

5659

Botschaft

des

**Bundesrates an die Bundesversammlung zum Entwurf eines
Bundesgesetzes über Trolleybusunternehmungen**

(Vom 26. Juni 1949)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir haben die Ehre, Ihnen Botschaft samt Entwurf zu einem Gesetz über Trolleybusunternehmungen zu unterbreiten.

Der erste Trolleybusbetrieb in der Schweiz wurde 1912 zwischen Freiburg und Farvagny mit einer Betriebslänge von 12,7 km eröffnet. Die Strecke wurde bis 1931 betrieben und war lange die einzige dieser Art. Erst ab 1932 begannen sich städtische Verkehrsbetriebe für das neue Verkehrsmittel zu interessieren. Der infolge des Krieges auftretende Mangel an Treibstoffen veranlasste mehrere dieser Unternehmungen, mit Autobus betriebene Strecken durch Trolleybusbetrieb zu ersetzen. 1943—1946 erfuhr diese Entwicklung einen Unterbruch wegen der Pneubewirtschaftung. Der Ende 1947 erreichte Stand ergibt sich aus der nachstehenden Übersicht.

Unternehmungen	Konzession	Be- triebs- länge km	Zahl der		Wagen-km (Personen- verkehr) in 1000	Be- förderte Personen in 1000	Personen- verkehrs- Einnahmen in 1000
			Fahr- zeuge	An- hänger			
Basel	1941/48	3,8	4	—	210	846	190
Bern	1940	5,9	17	1	676	5 667	1090
Biel	1940/47	3,4	7	—	363	2 590	511
Genève	1942	5,6	11	—	667	4 823	1089
Lausanne	1932/37/39/41	20,0	35	—	1386	12 481	3260
Luzern	1941	4,3	6	2	440	3 142	573
Neuchâtel	1939/46/47	2,3	3	—	138	888	137
Rheinthalische Strassenbah- nen	1941	10,5	5	2	162	855	209
Winterthur	1939/41/42	7,2	9	—	563	3 527	602
Zürich	1939/42/46	11,3	15	—	720	4 505	900
Total		74,3	112	5	5325	39 324	8561

Seither haben sich die Trolleybusnetze noch weiter entwickelt. Neue Betriebe wurden im Val de Ruz und in Freiburg eröffnet. Jüngste Projekte sehen namentlich den Ersatz von Strassenbahnen durch Trolleybusbetrieb vor (Rechtsufrige Thunerseebahn, Stadt St. Gallen und Elektrische Strassenbahn St. Gallen-Speicher-Trogen). Die bisherigen Erfahrungen der Unternehmungen mit Trolleybusbetrieben sind schlüssig, so dass die Aussichten für die Ausdehnung bestehender und die Einführung weiterer Trolleybusbetriebe als sehr günstig beurteilt werden müssen.

Kann die technische Entwicklung dieses Verkehrsmittels als sehr befriedigend bezeichnet werden, so hielt dessen rechtliche Behandlung damit nicht Schritt. Es bestehen bedauerliche Rechtsunsicherheiten, welche sowohl von den Trolleybusunternehmungen als von den Behörden als störend empfunden werden. Seit 1938 sind die Bundesbehörden ersucht worden, den Trolleybusbetrieb gesetzlich zu ordnen (Eingabe des Verbandes Schweizerischer Transportanstalten 1938, der Städte Zürich und Winterthur 1939, Interpellation Nationalrat Killer 1940, Kleine Anfragen Nationalrat Bratschi 1946 und Schaller 1949). Das eidgenössische Amt für Verkehr hatte schon 1941 einen Vorentwurf zu einem Trolleybusgesetz vorbereitet. Wegen der durch den Krieg bedingten Verhältnisse erlitt die weitere Bearbeitung eine Verzögerung, ebenso durch die grosse Zahl von Vorschlägen und Eingaben, welche durch die beteiligten Behörden und andere Interessenten eingereicht wurden. Der vorliegende Gesetzesentwurf beruht auf einem Vorentwurf vom 20. Mai 1946, welcher den kantonalen Behörden, den Trolleybusunternehmungen, den am Strassenverkehr interessierten Fachverbänden und Vereinigungen und den Verbänden der Eisenbahnunternehmungen und ihres Personals zur Vernehmlassung zugestellt worden war. Die mit den eingegangenen Antworten aufgeworfenen Fragen bedingten eine Umarbeitung. Der Gesetzestext konnte gestützt darauf vereinfacht und wesentlich gekürzt werden.

Zurzeit wird die Konzession für Trolleybusbetriebe erteilt auf Grund des Postverkehrsgesetzes von 1924 und der bundesrätlichen Verordnung vom 18. September 1906 über die Konzessionierung und die Kontrolle der Automobilunternehmungen, Aufzüge, Luftseilbahnen und ähnlicher Unternehmungen. Im übrigen unterstehen die Trolleybusbetriebe der Bundesgesetzgebung über die elektrischen Anlagen, den Motorfahrzeugverkehr und die Nebenbahnen. Die gleichzeitige Anwendung dieser verschiedenen Gesetzgebungen bereitet oft Schwierigkeiten, zumal es nicht leicht ist, im Rahmen jeder einzelnen dieser Gesetzgebungen festzustellen, welche ihrer Bestimmungen auf Trolleybusbetriebe anwendbar sind. Dies trifft namentlich zu für gewisse Bestimmungen des Motorfahrzeugverkehrsgesetzes sowie für diejenigen, welche sich auf die Haftpflicht beziehen. Ferner unterscheidet die bestehende Gesetzgebung entgegen der Praxis nicht ausdrücklich zwischen den auf Grund des Postregals gegebenen Kompetenzen des Bundes und den kraft ihrer Strassenhoheit den Kantonen zustehenden Befugnissen. Endlich berücksichtigt die bestehende Ordnung die

Fälle nicht, in welchen Trolleybusunternehmungen wie Strassenbahnen das Enteignungsrecht sollten ausüben können.

Der Gesetzesentwurf will diesen unbefriedigenden Rechtszustand beheben durch klare Umschreibung der Befugnisse der Behörden des Bundes und der Kantone, durch Abgrenzung des Geltungsbereichs der verschiedenen auf Trolleybusbetriebe anwendbaren Gesetze sowie durch ergänzende Bestimmungen über Punkte, bei welchen sich die bestehende Ordnung als unzureichend erweisen hat. Es handelt sich da nicht um die Schaffung einer von Grund auf neuen Ordnung, vielmehr darum, schon anwendbare gesetzliche Vorschriften besser aufeinander abzustimmen. Dies bedingt ein besonderes Gesetz, weil diese Bereinigung nicht in den einzelnen in Betracht kommenden Gesetzen selbst vorgenommen werden kann. Diese erweisen sich als zu eng, um darin besondere Bestimmungen unterzubringen, welche die Anwendung der verschiedenen Gesetzgebungen über Eisenbahnen, elektrische Anlagen, Strassenverkehr, Enteignung sowie Verpfändung und Zwangsvollstreckung auf Trolleybusbetriebe sichern sollen.

Der Gesetzesentwurf stützt sich auf die Artikel 23, 26, 36 37^{bis}, 41^{bis}, 64 und 64^{bis} der Bundesverfassung.

Allgemeine Bestimmungen

Der erste Abschnitt umschreibt den Geltungsbereich des Gesetzes. Der Artikel 1, Absatz 1, hebt hervor, dass es sich um Vorschriften handelt, welche auf Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs Anwendung finden, welche Trolleybusfahrzeuge verwenden. Es handelt sich um ein Gegenstück zur Eisenbahngesetzgebung, welcher Eisenbahn- und insbesondere Strassenbahnunternehmungen unterstehen.

Absatz 2 enthält eine Begriffsbestimmung des Trolleybusfahrzeuges, welche dem gegenwärtigen Stand der Technik entspricht. Nicht ausgeschlossen ist, dass infolge technischer Neuerungen auf diesem Gebiet Fahrzeugtypen auftreten können, deren rechtliche Bestimmung und Unterstellung unter das Gesetz schwierig sein kann. In Zweifelsfällen soll deshalb der Bundesrat darüber entscheiden.

Absatz 3 behält vom Gesetz abweichende Bestimmungen von Staatsverträgen und internationalen Vereinbarungen vor.

Artikel 2 enthält den gleichen Grundsatz wie Artikel 12 des Eisenbahngesetzes von 1872 und erlaubt, die Trolleybusunternehmungen den Strassenbahnunternehmungen gleichzustellen. Es ist nicht einzusehen, warum eine Trolleybusunternehmung als öffentliche Transportanstalt ihre Anlagen weder sollte erstellen noch ausdehnen können infolge Widerspruchs einzelner Privater. Die Anwendung des eidgenössischen Enteignungsgesetzes gibt jede Gewähr für den Schutz des beanspruchten Privateigentums.

Gegenwärtig unterstehen die Anlagen und Fahrzeuge der Trolleybusunternehmung den zivilgesetzlichen Vorschriften über das Grund- und Mobilien-

sachepfandrecht und können deshalb nur einzeln verwertet werden, was offensichtlich unvereinbar ist mit einer ungestörten Aufrechterhaltung des öffentlichen Verkehrsbetriebes. Hierin sollen Trolleybusunternehmungen rechtlich wie Strassenbahnunternehmungen behandelt werden. Artikel 3 erklärt deshalb die Bundesgesetzgebung über die Verpfändung und Zwangsvollstreckung von Eisenbahnen anwendbar.

Konzession

Die Vorschriften des zweiten Abschnittes beruhen einerseits auf dem Postregal (regelmässige Beförderung von Personen), anderseits auf der kantonalen Strassenhoheit. Es handelt sich nur um eine klare Ausscheidung der Befugnisse, einmal bei der Erteilung der eidgenössischen Konzession und dann hinsichtlich der Bewilligung des Kantons zur Benützung der öffentlichen Strasse. Die kantonale Strassenhoheit wird gegenüber bisher ausdrücklich hervorgehoben. In der Konzessionserteilungspraxis ist ihr immer gebührend Rechnung getragen worden (Art. 4).

Artikel 5 könnte zur Not in die Konzession selbst verwiesen werden. Es ist aber besser, das Recht und namentlich die Pflicht des Inhabers der Konzession, seinen Betrieb gesetzes- und konzessionsgemäss zu führen und aufrechtzuerhalten, im Gesetz selbst zu verankern.

Schon die bundesrätliche Verordnung von 1906 kennt die Möglichkeit der Übertragung der Konzession. Nichtsdestoweniger empfiehlt es sich, sie im Gesetz selbst zu erwähnen, mit Rücksicht auf Betriebsverträge oder die Übertragung einzelner Rechte und Pflichten aus der Konzession, welche Art von Vereinbarungen zwischen öffentlichen Transportanstalten häufig vorkommt. Artikel 6 enthält darüber die wünschbare Präzisierung, die in den bisherigen Vorschriften noch fehlt.

Aufsicht

Schon auf Grund der Verordnung von 1906 unterstehen die Trolleybusbetriebe der technischen und administrativen Aufsicht des Post- und Eisenbahndepartementes, was durch Artikel 7 bestätigt wird.

Artikel 8 vervollständigt darüber hinaus das bestehende Beschwerderecht und passt es dem Organisationsgesetz über die Bundesrechtspflege an.

Bau und Betrieb

Die Besonderheit des Trolleybusbetriebes, Strassenfahrzeuge einzusetzen, welche aber, wie bei der Strassenbahn, an feste elektrische Anlagen gebunden sind, erfordert die gleichzeitige Anwendung der Vorschriften über den Strassenverkehr und derjenigen über die Strassenbahnen. Hauptgegenstand des Gesetzes bildet deshalb die Abgrenzung des Anwendungsbereiches der Eisenbahngesetzgebung einerseits und derjenigen über den Motorfahrzeugverkehr. Diese Ausscheidung ist unerlässlich geworden und findet sich ebenso in der ausländischen Gesetzgebung.

Die Vielgestaltigkeit der Fahrzeugtypen und die Uneinheitlichkeit gewisser Materialien und Konstruktionen haben sich schon im Eisenbahnwesen als grosser Nachteil erwiesen. Vor allem drängt sich die Normalisierung der wichtigsten Elemente des Fahrzeuges auf. Artikel 9 erlaubt dem Bundesrat, die Normalisierung zu fördern. Der Erlass von Vorschriften auf dem Wege der Verordnung gestattet ihre fortlaufende Anpassung an die Fortschritte der Technik. Derartige Vorschriften sollen übrigens nur im unerlässlichen Umfang erlassen werden. Die technische Normalisierung wird in erster Linie bei der Plangenehmigung gefördert werden können.

Artikel 10 erklärt die für Eisenbahnen geltende Gesetzgebung über elektrische Stark- und Schwachstromanlagen anwendbar, weshalb sich besondere Vorschriften dieser Art für Trolleybusse erübrigen.

Der Trolleybusbetrieb ist an eine Fahrdrabtleitung gebunden, so dass er dieselben Charakteristiken aufweist wie die Strassenbahn. Deshalb ist er in den meisten Ländern mehr oder weniger den auf die Eisenbahnen anwendbaren Vorschriften unterworfen (Frankreich, Italien, Belgien u. a.). Dieselbe Lösung drängt sich für die Schweiz um so mehr auf, als die Trolleybusbetriebe zumeist in enger Verbindung stehen mit Strassenbahnbetrieben. Diese Lösung gestattet, die Trolleybusbetriebe, soweit dies als angezeigt erscheint, diesen Strassenbahnunternehmungen weitgehend einzuordnen und damit die beiden in ein und derselben Unternehmung vereinigten Betriebsarten unter möglichst einheitliches Recht zu stellen. Die schweizerische Gesetzgebung hat dies schon dadurch anerkannt, dass Artikel 3 des Eisenbahntransportgesetzes vom 11. März 1948 die Anwendung dieses Gesetzes u. a. auf konzessionierte Trolleybusbetriebe ausdehnen gestattet.

Artikel 11 des vorliegenden Gesetzesentwurfes unterstellt die Trolleybusbetriebe immerhin nur in begrenztem Umfang der Gesetzgebung über die Nebenbahnen, nämlich unter dem Vorbehalt der Artikel 12—15, welche entsprechendes über die Anwendung des Motorfahrzeugverkehrsgesetzes vorsehen. Die Gleichstellung des Trolleybusbetriebes mit der Strassenbahn rechtfertigt sich tatsächlich nur insoweit, als die Ähnlichkeit der Betriebsmittel und der Betriebsart es erfordert. Im Gegensatz zur schienengebundenen Strassenbahn kann das Trolleybusfahrzeug in den Schranken der Motorfahrzeugverkehrsgesetzgebung und innerhalb seiner technischen Möglichkeiten sich auf der Strasse freier bewegen. Zugunsten des Trolleybusfahrzeuges Ausnahmen gegenüber den Verkehrsregeln auf der Strasse einzuräumen, wäre gefährlich. Die Verkehrssicherheit auf der Strasse erfordert eine einheitliche Ordnung. Deshalb unterwirft Artikel 12 des Gesetzesentwurfes den Trolleybus im Verkehr den Vorschriften der Motorfahrzeugverkehrsgesetzgebung.

Es ist immerhin nicht angezeigt, die konzessionierte Trolleybusunternehmung samt und sonders der Motorfahrzeugverkehrsgesetzgebung zu unterstellen. Der durch diese Gesetzgebung statuierte Begriff des Halters, soweit er in engstem Zusammenhang steht mit dem Ausweis für das einzelne Fahrzeug und damit auch mit der Ordnung der Haftpflicht, trägt den besonderen Verhält-

nissen einer konzessionierten öffentlichen Transportanstalt nicht Rechnung. Die auf das einzelne, von einer Fahrleitung unabhängige Fahrzeug abgestimmte Motorfahrzeugverkehrsgesetzgebung bietet für den Trolleybusbetrieb nicht in allen Teilen eine befriedigende Lösung. Gegenüber einer öffentlichen Transportanstalt können gewisse Vereinfachungen verantwortet werden, wie der Verzicht auf das Kontrollschild und sein Ersatz durch ein Kennzeichen mit Fahrzeugnummer der Unternehmung selbst, BGE 68⁴ 24 (Art. 13).

Dagegen bedarf es für den Trolleybus keiner von der Motorfahrzeugverkehrsgesetzgebung abweichender Bestimmungen über den Führerausweis. Die Kantone verfügen über besonders ausgebildete Organe zur Durchführung der Fahrprüfung. Artikel 14 verlangt lediglich als Voraussetzung für die Führerprüfung, dass der Bewerber sich über die Kenntnis der dem Trolleybusfahrzeug eigenen, besonderen mechanischen und elektrischen Einrichtungen und ihre Bedienung ausgewiesen hat, was von der Aufsichtsbehörde zu bescheinigen ist.

Die Aufsichtsbehörde wäre überdies nicht in der Lage, ihre Aufgabe richtig zu erfüllen, wenn Trolleybusführern von ihrer Aufsicht unterstehenden Unternehmungen Führerausweise verweigert oder entzogen würden, ohne dass ihr diese Massnahmen zur Kenntnis gebracht werden.

Endlich soll der Bundesrat befugt sein, auf Grund dieses Gesetzes Vorschriften über die Ausbildung von Trolleybusführern zu erlassen. In dieser Beziehung wird im Gesetz eine Praxis verankert, wie sie durch den Bundesratsbeschluss vom 6. September 1938 begründet worden ist.

Haftpflicht und Versicherung

Dieser Abschnitt regelt zwei der am meisten einer Ordnung bedürftigen Fragen. Das Postverkehrsgesetz unterwirft die auf Grund seiner Bestimmungen konzessionierten Unternehmungen dem Eisenbahnhaftpflichtgesetz, während das für Transportbetriebe auf der Strasse massgebende Gesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr eigene Bestimmungen über die Haftpflicht enthält. Das Recht des Gesetzes vom 28. März 1905 über die Haftpflicht der Eisenbahnen eignet sich nicht zur Anwendung auf Trolleybusbetriebe. Diese sollen vielmehr den Bestimmungen des Motorfahrzeugverkehrsgesetzes über die Haftpflicht der Motorfahrzeugführer unterstehen. Immerhin brauchen bei einer einem besonderen Gesetz unterstellten, konzessionierten Unternehmung die Vorschriften des Motorfahrzeugverkehrsgesetzes über die Haftpflicht bei Wechsel des Fahrzeugshalters keine Anwendung zu finden (Art. 15; Abs. 1).

Die in Artikel 10 vorgesehene Anwendbarkeit der Gesetzgebung über die elektrischen Anlagen schliesst ohne weiteres ein die Anwendung der Haftpflichtbestimmungen dieser Gesetzgebung. Es rechtfertigt sich aber, dies im Anschluss an das Haftpflichtrecht des Motorfahrzeugverkehrsgesetzes sowohl in bezug auf die festen Anlagen als auf die Fahrzeuge ausdrücklich zu sagen (Art. 15, Abs. 2). Auf diese Weise kann für beide Klagen der Gerichtsstand des Sitzes der Unternehmung oder derjenige des Unfallortes gesichert werden (Art. 15, Abs. 3).

Die Verordnung von 1906 verpflichtet die konzessionierte Unternehmung zum Abschluss einer Haftpflichtversicherung zugunsten der von ihr beförderten Reisenden. Die heutigen Konzessionen schreiben eine Versicherung vor zur Deckung der Haftpflicht gegenüber Dritten schlechthin. Artikel 16 beseitigt diese Unzukömmlichkeit dadurch, dass es einer Versicherung der Haftpflicht für die durch den Betrieb der konzessionierten Unternehmung verursachten Schäden bedarf. Hinsichtlich der Versicherungssummen wird bestimmt, dass mindestens dieselben Summen versichert werden müssen, wie das Motorfahrzeugverkehrsgesetz es vom Halter eines einzelnen schweren Motorwagens zum Personentransport verlangt, wodurch die geltende Aufsichtspraxis bestätigt wird (Art. 16, Abs. 1).

Die Versicherung muss bei einer Gewähr bietenden Versicherungsgesellschaft oder einer von der Aufsichtsbehörde anerkannten Versicherungsinstitution abgeschlossen werden (Art. 16, Abs. 2). Die Prüfung und Genehmigung der Versicherungsverträge ist schon heute Praxis, die sich auf Grund von Artikel 30 der Verordnung von 1906 gebildet hat. Absatz 3 des Artikels 16 ergänzt die bestehende Regelung. Die Aufsichtsbehörde kann den Bestand der Versicherung nur überwachen, wenn ihr Aussetzen oder Aufhören vom Versicherer der Aufsichtsbehörde gemeldet wird. Die Ordnung stimmt mit derjenigen im Motorfahrzeugverkehrsgesetz über die Versicherung des Fahrzeughalters überein.

Verwaltungsmassnahmen und Strafbestimmungen

Artikel 17, Absatz 1, steht an Stelle der entsprechenden Bestimmung des Postverkehrsgesetzes und dient dem gleichen Zweck. Sie ist nur zweckdienlicher gefasst, und das Verfahren ist vereinfacht. Diese Anpassung drängt sich mit Rücksicht auf den rein administrativen Charakter der Ordnungsmassnahme auf.

Absatz 2 erlaubt bei schweren oder wiederholten Zuwiderhandlungen gegen das Gesetz und die Konzession deren Aufhebung, wogegen im Sinne von Artikel 8 die Beschwerde an den Bundesrat gegeben ist.

Gegenwärtig bestehen Zweifel über die Anwendbarkeit gewisser Strafbestimmungen des Motorfahrzeugverkehrsgesetzes auf Trolleybusbetriebe. Artikel 18 schafft darüber die erwünschte Abklärung, wobei die Strafbestimmungen wegen Fahrens ohne Fahrzeugausweis als für Trolleybusbetriebe gegenstandslos ausgenommen wurden.

Übergangs- und Schlussbestimmungen

Da das Gesetz eine bisher teilweise lückenhafte Ordnung vervollständigt, rechtfertigt es sich, es auch auf die schon vor seinem Inkrafttreten bestehenden Unternehmungen anzuwenden und die bisher erteilten Konzessionen innert angemessener Frist dem Gesetz anzupassen.

Sollten technische Neuerungen die Konstruktion von Trolleybusfahrzeugen und damit die Betriebsart so wesentlich ändern, dass die Anwendung von Be-

stimmungen dieses Gesetzes unmöglich oder sinnlos würde, so soll der Bundesrat die sich aufdrängenden vorläufigen Massnahmen bis zur gesetzlichen Regelung treffen können. Artikel 69, Absatz 5, des Motorfahrzeugverkehrsgesetzes und Artikel 109 des Luftfahrtsgesetzes enthalten ähnliche Bestimmungen.

Der Ihnen vorgelegte Gesetzesentwurf soll die Rechtsstellung der Trolleybusunternehmungen klären. Diese Ergänzung der Gesetzgebung ist dringlich und wird von erheblichem Einfluss sein auf die Sanierung und Entwicklung einer Reihe von dem städtischen und dem Überlandverkehr dienenden öffentlichen Transportanstalten, welche sich zum Ersatz des Strassenbahn- durch den Trolleybusbetrieb veranlasst sehen. Wir empfehlen Ihnen den Gesetzesentwurf zur Annahme und versichern Sie, Herr Präsident, geehrte Herren, unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 26. Juli 1949.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

E. Nobs

Der Bundeskanzler:

Leimgruber

(Entwurf)

Bundesgesetz

über

die Trolleybusunternehmen

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf Artikel 23, 26, 36, 37^{bis}, 41^{bis}, 64 und 64^{bis} der Bundes-
verfassung,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 26. Juli 1949,
beschliesst:

I. Allgemeine Bestimmungen

Art. 1

¹ Diesem Gesetz unterstehen die Unternehmen des öffentlichen Geltungsbereich
Verkehrs, welche Trolleybusfahrzeuge verwenden.

² Trolleybus im Sinne dieses Gesetzes ist das motorisch angetriebene
Fahrzeug, welches die zur Bewegung benötigte elektrische Energie aus
einer Fahrleitung entnimmt und auf öffentlichen Strassen verkehrt,
ohne an Schienen gebunden zu sein. In Zweifelsfällen entscheidet der
Bundesrat über die Anwendbarkeit dieses Gesetzes.

³ Vorbehalten bleiben von diesem Gesetz abweichende Bestimmun-
gen von zwischenstaatlichen Vereinbarungen, welche auf Trolleybus-
fahrzeuge anwendbar sind.

Art. 2

Den diesem Gesetz unterstehenden Unternehmen steht das Enteignung
Enteignungsrecht nach Massgabe des Bundesgesetzes über die Enteig-
nung zu.

Art. 3

¹ Auf die diesem Gesetz unterstehenden Unternehmen finden die Verpfändung
und Zwangs-
vollstreckung
Vorschriften der Bundesgesetzgebung über die Verpfändung und Zwangs-
liquidation von Eisenbahnunternehmen Anwendung.

² Das Pfandrecht umfasst die dem Betrieb dienenden Grundstücke
und Hochbauten, elektrischen Anlagen und Fahrzeuge.

II. Konzession

Art. 4

1. Bundeskonzession und kantonale Bewilligung

¹ Die regelmässige Beförderung von Personen und Sachen mit Trolleybusfahrzeugen bedarf einer eidgenössischen Konzession. Sie wird vom eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement auf bestimmte Dauer erteilt, welches vor der Erteilung die beteiligte Kantonsregierung sowie die öffentlichen Transportanstalten der Landesgegend anhört.

² Die Konzession wird nur erteilt, wenn die zuständige kantonale Behörde die Bewilligung zur Benützung der öffentlichen Strasse erteilt hat.

Art. 5

2. Pflichten des Konzessionsinhabers

Der Inhaber der Konzession ist berechtigt und verpflichtet, den Betrieb gemäss den Bestimmungen dieses Gesetzes und der Konzession auszuüben.

Art. 6

3. Übertragung

¹ Das eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement kann nach Anhörung der Kantonsregierung die Konzession oder einzelne damit verbundene Rechte und Pflichten auf eine andere Unternehmung übertragen.

² Werden einzelne Rechte und Pflichten übertragen, so haftet der Inhaber der Konzession weiterhin für die Erfüllung dieser Verpflichtungen.

III. Aufsicht

Art. 7

1. Aufsichtsbehörde

Das eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement führt die Aufsicht über die Trolleybusunternehmungen. Es kann sie durch nachgeordnete Amtsstellen ausüben lassen. Die für den Motorfahrzeugverkehr zuständigen Behörden sind zur Mitwirkung heranzuziehen. Der Bundesrat ordnet die Zusammenarbeit der beteiligten Behörden.

Art. 8

2. Beschwerde

¹ Die Entscheide des Departementes über die Erteilung oder Verweigerung, Übertragung sowie Aufhebung der Konzession können sowohl von der Unternehmung als von der Regierung des beteiligten Kantons mit Beschwerde an den Bundesrat angefochten werden.

² Gegen Verfügungen nachgeordneter Amtsstellen kann die Unternehmung Beschwerde beim eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement erheben, welches endgültig entscheidet.

³ Im übrigen finden die Bestimmungen des siebenten Titels des Bundesgesetzes über die Organisation der Bundesrechtspflege Anwendung.

IV. Bestimmungen über Bau und Betrieb

Art. 9

Der Bundesrat kann, nach Anhörung der beteiligten Kantone und der konzessionierten Unternehmungen, Vorschriften über die technische Normalisierung der Anlagen und Fahrzeuge erlassen.

1. Technische Normalisierung

Art. 10

Auf die Erstellung, den Unterhalt und Betrieb der elektrischen Anlagen und Einrichtungen finden die Bestimmungen der Bundesgesetzgebung über elektrische Anlagen Anwendung.

2. Elektrizitätsgesetzgebung

Art. 11

¹ Die Unternehmung untersteht den Vorschriften über die Nebenbahnen, insbesondere in bezug auf:

3. Eisenbahngesetzgebung

- a. die Plangenehmigung,
- b. die Fahrpläne, die Betriebsunterbrechungen und die Meldung von Unfällen,
- c. die Beförderungsbedingungen und die Tarife,
- d. das Rechnungswesen und die Statistik,
- e. die Arbeits- und Ruhezeit des Personals und die Personalfürsorgeeinrichtungen,
- f. die Konzessions- und Verwaltungsgebühren,
- g. die Stempelabgaben auf Frachturkunden.

² Die Artikel 12—15 bleiben vorbehalten.

Art. 12

Für die Ausrüstung der Fahrzeuge und das Verhalten auf der Strasse gelten die Vorschriften der Bundesgesetzgebung über den Motorfahrzeugverkehr. Vorbehalten bleiben die in diesem Gesetz genannten Ausnahmen.

5. Motorfahrzeugverkehrsgesetzgebung
a. Grundsatz

Art. 13

¹ Die Zulassung der Fahrzeuge und Anhänger zum Verkehr sowie die Eröffnung des Betriebes bedürfen der vorherigen Bewilligung der Aufsichtsbehörde. Jedes Fahrzeug muss das Kennzeichen der Unternehmung und eine Nummer tragen.

b. Zulassung der Fahrzeuge und Betriebsöffnung

² Die Bewilligung ersetzt den Fahrzeugausweis und die Nummer das Kontrollschild. Die Bewilligung wird sowohl der Unternehmung als der zuständigen kantonalen Behörde mitgeteilt.

Art. 14

c. Führer-
ausweis

¹ Der Führerausweis wird von der zuständigen kantonalen Behörde erteilt. Die Aufsichtsbehörde hat vorher zu bescheinigen, dass der Führer sich über die Kenntnis und die Bedienung der mechanischen und elektrischen Einrichtungen des Trolleybusfahrzeuges ausgewiesen hat.

² Die Verweigerung und der Entzug von Führerausweisen sind mit der Begründung der Aufsichtsbehörde mitzuteilen.

³ Der Bundesrat kann Vorschriften über die Ausbildung und Prüfung von Trolleybusführern erlassen.

V. Haftpflicht und Versicherung

Art. 15

1. Haftpflicht

¹ Wird durch den Betrieb eines von der konzessionierten Unternehmung verwendeten Trolleybusfahrzeuges ein Mensch getötet oder verletzt oder Sachschaden verursacht, so haftet diese nach den Bestimmungen des Bundesgesetzes über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr. Dessen Bestimmungen über die Haftpflicht beim Wechsel des Halters finden jedoch keine Anwendung.

² Ist die Tötung oder Verletzung oder der Sachschaden durch den Betrieb einer elektrischen Anlage oder die Einwirkung des elektrischen Stromes auf das Fahrzeug verursacht, so haftet die Unternehmung nach den Bestimmungen des Bundesgesetzes über die Schwach- und Starkstromanlagen.

³ Die Klage kann beim Gericht am Sitze der Unternehmung oder des Ortes, wo sich der Unfall ereignet hat, erhoben werden.

Art. 16

2. Versicherung

¹ Die Unternehmung hat eine Haftpflichtversicherung abzuschliessen zur Deckung des durch ihren Betrieb verursachten Schadens. Die Versicherungssummen dürfen nicht geringer sein als diejenigen, welche die Bundesgesetzgebung über den Motorfahrzeugverkehr dem Halter von schweren Motorwagen zum Personentransport vorschreibt.

² Die Versicherung muss bei einer vom Bundesrat in der Schweiz zum Geschäftsbetrieb zugelassenen Versicherungsunternehmung oder einer andern, von der Aufsichtsbehörde anerkannten Einrichtung abgeschlossen sein. Der Versicherungsvertrag bedarf der Genehmigung der Aufsichtsbehörde.

³ Der Betrieb darf erst eröffnet und nur solange aufrechterhalten werden, als die Versicherung besteht. Der Versicherer ist verpflichtet, das Aussetzen oder Aufhören der Versicherung der Aufsichtsbehörde zu melden.

VI. Verwaltungsmassnahmen und Strafbestimmungen

Art. 17

¹ Verstösst die Unternehmung gegen die ihr durch dieses Gesetz, 1. Ordnungswidrigkeiten
a. Ordnungsbusse
seine Vollziehungsvorschriften und die Konzession auferlegten Ordnungsvorschriften, so können die Unternehmung oder Personen, welche für sie gehandelt haben oder hätten handeln sollen, vom Post- und Eisenbahndepartement mit Ordnungsbusse von fünfzig bis zweitausend Franken belegt werden.

Der Bundesrat entscheidet endgültig.

² Bei schwerer oder wiederholter Zuwiderhandlung gegen dieses Gesetz, seine Vollziehungsvorschriften und gegen die Bestimmungen der Konzession, oder, wenn die Konzession gegenstandslos geworden ist, kann das eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement die Konzession ohne Entschädigung an den Inhaber aufheben. Die Kantonsregierung ist vorher anzuhören. b. Aufhebung der Konzession

Art. 18

Die Strafbestimmungen des Bundesgesetzes über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr finden Anwendung, mit Ausnahme derjenigen über das Fahren ohne Fahrzeugausweis und über das Kontrollschild. 2. Vergehen und Übertretungen

VII. Übergangs- und Schlussbestimmungen

Art. 19

¹ Dieses Gesetz findet auch Anwendung auf vor seinem Inkrafttreten konzessionierte Trolleybusunternehmungen. Soweit nötig, sind die Konzessionen innert drei Jahren den gesetzlichen Bestimmungen anzupassen. Übergangsbestimmungen

² Der Bundesrat ist ermächtigt, bei neuen technischen Erscheinungen bei Trolleybusfahrzeugen diejenigen Massnahmen zu treffen, die sich bis zur gesetzlichen Regelung als notwendig erweisen.

Art. 20

Der Bundesrat bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens und erlässt die Vollziehungsvorschriften. Er hört vor dem Erlass die für den Motorfahrzeugverkehr zuständigen Behörden an. Inkrafttreten und Vollzug

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung zum Entwurf eines Bundesgesetzes über Trolleybusunternehmen (Vom 26. Juni 1949)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1949
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	30
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	5659
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	28.07.1949
Date	
Data	
Seite	107-119
Page	
Pagina	
Ref. No	10 036 715

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.