

## Bericht

des

Bundesrates an die Kommission des Nationalrates für das Nebenbahngesetz zu Art. 12 (Art. 10 des Beschlusses des Ständerates) betreffend Verrechnung der Subventionen für Nebenbahnen.

(Vom 4. April 1899.)

Tit.

Mit Zuschrift von 23. Februar 1899 teilen Sie uns mit, daß Sie beschlossen haben, Art. 12 des bundesrätlichen Entwurfes eines Nebenbahngesetzes zu streichen, weil er, nach Annahme der Eisenbahnverstaatlichung, zu Komplikationen führen und unbegründete Hoffnungen wecken könnte; immerhin wünschen Sie, daß der Bundesrat sich noch darüber ausspreche, ob er sich mit dieser Streichung einverstanden erklären könne oder nicht.

I.

Art. 12 unseres Entwurfes lautet: „Art. 12. Wenn sich eine Bahnunternehmung an der Erstellung einer Nebenbahn durch Leistung einer Subvention à fonds perdu beteiligt, ist sie berechtigt, deren Betrag ohne Abzug und ohne Verpflichtung zu Abschreibungen ihren Bauconto zu belasten. Auf schon geleistete Subventionen findet diese Bestimmung keine Anwendung.“

Der Ständerat hat diese Bestimmungen durch folgende Zusätze ergänzt:

„Das Gleiche gilt für Leistungen von Nebenbahnen an andere öffentliche Verkehrsunternehmungen.“

„Ebenso dürfen Beiträge an Bauarbeiten, welche eine Bahnunternehmung im Interesse der Erweiterung oder Verbesserung einer mit Bahngleisen belegten Straße verabfolgt, auf den Bauconto gebracht werden.“

Über den letzten Satz haben wir uns schon in unserm Berichte vom 24. Mai 1898 an die Kommission des Ständerates ausgesprochen und Ablehnung dieser von der Eingabe einer Versammlung der Vertreter schweizerischer Stadtverwaltungen vom 27. November 1897 angeregten Vorschrift beantragt (pag. 7—8 des genannten Berichtes, ad. 3). Wir sind daher mit dem Streichungsbeschlusse Ihrer Kommission bezüglich dieses Zusatzes einverstanden.

## II.

Zur Begründung des von uns vorgeschlagenen Art. 12 haben wir in der Botschaft vom 5. März 1897 darauf hingewiesen, daß die Aufbringung der erforderlichen Gelder für projektierte Nebenbahnen meistens eine schwierige sein werde. Die bestehenden Privatbahnen verhalten sich, abgesehen von befürchteten Verkehrsablenkungen, namentlich aus dem Grunde ablehnend gegenüber den in ihrem Verkehrsgebiete entstehenden neuen Bahnen, weil sie die Subventionen an andere Bahnen dem Bauconto nicht belasten dürfen. „Wenn sie die Subvention in der Form der Zeichnung von Aktien oder Obligationen leisten, ist eben zu befürchten, daß diese Wertschriften mit Rücksicht auf die zweifelhafte Situation der neuen Unternehmungen nicht im Nennwerte in der Bilanz belassen werden dürfen, sondern auf einen tiefern Kursstand abgeschrieben werden müssen. Findet die Unterstützung der Nebenbahnen aber in der Form einer direkten Subvention à fonds perdu statt, so darf dieselbe, zufolge bestimmter gesetzlicher Vorschrift, nicht auf Baurechnung getragen werden. Es müßten somit auf Grund der bestehenden Gesetzgebung alle diese Subventionen direkt auf Betriebsrechnung abgeschrieben oder den zu amortisierenden Beträgen beigelegt werden. Es liegt auf der Hand, daß weder das eine noch das andere Verfahren für die Hauptbahnen einen besondern Anreiz zur Beteiligung an Nebenbahnen bilden kann. Daher empfiehlt es sich, die Bestimmung zu treffen, daß Subventionen à fonds perdu, die von Hauptbahnen an die Erstellung von Nebenbahnen geleistet werden, dem Bauconto der erstern ohne Abzug belastet werden dürfen. Die Konsequenz einer solchen Bestimmung ist allerdings, daß beim konzessionsgemäßen Rückkauf der Bund mit diesen Beträgen belastet wird; beim

Rückkauf nach dem Anlagekapital direkt und beim Rückkauf nach dem kapitalisierten Reinertrag indirekt durch Entlastung der Betriebsrechnung von bezüglichen Abschreibungen. Das Opfer, welches diesfalls vom Bunde zu bringen ist, wird aber ein verhältnismäßig kleines sein und fällt nicht in Betracht gegenüber den Leistungen, welche das Ausland, z. B. Frankreich, Belgien, Deutschland und Italien, für Ausgestaltung ihres Sekundärbahnnetzes bringen. Eine solche indirekte Unterstützung der Nebenbahnen durch Erleichterung der Finanzierung derselben, unter Beteiligung der Hauptbahnen, ist wirtschaftlich gewiß nur zu rechtfertigen.

„Wir nehmen auch keinen Anstand, diese ausnahmsweise Belastung des Baucontos, im Widerspruche zu Art. 9 des Rechnungsgesetzes vom 27. März 1896, vorzuschlagen, welcher in litt. c diese Verrechnung von Subventionen oder Beiträgen an andere Eisenbahnen ausdrücklich untersagt. So richtig es ist, solche Beiträge grundsätzlich aus der Baurechnung zu entfernen, da sie in keinem Zusammenhang mit der Erstellung der subventionierenden Bahn stehen, kann unseres Erachtens eine Ausnahme von der Regel gemacht werden, um einen bestimmten volkswirtschaftlichen Nutzen, die Förderung der Nebenbahnen durch die Hauptbahnen zu erreichen. Wir verhehlen uns dabei nicht, daß für den Fall des Rückkaufes, diese Subventionen von den Bahnen eigentlich nur vorgeschossen worden sind und vom Bunde rückerstattet werden müssen, wie wenn sie eine wirkliche Bauausgabe für die subventionierende Bahn wären.“

Wir geben zu, daß diese Gründe von ihrer Bedeutung wesentlich verloren haben, nachdem die Verstaatlichung der Hauptbahnen beschlossen ist und bis 1903 (für die Gotthardbahn bis 1909) wird durchgeführt werden. Es ist kaum voraus zu sehen, daß während der kurzen Übergangsperiode die zurückzukaufenden Bahnen sich mit Subventionen an Nebenbahnen beteiligen werden. Namentlich die Bahngesellschaften, deren Linien nach dem Reinertrage zurückgekauft werden, die Schweizerische Centralbahn, die Gotthardbahn, ein Teil der Linien der Nordostbahn und voraussichtlich die Vereinigten Schweizerbahnen, werden solche Subventionen nicht bewilligen, da durch dieselben ihre Rückkaufentschädigung nicht erhöht wird und die aus dem Bau der Nebenbahn zu erwartende Verkehrsvermehrung nicht mehr den Bahngesellschaften, sondern den künftigen Bundesbahnen zu gute kommen wird.

Anders liegt die Sache bei der Jura-Simplon-Bahn, deren Rückkauf voraussichtlich auf Grund des Anlagekapitales erfolgen

wird; ihr wären bezügliche Subventionen durch den Bund zu ersetzen. Es ist allerdings anzunehmen, daß auch diese Bahnverwaltung in der Übergangsperiode kaum solche Subventionen beschließen wird, jedenfalls nicht ohne vorherige Verständigung mit den Bundesbehörden.

Immerhin besteht eine Ungleichheit der Verhältnisse für die an Nebenbahnen interessierten Landesgegenden, je nachdem sie im Gebiete der einen oder andern Hauptbahn liegen; wir begreifen daher die Bedenken, welche gegen die Aufrechterhaltung des Art. 12 geäußert worden sind.

Es bleibt der Fall, wo eine Nebenbahn eine andere Nebenbahn à fonds perdu subventioniert. Beteiligungen von Nebenbahnen an andern Bahnunternehmungen, sowie an andern Verkehrsunternehmungen finden allerdings statt. So hat z. B. die Emmenthalbahn eine Beteiligung an der Weißensteinbahn beschlossen; die Schweizerische Seethalbahn steht in Beziehung zur Dampfschiffahrt auf dem Hallwylersee. Wir glauben aber nicht, daß ein Hemmnis für das Zustandekommen neuer Nebenbahnen geschaffen werde, wenn eine bezügliche Bethätigung von Nebenbahnen auf den Weg der Aktienzeichnung verwiesen bleibt. Die Leistung von Subventionen à fonds perdu würde doch nur in ganz seltenen Fällen eintreten. Bei unserem Vorschlage waren in der Hauptsache die Hauptbahnen ins Auge gefaßt worden, welche ein Interesse daran haben können, Verkehr zuleitende Nebenbahnen zu unterstützen.

Aus diesen Gründen erheben wir gegen die von Ihnen beantragte Streichung des Art. 12 unseres Gesetzesentwurfes keine Einwendung.

Genehmigen Sie, Tit., die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 4. April 1899.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**Müller.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Ringier.**



**Bericht des Bundesrates an die Kommission des Nationalrates für das Nebenbahngesetz  
zu Art. 12 (Art. 10 des Beschlusses des Ständerates) betreffend Verrechnung der  
Subventionen für Nebenbahnen. (Vom 4. April 1899.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1899
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	14
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	05.04.1899
Date	
Data	
Seite	433-436
Page	
Pagina	
Ref. No	10 018 696

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dall'Archivio federale svizzero.