen werden. Dies kann sowohl durch die Vereinbarung über die Hilfeleistung als durch die der Strassentransportunternehmung zu erteilende Konzession bewirkt werden.

Die Verwendung des bisherigen Bahnpersonals im Strassentransportbetrieb wird jedoch, besonders wenn es im Fahrdienst verwendet werden soll, gewisse Schwierigkeiten bereiten, weil es zunächst auf die Führung von Trolleybus- oder Autobusfahrzeugen umgeschult werden muss und weil gemäss Artikel 34, Absatz 2, der Motorfahrzeugverordnung vom 25. November 1932 (A. S. 48, 715) für die Führung eines schweren Gesellschaftswagens sich der Bewerber darüber ausweisen muss, dass er während eines Jahres einen schweren Lastwagen klaglos geführt hat. Schon die Umstellung einer Trambahnlinie in Lausanne auf den Trolleybusbetrieb im Jahre 1937 wäre kaum möglich gewesen, wenn nicht der Bundesrat durch einen Beschluss vom 10. September 1937 leichtere, von der Motorfahrzeugverordnung abweichende Vorschriften über die Umschulung von Tramführern auf die Führung von Trolleybusfahrzeugen aufgestellt hätte. Diese zunächst nur für den Trolleybusbetrieb in Lausanne eingeführte Sonderregelung wurde mit weiteren Vereinfachungen durch einen Bundesratsbeschluss vom 6. September 1938 allgemein für die Umschulung von Tramführern auf den Trolleybusbetrieb eingeführt. Diese Sonderregelung hat sich bewährt (*Art. 5*).

Nicht alle Bahnbediensteten werden sich für eine Umschulung eignen, abgesehen von denjenigen, die in einem Strassentransportbetrieb aus andern Gründen nicht weiter verwendet werden können. Soweit solche Bedienstete noch arbeitsfähig sind und keine ihren Fähigkeiten und ihrem bisherigen Verdienst entsprechende Anstellung finden können, sollen sie von der Bahnunternehmung angemessen entschädigt werden. Wo eine Pensions- und Hilfskasse besteht, soll die Entschädigung den Leistungen entsprechen, die das Kassenreglement bei unverschuldeter Entlassung vorsieht. Wo keine Personalfürsorgeeinrichtung besteht und die eigenen Mittel der Bahnunternehmung zur Ausrichtung einer Entschädigung nicht ausreichen, sollen die beteiligten Kantone hiefür aufkommen und dazu die Gemeinden der von der neuen Unternehmung bedienten Gegend heranziehen können. Der neuen Unternehmung können und sollen neben der Verpflichtung zur Übernahme des verwendungsfähigen Bahnpersonals nicht weitere, ihrem Betriebe fremde Lasten auferlegt werden, weil die Einrichtung des neuen Betriebes ohnehin nur mit der Hilfe öffentlicher Gemeinwesen errichtet werden kann, wobei, mindestens zu Beginn, Kantone und Gemeinden wahrscheinlich auch die Deckung von allfälligen Betriebsdefiziten zu garantieren haben werden (*Art. 6*).

Bei der Liquidation von Eisenbahnunternehmungen sowie beim Übergang von bestehenden Personalfürsorgeeinrichtungen an eine neue Unternehmung hat der Bundesrat gemäss Artikel 7 des erwähnten Hilfskassengesetzes darüber zu wachen, dass die Interessen der Versicherten gewahrt bleiben. Die an Stelle der Bahn tretende Unternehmung soll deshalb verpflichtet sein, bestehende Personalfürsorgeeinrichtungen weiterzuführen und an sie die im Kassenreglement oder in den Statuten vorgesehenen Arbeitgeberbeiträge zu entrichten. Dabei soll nach den bisherigen Erfahrungen im Interesse der Versicherten und des Risikoausgleiches der Anschluss an eine andere, Gewähr bietende Fürsorgeeinrichtung möglich sein (*Art. 7*).

#### *Art. 8*

Durch die Konzession sind die Eisenbahnen in einem genau bestimmten Umfang zum Betrieb verpflichtet. Sie dürfen diesen nicht nach eigenem Gutdünken einstellen (*Art. 21* des Eisenbahngesetzes). Von dieser Betriebspflicht sollen Eisenbahnunternehmungen, die auf den Strassentransport umgestellt werden, im Interesse einer ununterbrochenen öffentlichen Verkehrsbedienung erst dann befreit werden, wenn die an Stelle der Bahn tretende Strassentransportunternehmung in der Lage ist, den Betrieb aufzunehmen. Erst auf diesen Zeitpunkt wird deshalb das Post- und Eisenbahndepartement im Einvernehmen mit den beteiligten Kantonen die Einstellung des Bahnbetriebes anordnen.

Die Anhörung der Kantone wird hiebei auf die Bestimmung des Zeitpunktes der Betriebseinstellung beschränkt sein, da sie zur grundsätzlichen Frage der Umstellung des Bahnbetriebes selbst schon bei Abschluss der Hilfeleistungsvereinbarung Stellung genommen haben werden, denn ohne Zustimmung

mung und finanzielle Beteiligung der Kantone wird eine Umstellung des Bahnbetriebes überhaupt nicht möglich sein. Nachdem aber die Kantone dem Ersatzbetrieb zugestimmt und ihren Beitrag geleistet haben, kann die Festsetzung des Zeitpunktes der Betriebseinstellung der Eisenbahn keinerlei Schwierigkeiten mehr bereiten.

Die Bevölkerung der bedienten Gegend hat Anspruch darauf, dass ihr die Einstellung des Bahnbetriebes und die an dessen Stelle tretende Verkehrsbedienung rechtzeitig bekanntgegeben wird.

#### Art. 9

Die Konzessionen der Eisenbahnen, die für ihre Anlagen und ihren Betrieb öffentliche Strassen benützen, enthalten stets den ausdrücklichen Vorbehalt der bezüglichen Bestimmungen des kantonalen Rechtes. Dieses kantonale Recht wird vorbehalten.

#### Art. 10

Artikel 4 des Gesetzesentwurfes knüpft die Hilfeleistung an die Umstellung privater Eisenbahnen auf den Strassentransport an die Bedingung, dass die Gläubiger von Anleiensobligationen dem Antrag der Bahnunternehmung auf Aufhebung der Eisenbahnkonzession zustimmen. Damit erhalten diese Gläubiger vor der Einstellung des Bahnbetriebes und vor der Aufhebung der Eisenbahnkonzession Gelegenheit, ihre Rechte zu wahren.

Beschliesst die Bahngesellschaft ihre Auflösung nach den Bestimmungen des Obligationenrechtes, so können gemäss Absatz 1 die Anleiensgläubiger immer noch die Zwangsliquidation des Eisenbahnvermögens nach den Vorschriften des Bundesgesetzes vom 25. September 1917 über die Verpfändung und Zwangsliquidation von Eisenbahn- und Schiffahrtsunternehmungen (VZEG), (A. S. 34, 19) verlangen. Da gemäss VZEG der Bahnbetrieb weder bei der Verpfändung noch bei der Zwangsliquidation durch Interventionen von Gläubigern gestört werden darf, können die Bestimmungen dieses Gesetzes vom Zeitpunkt der Einstellung des Bahnbetriebes an nicht mehr uneingeschränkt zur Anwendung kommen.

Gemäss Artikel 10 des Privatbahnhilfegesetzes kann nach der Einreichung des Hilfeleistungsgesuches bis zur Beschlussfassung des Bundesrates sowie während fünf Jahren, nachdem die Beteiligung des Bundes beschlossen worden ist, die Zwangsliquidation der betreffenden Eisenbahnunternehmung nur mit Zustimmung des Bundesrates angeordnet werden. Diese Bestimmung würde gemäss Artikel 1, Absatz 3, des Gesetzesentwurfes an sich auch auf Hilfeleistungen zur Umstellung privater Eisenbahnen auf den Strassentransport Anwendung finden, doch ist sie nur zum Zwecke der Aufrechterhaltung des Betriebes einer Bahnunternehmung bestimmt. Wo es sich aber um die Aufhebung des Bahnbetriebes handelt, ist sie entbehrlich und würde der Wahrung der Gläubigerrechte entgegenstehen. Deshalb soll von der Veröffentlichung des Erlöschens der Eisenbahnkonzession an die Zwangsliquidation auch ohne Zustimmung des Bundesrates jederzeit angeordnet werden können.

Zur Vereinfachung des Zwangsliquidationsverfahrens überlässt es *Absatz 2* dem Bundesgericht, das am Sitze der Bahnunternehmung zuständige Konkursamt oder einen vom Bundesgericht bezeichneten ausserordentlichen Konkursverwalter mit der Durchführung des Verfahrens zu betrauen und diesem die erforderlichen Weisungen zu erteilen. Die zur Masse gehörenden Gegenstände können nicht mehr als Bahneinheit, sondern nur als einzelne bewegliche und unbewegliche Sachen gemäss den Bestimmungen des Schuldbetriebs- und Konkursgesetzes verwertet werden. Die Verteilung des Erlöses soll dagegen wegen der gesetzlichen Rangordnung der Gläubiger nach den Bestimmungen des VZEG erfolgen.

Vereinfachungen des Verfahrens sind auch angezeigt für den Abschluss eines Nachlassvertrages gemäss Artikel 51 ff. VZEG. Das Bundesgericht soll deshalb gemäss *Absatz 3* ermächtigt sein, zweckdienliche Anordnungen zur Vereinfachung des Nachlassvertragsverfahrens zu treffen. Die ebenfalls zum Schutze der Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes im VZEG (Art. 78 ff.) vorgesehene Rechtswohltat der ausserordentlichen Stundung ist nach der Aufhebung des Bahnbetriebes nicht mehr gerechtfertigt. *Absatz 4* lässt sie daher fallen.

\* \* \*

Wir empfehlen Ihnen den beiliegenden Gesetzesentwurf zur Annahme.

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

Bern, den 25. Januar 1949.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**E. Nobs**

Der Bundeskanzler:

**Leimgruber**

(Entwurf)

**Bundesgesetz**  
über  
**die Ergänzung des Bundesgesetzes über die Hilfeleistung  
an private Eisenbahn- und Schiffahrtsunternehmen**

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
gestützt auf Artikel 23 und 26 der Bundesverfassung,  
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 25. Januar  
1949,

beschliesst:

**I. Kredit**

Art. 1

Allgemeine  
Bestimmungen

<sup>1</sup> Der in Artikel 1 und 15 des Bundesgesetzes vom 6. April 1939 für die Hilfeleistung an private Eisenbahn- und Schiffahrtsunternehmen gewährte Gesamtkredit von 140 Millionen Franken wird auf 155 Millionen Franken erhöht.

<sup>2</sup> Aus diesem Kredit können Beiträge auch für die Umstellung notleidender privater Eisenbahnen auf den Strassentransport ausgerichtet werden.

<sup>3</sup> Bezüglich der Bundeshilfe, die sich auf Erneuerung und Verbesserung von Anlagen und Rollmaterial bezieht, kann der Bundesrat Bedingungen für konjunkturgerechte Verteilung der Aufträge stellen, soweit dies die Bedürfnisse und die Dringlichkeit der Betriebssicherheit zulassen.

<sup>4</sup> Auf die Art und den Umfang dieser Hilfe, deren Bedingungen sowie auf das Verfahren findet, unter Vorbehalt der nachstehenden Bestimmungen, das Bundesgesetz vom 6. April 1939 über die Hilfeleistung an private Eisenbahn- und Schiffahrtsunternehmen Anwendung.

Art. 2

Fristenlauf

Die in Artikel 15 des Gesetzes vom 6. April 1939 festgesetzte Frist von 10 Jahren wird um 5 Jahre verlängert.

## II. Umstellung von Eisenbahnen auf den Strassentransport

### Art. 3

<sup>1</sup> Die Hilfe wird nur bewilligt, sofern die bisherige öffentliche Verkehrsbedienung, im ganzen betrachtet, gewährleistet bleibt oder durch Verbesserungen aufgewogen wird.

Voraussetzungen  
der Hilfe

<sup>2</sup> Die Hilfe kann für den Ersatz der ganzen Eisenbahn oder einzelner ihrer Strecken gewährt werden.

<sup>3</sup> Der Bund kann eine Hilfe auch gewähren, um dadurch den Zusammenschluss mehrerer Eisenbahnunternehmungen in eine einzige Strassentransportunternehmung zu bewirken, die für den Verkehr des Landes oder eines Gebietes desselben von erheblicher Bedeutung ist.

### Art. 4

<sup>1</sup> Die Hilfe des Bundes setzt voraus, dass die Bahnunternehmung die Aufhebung der Eisenbahnkonzession beantragt und dass die nicht ausreichend sichergestellten Gläubiger diesem Antrag zustimmen.

Verzicht auf die  
Eisenbahnkonzession. Zustimmung der  
Gläubiger

<sup>2</sup> Die Zustimmung der nicht ausreichend sichergestellten Gläubiger von Anleiensobligationen ist auf Grund der gesetzlichen Vorschriften über die Gläubigergemeinschaft bei Anleiensobligationen einzuholen.

### Art. 5

Die an Stelle der Bahn tretende Unternehmung ist verpflichtet, Bahnbedienstete, die sich dazu eignen oder umgeschult werden können, in ihren Betrieb zu übernehmen. Der Bundesrat kann Vorschriften über die Umschulung erlassen und die Bedingungen für den Erwerb des Führerausweises für Motor- und Trolleybusfahrzeuge erleichtern.

Eisenbahn-  
personal  
a. Übernahme

### Art. 6

<sup>1</sup> Bahnbediensteten, welche mangels Eignung oder Umschulung nicht übernommen werden können, jedoch arbeitsfähig sind, ist von der Bahnunternehmung eine nach Massgabe der bei ihr zurückgelegten Dienstjahre zu bestimmende angemessene Entschädigung auszurichten, sofern sie nicht eine ihren Fähigkeiten und ihrem bisherigen Verdienst entsprechende Antellung finden können.

b. Entschädigung

<sup>2</sup> Besteht eine Personalfürsorgeeinrichtung, so treten an Stelle der Entschädigung die im Fürsorgereglement bei unverschuldeter Entlassung vorgeschriebenen Leistungen der Fürsorgeeinrichtung.

<sup>3</sup> Die Hilfe des Bundes ist an die Bedingung geknüpft, dass die beteiligten Kantone für die in Absatz 1 genannten Entschädigungen aufkommen, soweit hiefür die Mittel der Bahnunternehmung nicht ausrei-

chen. Die Kantone können hiezu die Gemeinden der von der neuen Unternehmung bedienten Region heranziehen.

#### Art. 7

Personal-  
fürsorge-  
einrichtungen

<sup>1</sup> Wo Personalfürsorgeeinrichtungen bestehen, trifft der Bundesrat die erforderlichen Anordnungen zur Wahrung der Interessen der ihnen angehörenden Bahnbediensteten. Er kann die an Stelle der Bahn tretende Unternehmung verpflichten, bestehende Personalfürsorgeeinrichtungen weiterzuführen und ihnen die erforderlichen Beiträge zu entrichten.

<sup>2</sup> Der Bundesrat kann nach Anhörung der Unternehmung und unter Zustimmung der Mehrheit des Personals den Anschluss bestehender Fürsorgeeinrichtungen an eine andere, gewährbietende Fürsorgeanstalt anordnen.

#### Art. 8

Einstellung des  
Bahnbetriebes.  
Erlöschen der  
Eisenbahn-  
konzession

Auf den Zeitpunkt der Aufnahme des an Stelle der Bahn tretenden Strassentransportbetriebes ordnet das eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement im Einvernehmen mit den beteiligten Kantonen die Einstellung des Bahnbetriebes an und erklärt die Eisenbahnkonzession als erloschen. Diese Verfügung ist angemessen zu veröffentlichen.

#### Art. 9

Beseitigung von  
Bahnanlagen

Die Pflicht zur Beseitigung von Anlagen in öffentlichen Strassen richtet sich nach den Bestimmungen des kantonalen Rechtes über die Bewilligung zur Benützung der öffentlichen Strassen.

#### Art. 10

Zwangliqui-  
dation des  
Eisenbahn-  
vermögens

<sup>1</sup> Unter Vorbehalt nachstehender Bestimmungen unterliegt das Bahnvermögen auch nach der Einstellung des Betriebes und nach Erlöschen der Eisenbahnkonzession der Zwangsliquidation gemäss dem Bundesgesetz vom 25. September 1917 über die Verpfändung und Zwangsliquidation von Eisenbahn- und Schiffahrtsunternehmungen. Die Zwangsliquidation kann von der Veröffentlichung des Erlöschens der Eisenbahnkonzession an auch ohne Zustimmung des Bundesrates jederzeit angeordnet werden.

<sup>2</sup> Das Bundesgericht kann das am Sitze der Bahnunternehmung zuständige Konkursamt oder einen von ihm bezeichneten ausserordentlichen Konkursverwalter mit der Durchführung des Verfahrens betrauen und diesem die erforderlichen Weisungen erteilen. Die zur Masse gehörenden Gegenstände können gemäss den Bestimmungen des Schuldbetreibungs- und Konkursgesetzes verwertet werden. Die Verteilung des Erlöses erfolgt in allen Fällen nach den Bestimmungen des Eisenbahnzwangsliquidationsgesetzes.

<sup>3</sup> Wird ein Nachlassvertrag beantragt, so richtet sich das Verfahren nach den Bestimmungen des Eisenbahnzwangliquidationsgesetzes. Das Bundesgericht kann zweckdienliche Anordnungen zur Vereinfachung des Verfahrens treffen.

<sup>4</sup> Vom Zeitpunkt der Einstellung des Bahnbetriebes an finden die Bestimmungen des Eisenbahnzwangliquidationsgesetzes über die ausserordentliche Stundung keine Anwendung mehr.

### III. Inkrafttreten und Vollzug

#### Art. 11

<sup>1</sup> Der Bundesrat wird mit dem Vollzug dieses Gesetzes beauftragt und bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens.

<sup>2</sup> Er kann Ausführungsbestimmungen erlassen und ihm zustehende Befugnisse nachgeordneten Amtsstellen übertragen.

**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Ergänzung des Bundesgesetzes vom 6. April 1939 über die Hilfeleistung an private Eisenbahn- und Schiffahrtsunternehmen (Vom 25. Januar 1949)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1949
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	05
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	5581
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	03.02.1949
Date	
Data	
Seite	217-237
Page	
Pagina	
Ref. No	10 036 522

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.