

10160

Botschaft
des Bundesrates an die Bundesversammlung
über die Erteilung einer neuen Konzession für die
Waldenburgerbahn

(Vom 23. Dezember 1968)

Herr Präsident!
Hochgeehrte Herren!

Wir beehren uns, Ihnen mit dieser Botschaft den Entwurf eines Bundesbeschlusses über die Erteilung einer neuen Konzession für die Waldenburgerbahn zu unterbreiten.

I. Geschichtlicher Rückblick

Mit Beschluss vom 19. April 1870 (Eisenbahnaktensammlung, alte Folge [EAS a. F.] 7 90) erteilte der Landrat des Kantons Basel-Landschaft einem Initiativkomitee zuhanden einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Liestal nach Waldenburg, eventuell bis Langenbruck, «unter dem Vorbehalt der Genehmigung der Basellandschaftlichen Stimmbürger sowie der Bundesbehörden». Die Konzession wurde für die Dauer von 99 Jahren, das heisst bis zum 1. Januar 1970, verliehen. In der Volksabstimmung vom 18. Juni 1871 entschied sich die Mehrheit der Stimmbürger für die Erteilung einer Konzession. Mit Beschluss vom 20. Juli 1871 (EAS a. F. 7 97) genehmigte die Bundesversammlung die durch den Kanton erteilte Konzession. Als die Zentralbahngesellschaft im Jahre 1872 die Konzession für den Bau einer Bahn von Liestal nach Reigoldswil-Mümliswil (Wasserfallenbahn) erhielt, wurde ihr bei dieser Gelegenheit die Verpflichtung auferlegt, die Waldenburgerbahn zu bauen. Am 24. September 1873 (EAS 1 259) wurde die Konzession für den Bau und Betrieb der Waldenburgerbahn durch die Bundesversammlung auf die Zentralbahngesellschaft übertragen. Da diese nicht in der Lage war, die Waldenburgerbahn zu erstellen, beauftragte sie am 20. Dezember 1879 die Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur mit der Ausführung des Bahnbaues. Am 24. Februar 1880 beschloss der Bundesrat gestützt auf eine Ermächtigung der Bundesversammlung, die Konzession auf die Waldenburgerbahngesellschaft zu übertragen, die am 25. November 1879 in Waldenburg gegründet worden war. Durch die Konzession (Art. 1) wurde die Gesellschaft ermächtigt, eine normal- oder schmal-

spurige Eisenbahn vorerst von Liestal bis Waldenburg zu bauen und erst später, gestützt auf die gemachten Erfahrungen, über den Weiterbau bis Langenbruck zu entscheiden. Gleichzeitig wurde sie verpflichtet (Artikel 11 der Konzession), den Bau der Bahn so zu fördern, dass die Linie Liestal–Waldenburg spätestens auf den 1. Oktober 1880 dem Betrieb übergeben werden könne. Die Kosten für den Bahnbau und die Anschaffung des Rollmaterials (2 Dampflokomotiven, 4 Personenwagen, 1 Post- und Gepäckwagen sowie 8 offene und gedeckte Güterwagen) veranschlagte man auf 370000 Franken. Die interessierten Gemeinden und die Zentralbahngesellschaft hatten sich daran im Ausmasse von 200000 Franken beteiligt. Weitere 170000 Franken wurden durch die Ausgabe von Aktien aufgebracht.

Am 15. März 1880 wurde mit den Bauarbeiten begonnen und am 1. November des gleichen Jahres konnte der Betrieb der Schmalspurbahn mit einer Spurweite von 75 Zentimeter auf der Strecke Waldenburg–Liestal aufgenommen werden. Um die Jahrhundertwende wurde die Verlängerung der Linie bis Langenbruck, allenfalls bis Oensingen angestrebt. Ferner traten verschiedene Interessenten für eine Elektrifikation der Bahn und deren Umbau auf Meter-Spur ein. Damals wurde auch die Verlegung der Geleise auf bahneigenes Trasse in Aussicht genommen. Auch sollte die Anzahl der Kurven verringert und die Neigung einzelner Teilstrecken herabgesetzt werden. In den Jahren nach dem Ersten Weltkrieg konnten diese Vorhaben teilweise ausgeführt werden. Seit 1923 fährt die Waldenburgerbahn zwischen Altmarkt und Liestal auf eigenem Trasse. Zwischen Oberdorf und Niederdorf wurden im Jahre 1926 verschiedene Kurven durch gerade verlaufende Strecken ersetzt. In den folgenden Jahren befasste sich die Unternehmung wiederum mit der bereits früher erörterten Frage der Traktionsänderung. Nachdem die Umstellung auf Dieselbetrieb in Betracht gezogen worden war, gelangte die Verwaltung zum Schluss, dass die Elektrifikation der Linie vorzuziehen sei. Ein weiteres Gutachten kam zum gleichen Ergebnis. Dagegen wurde der von der Bahnverwaltung ebenfalls in Aussicht genommene Umbau der Linie auf Meter-Spur als zu kostspielig bezeichnet.

Zufolge einer starken Opposition innerhalb des kantonalen Parlamentes musste der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft seine Vorlage, in welcher er die Elektrifikation der Bahn befürwortete, zurückziehen und die Einführung einer andern Traktionsart nochmals prüfen lassen. Ein neues Gutachten ergab, dass hohe Investitionen die Bahn finanziell übermässig beanspruchen würden. Die Bahnverwaltung verzichtete daher auf die Elektrifikation und entschloss sich, den Dampfbetrieb auszubauen. An die Anschaffung einer Lokomotive und vier Personenwagen gewährte der Bund in Anwendung des Bundesbeschlusses vom 21. Dezember 1934 über Krisenbekämpfung und Arbeitsbeschaffung (AS 1934 1407) eine Subvention von 42000 Franken; auch die interessierten Gemeinden beteiligten sich an den Kosten. Die Schwierigkeiten, die sich während des Zweiten Weltkrieges bei der Kohlenbeschaffung ergaben, veranlassten die Bahnverwaltung im Jahre 1943, den Gedanken der Elektrifikation der Bahn neu aufzugreifen. Die auf Grund einer ersten Studie des Eidgenössischen

Amtes für Verkehr ermittelten voraussichtlichen Elektrifikationskosten wurden von der Bahn trotz eines in Aussicht gestellten Bundesbeitrages als untragbar erachtet. Im Jahre 1947 unternahm das Eidgenössische Amt für Verkehr eine erweiterte Studie über die verschiedenen Möglichkeiten zur Modernisierung der Bahn. Geprüft wurden insbesondere der weitere Ausbau des Dampf betriebes, die Elektrifikation der Bahn mit oder ohne gleichzeitigen Umbau auf Meter-Spur auf bestehendem oder neuem Trasse sowie der Ersatz durch einen Trolleybus- oder Automobilbetrieb. Der Verwaltungsrat wählte im Frühjahr 1947 als neue Traktionsart die elektrische Zugförderung, sah jedoch von einer Verbreiterung der Spur ab. Im Jahre 1948 übertrug er die Leitung des Betriebes der Waldenburgerbahn für ein Jahr der Direktion der Basler Verkehrs-Betriebe. Auf Ersuchen des Regierungsrates des Kantons Basel-Landschaft erteilte der Verwaltungsrat der Waldenburgerbahn dieser Direktion den Auftrag, ein neues Gutachten über die Modernisierung der Bahn auszuarbeiten. Entgegen dem im Gutachten befürworteten Ersatz der Bahn durch einen Automobilbetrieb beschloss der Verwaltungsrat, die Bahn zu elektrifizieren und sie auf dem bestehenden Trasse zu belassen. Der Beschluss wurde damit begründet, dass die Bahn für die wirtschaftliche Entwicklung des Waldenburgertales erwiesenermassen nach wie vor unentbehrlich sei. Die Öffentlichkeit hat diesen Beschluss mehrheitlich begrüsst. Der Regierungsrat ersuchte dennoch die Generaldirektion der Schweizerischen Post-, Telefon- und Telegraphenbetriebe, die Errichtung einer Regielinie zu prüfen. Diese erklärte sich bereit, den Automobilbetrieb als Ersatz für die Bahn einzuführen. Der Regierungsrat verwarf aber die Idee der Betriebsumstellung, nachdem er von den zu Gunsten der Beibehaltung der Bahn lautenden Argumenten der Bahnverwaltung Kenntnis erhalten hatte. Auf Ersuchen der Waldenburgerbahn gewährte der Bund im Jahre 1952 auf Grund der Bundesgesetze vom 6. April 1939 (BS 7 248) und vom 21. Dezember 1949 (AS 1950 351) über die Hilfeleistung an private Eisenbahn- und Schiffsverkehrsunternehmen für die Elektrifikation der Bahn einen Beitrag von 1 200 000 Franken (600 000 Fr. à fonds perdu und 600 000 Fr. gegen Aushändigung von Prioritätsaktien) oder 40 Prozent der Gesamtkosten. Der Kanton Basel-Landschaft und die Talgemeinden übernahmen je 633 000 Franken oder zusammen 40 Prozent der Gesamtkosten. Für die Finanzierung der restlichen 20 Prozent hatte die Waldenburgerbahn AG zu sorgen. Die im Mai 1952 begonnenen Elektrifikationsarbeiten wurden im Herbst des Jahres 1953 abgeschlossen. Am 26. Oktober 1953 fand alsdann die Eröffnung des fahrplanmässigen elektrischen Bahnbetriebes statt. Im Zusammenhang mit Verbesserungen an der Trasseführung und dem Weiterausbau der Überlandstrasse durch den Kanton Basel-Landschaft wurde in der Zeit vom Oktober 1956 bis April 1967 zwischen Bad Bubendorf und Hölstein das Geleise auf einer Länge von 3,7 km auf bahneigenes Trasse verlegt.

II. Technischer Zustand der Bahn

Die Betriebslänge der Bahn, welche der Eigentumlänge entspricht, misst 13,09 km. Das Geleise, das zum grössten Teil der Kantonsstrasse von Liestal nach

Waldenburg folgt, liegt auf einer Länge von ca. 9 km auf bahneigenem Trasse. Für die übrigen ca. 4 km, wovon 750 m auf die Durchfahrt von Oberdorf entfallen, wird die öffentliche Strasse beansprucht. Auf der Strecke Hölstein-Oberdorf/St. Peter wird die Bahn noch auf einer Länge von rund 3,3 km von der Strasse getrennt und auf ein bahneigenes Trasse verlegt werden müssen. Die Strecke weist drei Eisenbrücken von einer Gesamtlänge von 76 m auf. Die grösste Neigung beträgt 30 Promille. Von den 40 Niveauübergängen sind zwei durch automatische Halbarrieren und einer durch handbediente Schranken gesichert. Weitere 26 Übergänge sind durch Warnkreuze und die übrigen durch andere Signale gekennzeichnet. Drei Kreuzungen der Bahn mit Strassen und Wegen sind als Unterführung und fünf als Überführung gebaut. Von den insgesamt 11 Stationen und Haltestellen sind 4 unbedient. Im Bahnhof Liestal erfolgt die Abfertigung durch das Personal der Schweizerischen Bundesbahnen. Die Mitbenützung des Bahnhofes in Liestal und die Benützung der Geleisestrecke Liestal-Altmarkt werden durch einen am 2./18. Dezember 1929 zwischen der Waldenburgerbahn und den Schweizerischen Bundesbahnen abgeschlossenen Vertrag geregelt.

Bei der Betriebseröffnung im November 1880 wies die Bahn einen Personalbestand von 13 Personen auf, der bis zum Jahre 1968 auf 28 Personen angewachsen ist.

Die Bahn verfügt heute über 3 Personentriebwagen und 10 vierachsige Personenwagen und weist damit ein Sitzplatzangebot für 515 Personen auf. Das Rollmaterial umfasst im weitem 1 Gepäckwagen, 1 Postwagen sowie 20 Güter- und 4 Dienstwagen. Die Bahn setzt zudem seit dem Jahre 1962 vorwiegend im Güterverteilerverkehr in Waldenburg, Langenbruck und Oberdorf sowie für den Milchtransport aus dem Waldenburgertal nach Basel zwei Lastwagen von 4 bzw. 8,36 Tonnen Nutzlast ein, dazu einen 8,2-Tonnen-Anhänger.

Die Bahnanlagen und festen Einrichtungen sowie das Rollmaterial befinden sich in gutem Zustand.

III. Verkehrsentwicklung und finanzielle Lage

Der Personenverkehr der Bahn hat sich seit der Betriebsaufnahme mehr als verzehnfacht. Die Zahl der beförderten Personen betrug im Jahre 1881 total 73 704. In den folgenden Jahren nahm der Verkehr ununterbrochen zu. Im Jahre 1915 wurden 191 133 Personen befördert. Nach einem leichten Rückgang während den Jahren des Ersten Weltkrieges stieg die jährliche Zahl der Fahrgäste wiederum an. Im Jahre 1935 benützten 316 879 Personen die Bahn. Eine sinkende Tendenz wiesen die Jahre bis zum Ausbruch des Zweiten Weltkrieges auf. Im Jahre 1944 wurde als Folge der Militärtransporte erstmals die Verkehrsspitze von über 500 000 beförderten Personen erreicht. Die Zahl der Bahnbenützer in den nachfolgenden Jahren war unterschiedlich. Sie schwankte zwischen 379 895 und 481 399 pro Jahr. Eine besonders starke Verkehrsentwicklung trat nach der Elektrifikation der Bahn ein. Die Zahl der 1953 beförderten 380 732 Personen stieg im Jahre 1954 auf 505 980 Personen an (Zunahme 125 248). Im Jahre 1967 konnten 812 709 beförderte Personen registriert werden.

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr im Jahre 1967 betragen 78,2 Prozent des gesamten Verkehrsertrages. Davon stammten 64 Prozent aus dem Einzel- und Gruppenreise- und 36 Prozent aus dem Abonnementsverkehr.

Der Güterverkehr, einschliesslich Gepäckverkehr und Postsendungen, betrug im ersten Betriebsjahr total 2632 Tonnen. Gewisse Spitzen im Güterverkehr wurden erreicht 1905 mit 12761 Tonnen, 1930 mit 8433 Tonnen, 1945 mit 9716 Tonnen, 1960 und 1961 mit 8473 bzw. 8472 Tonnen. Im Jahre 1967 wurden mit der Bahn 4785 Tonnen Güter befördert. Dazu kommen die von der Bahnverwaltung im gleichen Jahr auf der Strasse mit Lastwagen und Anhänger aus dem Waldenburgertal nach Basel beförderten 4499 Tonnen Milch, was total 9284 Tonnen transportierte Güter ergibt. Die Einnahmen aus dem gesamten Güterverkehr (ohne Milchtransporte) im Jahre 1967 betragen 21,8 Prozent des Verkehrsertrages.

In den beiden ersten Betriebsjahren betrug das Gesellschaftskapital 250000 Franken. Vom gesamten Aktienkapital befanden sich 35 Prozent in öffentlicher und 65 Prozent in privater Hand. Für die Finanzierung der Verlegung der Linie Liestal-Altmarkt wurde im Jahre 1923 das Aktienkapital auf 390000 Franken erhöht. Gleichzeitig wurden die Aktien, die ursprünglich in solchen ersten und zweiten Ranges bestanden, in Prioritäts- bzw. Stammaktien umgewandelt und die letztern zudem um die Hälfte ihres Nominalbetrages herabgesetzt. Im Zusammenhang mit dem Ausbau des Dampfbetriebes und der gleichzeitigen Beschaffung von neuem Rollmaterial hatte die Generalversammlung beschlossen, die Prioritätsaktien auf 50 Prozent und die Stammaktien auf 1 Prozent des damaligen Betrages herabzusetzen und zusätzlich neue Aktien herauszugeben. Das neue Gesellschaftskapital betrug somit im Jahre 1937 total 295350 Franken. Nach Einführung der Elektrifikation der Bahn in den Jahren 1952/53 wurde das Aktienkapital auf 1917016 Franken erhöht. Das seither unveränderte Kapital gehört zu 31 Prozent dem Bund, zu 33 Prozent dem Kanton Basel-Landschaft; weitere 33 Prozent sind im Besitze der Gemeinden und die restlichen 3 Prozent sind auf Private verteilt.

Dividenden in unterschiedlicher Höhe zwischen 2 und 5 Prozent wurden für die Prioritätsaktien nur in den Jahren 1883 bis 1918 und für die Stammaktien von 1883 bis 1890 und von 1907 bis 1913 ausbezahlt.

Seit der Elektrifikation der Bahn hat die Betriebsrechnung alljährlich mit einem Einnahmenüberschuss abgeschlossen. Die festen Verbindlichkeiten, bestehend aus einem Elektrifikations- und einem Hypothekendarlehen, konnten bis zum Jahre 1967 von ursprünglich 790000 Franken auf 524218 Franken gesenkt werden. Der Bestand der Abschreibungen erhöhte sich im Zeitraum 1954 bis 1967 von 719568 Franken auf 1776392 Franken. Die flüssigen Mittel beliefen sich Ende 1967 auf 1544348 Franken. Den Guthaben von 99683 Franken standen laufende Verbindlichkeiten von 72744 Franken gegenüber. Auf der Passivseite waren die Reserven auf Ende 1967 mit 675725 Franken ausgewiesen. Der Betriebskoeffizient (Verhältnis zwischen Betriebsaufwand und Betriebsertrag) beträgt seit Jahren rund 90 Prozent. Die guten Jahresabschlüsse führten zu einer er-

freulichen Konsolidierung der Unternehmung; so erlaubte der Abschluss des Jahres 1967 eine Rücklage für Oberbauerneuerungen von 120000 Franken. Die gleiche Jahresrechnung wies einen Aktivsaldo von 3938 Franken auf. Die Entschädigungen des Bundes zur Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Ausmasse eines Drittels der gesetzlichen Abschreibungen (Eisenbahngesetz Art. 51) betragen in den Jahren 1964 bis 1967 jeweils zirka 30000 Franken.

IV. Konzessionsgesuch und Vernehmlassungen

Im Gesuch vom 22. Juli 1967 hebt der Verwaltungsrat der Waldenburgerbahn AG die volkswirtschaftliche Bedeutung der Bahn hervor. Die 40 täglich verkehrenden Züge und die beiden Lastwagen mit Anhänger für die Milchtransporte und den Camionnagedienst bildeten ein genügendes Transportangebot, um die verkehrsmässige Erschliessung des Waldenburgertales zu gewährleisten. Den rund 8000 Talbewohnern vermittele die Bahn den Anschluss an die SBB-Linie in Liestal. Ab Waldenburg werde durch die PTT-Linie die Verbindung mit Langenbruck und Balsthal hergestellt. Im Sommer und im Winter diene die Bahn auch dem Touristenverkehr. Der Güterverkehr werde voraussichtlich in den nächsten Jahren zunehmen, denn immer mehr Kunden zögen es vor, ihre Gütertransporte der Bahn anzuvertrauen. Für einige grössere Firmen seien bereits Zubringer- und Abholdienste eingerichtet worden.

Gemäss Artikel 5 des Eisenbahngesetzes (AS 1958 335) war zu prüfen, ob die Interessen der Landesverteidigung einer Konzessionserneuerung nicht entgegenstehen oder der Verkehr nicht zweckmässiger und wirtschaftlicher durch ein anderes Verkehrsmittel bedient werden kann. Im weitern war zu prüfen, ob der Kanton Basel-Landschaft Einwände gegen die Erneuerung der Konzession zu erheben habe und ob ein Recht auf Rückkauf der Bahn durch denselben oder die beteiligten Gemeinden in der Konzession verankert werden sollte.

Der Kanton Basel-Landschaft beantragt in seiner Vernehmlassung vom 8. Februar 1968 die Erneuerung der Konzession für die Dauer von 50 Jahren. Er verzichtet jedoch auf ein Rückkaufsrecht. Für die teilweise Benützung der öffentlichen Strassen durch die Bahn hat der Kanton Basel-Landschaft am 8. Februar 1968 die Bewilligung erteilt.

Die Generalstabsabteilung des Eidgenössischen Militärdepartementes sowie die Generaldirektionen der Schweizerischen Bundesbahnen und der Schweizerischen Post-, Telefon- und Telegraphenbetriebe brachten keine Einwendungen gegen eine Konzessionserneuerung vor.

Die Bahn kann gegenwärtig als das geeignetste Mittel zur Bedienung des Verkehrs im Waldenburgerthal bezeichnet werden.

Auf Grund dieser Erwägungen gelangen wir zum Schluss, dass die Bedingungen für die Erteilung beziehungsweise Erneuerung der Konzession im Sinne von Artikel 5, Absatz 1 des Eisenbahngesetzes erfüllt sind.

V. Konzessionsentwurf

Der Ihnen hiermit unterbreitete Konzessionsentwurf entspricht der seit dem Inkrafttreten des neuen Eisenbahngesetzes üblichen Fassung.

Dieser Entwurf sieht in Artikel 2 die für die Eisenbahnkonzessionen normale Geltungsdauer von 50 Jahren vor.

Die Beförderungspflicht laut Artikel 8 des Konzessionsentwurfes entspricht den bisherigen Konzessionsbestimmungen.

Der Kanton Basel-Landschaft hat sich mit dem vorgeschlagenen Konzessionstext einverstanden erklärt.

Die Verfassungsmässigkeit

der Vorlage des einfachen Bundesbeschlusses ergibt sich aus Artikel 5, Absatz 1 und 2 des Eisenbahngesetzes, das auf den Artikeln 23, 24^{ter}, 26, 34, Absatz 2, 36 und 64 der Bundesverfassung beruht.

VI. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen, dem folgenden Entwurf eines Bundesbeschlusses über die Erteilung einer neuen Konzession für die Waldenburgerbahn zuzustimmen.

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

Bern, den 23. Dezember 1968

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Bundespräsident:

Spühler

Der Bundeskanzler:

Huber

(Entwurf)

**Bundesbeschluss
über die Erteilung einer neuen Konzession für die
Waldenburgerbahn**

*Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,*

gestützt auf Artikel 5 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957¹,
nach Einsicht in ein Gesuch der Waldenburgerbahn AG vom 22. Juli 1967,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 23. Dezember 1968,

beschliesst:

I

Der Waldenburgerbahn AG wird unter den nachstehend aufgeführten Bedingungen eine neue Konzession für den Bau und Betrieb einer Schmalspurbahn erteilt.

Gesetzgebung

Art. 1

Die Bundesgesetze sowie alle übrigen bundesrechtlichen Vorschriften über den Bau und Betrieb der vom Bund konzessionierten Eisenbahnen sind zu beachten.

Dauer

Art. 2

Die Konzession wird für die Dauer von 50 Jahren, d. h. für die Zeit vom 1. Januar 1970 bis 31. Dezember 2019, erteilt.

Sitz

Art. 3

Die Unternehmung hat ihren Sitz in Waldenburg.

¹ AS 1958 335

Strecke

Art. 4

Die Konzession gilt für die Strecke Waldenburg–Liestal.

Strassenbenützung

Art. 5

Für die teilweise Beanspruchung der öffentlichen Strassen durch die Konzessionärin ist die Strassenbenützungsbewilligung des Kantons Basel-Landschaft vom 8. Februar 1968 massgebend.

Lärmbekämpfung

Art. 6

Soweit es mit der Sicherheit des Betriebes vereinbar ist, hat die Konzessionärin die ihr zumutbaren Massnahmen zur Verminderung des durch ihren Betrieb bedingten Lärms zu treffen. Artikel 7 bleibt vorbehalten.

Pläne

Art. 7

Die dem Betrieb dienenden Anlagen sowie die Fahrzeuge dürfen nur nach Plänen und Vorlagen erstellt oder geändert werden, die von der Aufsichtsbehörde genehmigt worden sind. Diese Behörde ist berechtigt, auch nach Erstellung der Anlagen und Fahrzeuge deren Änderung zu verlangen, wenn die Betriebssicherheit oder die Landesverteidigung es erfordert.

Fahrplan

Art. 8

Die Zahl der täglichen Züge und deren Verkehrszeiten haben sich nach den Bedürfnissen zu richten. Die Fahrpläne sind nach den geltenden Bestimmungen aufzustellen und vor dem Inkrafttreten durch die Aufsichtsbehörde genehmigen zu lassen.

Beförderungspflicht und Wagenklassen

Art. 9

¹ Die Konzessionärin übernimmt die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Tieren und Gütern.

² Die Aufsichtsbehörde bestimmt, welche Wagenklassen zu führen sind.

Tarife

Art. 10

¹ Für die Erstellung der Tarife sind die Taxgrundlagen der Schweizerischen Bundesbahnen massgebend.

² Für die Ermittlung der Beförderungspreise dürfen zu den wirklichen Entfernungen Distanzzuschläge berechnet werden.

³ Die Konzessionärin ist verpflichtet, Abonnemente zu ermässigten Preisen auszugeben.

⁴ Die Tarife bedürfen vor ihrem Inkrafttreten der Genehmigung der Aufsichtsbehörde.

Haftpflichtversicherung

Art. 11

¹ Die Konzessionärin hat sich gegen die Folgen ihrer in der Bundesgesetzgebung über die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunternehmungen und der Post umschriebenen Haftpflicht bei einer in der Schweiz zum Geschäftsbetrieb zugelassenen Versicherungsunternehmung oder einer andern, von der Aufsichtsbehörde anerkannten Einrichtung zu versichern.

² Die Verträge über die Haftpflichtversicherung sowie deren nachträgliche Änderung bedürfen der Genehmigung der Aufsichtsbehörde.

Personalfürsorge

Art. 12

¹ Die Konzessionärin hat für das ständige Personal eine Dienstalterskasse oder eine Pensionskasse einzurichten oder es bei einer in der Schweiz zum Geschäftsbetrieb zugelassenen Versicherungsunternehmung oder einer andern, von der Aufsichtsbehörde anerkannten Einrichtung zu versichern.

² Die Konzessionärin hat dafür zu sorgen, dass das Personal gegen die wirtschaftlichen Folgen von Krankheit versichert ist.

Kontrolle

Art. 13

Den eidgenössischen Beamten, denen die Aufsicht über den Bau und Betrieb der Eisenbahn obliegt, ist zu jeder Zeit freie Fahrt und freier Zutritt zu allen Teilen der Anlagen und Fahrzeuge zu gewähren. Das zur Vornahme von Untersuchungen nötige Personal und Material, Pläne inbegriffen, sind ihnen kostenlos zur Verfügung zu stellen. Die Konzessionärin und ihr Personal haben ferner den mit der Kontrolle betrauten Organen alle hiefür notwendigen Auskünfte zu erteilen.

II

Der Bundesrat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Erteilung einer neuen Konzession für die Waldenburgerbahn (Vom 23. Dezember 1968)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1969
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	02
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	10160
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	17.01.1969
Date	
Data	
Seite	24-33
Page	
Pagina	
Ref. No	10 044 215

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.