

Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend
Genehmigung der Konzession für eine Eisenbahn Dets-
fingen-Baden.

(Vom 20. Dezember 1872.)

Tit. I

Gleichzeitig mit den Konzessionen für die Eisenbahnen Koblenz-Kaufenburg Stein, Baden-Mellingen-Lenzburg-Narau und Oberentfelden-(Kölliken)-Luzernergrenze ist uns auch eine vom Großen Rathe des Kantons Aargau unterm 30. vorigen Monats der Nordostbahngesellschaft ertheilte Konzession für eine Eisenbahn von Baden bis zur zürcherischen Kantonsgrenze bei Detsfingen behufs Auswirkung der Bundesgenehmigung für dieselbe eingereicht worden.

Die Behandlung dieser Konzession wurde verschoben, weil gleich nach ihrem Eingange von Seite der Töftthalbahngesellschaft und der Eisenbahngesellschaft Wintertthur-Singen-Kreuzlingen eine Einsprache gegen die Genehmigung derselben angemeldet wurde.

Diese Einsprache, datirt vom 14. Dezember, ist uns am 19. dies angekommen. In derselben beschwerten sich die Petenten der Hauptsache nach darüber, daß der Stand Aargau der Nordostbahn die Konzession für die Strecke Baden-Detsfingen ertheilt und in derselben der genannten Gesellschaft für den Fall einer weitem Konzessionsertheilung für die nämliche Strecke überdies ein Prioritätsrecht in Bezug auf die Wahl

des Trace eingeräumt habe, während das von den Rekurrenten bei Aargau weit früher eingereichte Konzessionsbegehren für erwähnte Bahnstrecke einfach unberücksichtigt gelassen worden sei. Durch diese Konzessionsvertheilung seien die Interessen und Rechte der Töththalbahngesellschaft und der Eisenbahn Winterthur-Singen-Kreuzlingen, welche gemeinschaftlich bereits die Konzessionen für die Linien Winterthur-Bülach-Kantonsgränze bei Otelfingen und Baden-Mellingen-Lenzburg, eventuell Aarau erworben haben, in hohem Grade verletzt, indem ihnen nun die Verbindung zwischen den genannten Linien, welche bestimmt seien, einen Theil der im Werden begriffenen „Schweizerischen Nationalbahn“ zu bilden, durch die Nordostbahn verlegt sei, und zwar in einer Weise, daß, wenn ihnen auch die Konzession für diese Verbindungsbahn nachträglich noch erteilt werde, durch die der Nordostbahn gewährte Priorität bezüglich der Wahl des Trace in Folge der besonderen lokalen Schwierigkeiten des Limmatüberganges bei Baden die Anlage der Bahn so erschwert werde, daß es im Effect einer förmlichen Verhinderung derselben gleichkomme.

Die Rekurrenten beschwerten sich im Fernern darüber, daß diese Konzessionsvertheilung vor sich gegangen sei, ohne daß, wie es Art. 16 des Eisenbahngesetzes vom 28. Heumonats 1852 vorschreibe, dem Bundesrathe von dem betreffenden Konzessionsgesuche Mittheilung gemacht worden wäre, während gerade diese Konzessionsunterhandlungen unter der Mitwirkung des Bundes hätten geführt werden sollen.

Die Einsprache schließt mit dem Begehren, daß die vorliegende Konzession an die Regierung von Aargau zurückgewiesen werde, mit dem Auftrage, das Konzessionsbegehren der Töththalbahn und der Eisenbahn Winterthur-Singen-Kreuzlingen vom 22., 27/28. Januar l. J. und der schweizerischen Nordostbahngesellschaft gleichzeitig, jedenfalls das letztere nicht vor dem ersteren zu erledigen, und zwar unter Beobachtung des Art. 16 des Eisenbahngesetzes vom 28. Heumonats 1852 u. s. w.

Was zunächst die Beschwerde anbelangt, daß die Unterhandlungen über die Ertheilung fraglicher Konzession ohne Mitwirkung der Bundesbehörde stattgefunden, ist zu bemerken, daß zwar allerdings nach dem Wortlaute des zitierten Art. 16 des Eisenbahngesetzes dem Bundesrathe von dem bezüglichen Konzessionsgesuche hätte Kenntniß und Gelegenheit gegeben werden sollen, sich bei den diesfälligen Unterhandlungen vertreten zu lassen. Es ist jedoch hinsichtlich dieses Einwurfes zu berücksichtigen, daß solche Anmeldungen von Konzessionsgesuchen nur in sehr seltenen Fällen stattgefunden haben, und auch, wenn es geschehen, der Bundesrath in der Regel auf eine Vertretung bei den Unterhandlungen verzichtete. Uebrigens hätte im vorliegenden Falle eine Vertretung des Bundesrathes bei den diesfälligen Unterhandlungen nur in Bezug auf

die gerade vorliegende Konzession der Nordostbahngesellschaft, nicht aber in Bezug auf das von der Regierung von Aargau zurückgelegte Konzessionsbegehren der Petenten mitsprechen können, so daß also durch eine solche Mitwirkung des Bundes für Letztere nichts gewonnen worden wäre.

Wir sind deshalb der Ansicht, daß aus der diesfälligen Unterlassung kaum ein hinreichender Grund hergeleitet werden könne, um die Behandlung der von Aargau der Nordostbahn erteilten Konzession zu verschieben, um so weniger, als mit dem Inkrafttreten des neuen Eisenbahngesetzes anderweitig die Mittel an die Hand gegeben sind, die berechtigten Interessen der Rekurrenten bei Ertheilung einer bezüglichen Konzession durch den Bund zu berücksichtigen.

Indem wir aus diesen Gründen Ihnen die von Aargau der Nordostbahn erteilte Konzession zur Behandlung vorlegen, sehen wir uns bezüglich des Inhaltes derselben noch zu einigen wenigen Bemerkungen veranlaßt.

Was in erster Linie das von den Rekurrenten angefochtene, der Nordostbahn durch Art. 1 (3. Alinea) der Konzession zugesicherte Prioritätsrecht bezüglich der Wahl des Trace anbelangt, so scheint uns allerdings in dieser Bestimmung ein Moment zu liegen, welches unter Umständen für eine weitere Konzessionsertheilung für die in Frage stehende Bahnstrecke von oneroser Präjudiz sein könnte. Wir sind deshalb der Ansicht, es solle diese Bestimmung von der Bundesgenehmigung ausgeschlossen werden.

Die Rückkaufstermine anbelangend, stimmen dieselben mit denjenigen der Ihnen in gegenwärtiger Session vorgelegten Aargauer Konzessionen überein; jedoch ist für die Geltendmachung des Rückkaufes (§§ 37 und 38) der erste Termin (16 Jahre vom Tage der Bundesgenehmigung an gerechnet) weggelassen. Da uns nicht bekannt ist, ob diese Weglassung eine zufällige oder absichtliche ist und hieserlei keine Gründe vorhanden sind, diese Konzession anders als die früher vorgelegten zu behandeln, so haben wir im Rückkaufartikel des diesfälligen Beschlußentwurfes besagten ersten Termin eingeschaltet.

In § 37 der ersten Konzession ist im Weiteren die Bestimmung enthalten, daß von dem Rückkaufsrechte nur Gebrauch gemacht werden dürfe, falls die ganze Bahn auf dem aargauischen und zürcherischen Gebiete der Gesellschaft abgenommen werde. Da, zur Zeit wenigstens, noch keine Konzession für eine Fortsetzung des Bahnstückes Baden-Dielzingen durch die Nordostbahn auf zürcherischem Gebiete existirt, so haben wir den angeführten Zusatz in unserm Genehmigungsbeschlußentwurf weggelassen.

Den Termin für den Beginn der Erdarbeiten und die Leistung
 3 Finanzausweises haben wir, dem Art. 7 der Konzession entsprechend,
 f zwei Jahre, vom Tage der Bundesgenehmigung an gerechnet, gestellt.

In der vorliegenden Konzession haben wir noch einige Bestim-
 mungen, z. B. §§ 19 und 20: Zahl der täglichen Fahrten und Coin-
 cenzverhältnisse betreffend, gefunden, welche mit den derzeitigen Be-
 ebs- und Anschlußverhältnissen der schweizerischen Eisenbahnen nicht
 mehr im Einklange stehen. Indessen ist für die gehörige Regelung all-
 2ger Verhältnisse durch das neue Eisenbahngesetz in hinreichende Weise
 sorgt, so daß in dieser Beziehung für die allgemeinen Verkehrs-
 1teressen keinerlei nachtheilige Konsequenzen zu befürchten sind.

Indem wir unsere Berichterstattung über die Konzession Baden-
 telstingen schließen, beantragen wir Ihnen die Gutheißung derselben,
 welchem Zwecke wir Ihnen den nachfolgenden Beschlußentwurf zur
 1enehmigung empfehlen.

Im Uebrigen benutzen wir diesen Anlaß, Sie, Tit., unserer voll-
 mmenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 20. Dezember 1872.

Im Namen des Schweiz. Bundesrathes,
 Der Bundespräsident:

Wettl.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schieß.

(Entwurf)

Bundesbeschluss

betreffend

**die Konzession für eine Eisenbahn von Otelfingen
nach Baden.**

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1) einer vom Grossen Rathe des Kantons Aargau unterm 3. November 1872 der schweizerischen Nordostbahngesellschaft für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von der aargauisch-zürcherischen Grenze bei Otelfingen bis nach Baden ertheilten Konzession;

2) einer bezüglichen Botschaft des Bundesrathes vom 20. Dezember 1872;

in Anwendung des Bundesgesetzes vom 28. Juli 1852,

beschliesst:

Es wird dieser Konzession, mit Ausnahme des 3. Alinea des § 1, unter nachstehenden Bedingungen die Genehmigung des Bundes ertheilt.

Art. 1. In Anwendung von Art. 8, Lemma 3 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen wird dem Bundesrathe vorbehalten, für den regelmässigen periodischen Personentransport, je nach dem Ertrage der Bahn und dem finanziellen Einflusse des Unternehmens auf den Postertrag, eine jährliche Konzessionsgebühr, die den Betrag von Fr. 500 für jede im Betriebe befindliche Wegstrecke von einer Stunde nicht übersteigen soll, zu erheben. Der Bundesrath wird jedoch von diesem Rechte so lange kein

brauch machen, als die Bahnunternehmung nicht mehr als 4% nach erfolgtem Abzug der auf Abschreibungsrechnung getragenen Summen einem Reservefond einverleibten Summen abwirft.

Art. 2. Der Bund ist berechtigt, die konzedirte Eisenbahn samt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, mit Ablauf des 16., 31., 46., 61., 76. und 91. Jahres, vom Tage dieses Beschlusses an gerechnet, gegen Entschädigung an sich zu ziehen, falls er die Gesellschaft jeweiligen fünf Jahre zuvor voraus hiervon benachrichtigt hat.

Kann eine Verständigung über die zu leistende Entschädigungssumme nicht erzielt werden, so wird die letztere durch ein Schiedsgericht bestimmt.

Dieses Schiedsgericht wird so zusammengesetzt, dass jeder Theil zwei Schiedsrichter erwählt und von den letztern ein Obmann beauftragt wird. Können sich die Schiedsrichter über die Person des Obmanns nicht vereinigen, so bildet das Bundesgericht einen Dreierbeschluss, aus welchem zuerst der Kläger und hernach der Beklagte einen der Vorgeschlagenen zu streichen hat. Der Uebrigbleibende ist Obmann des Schiedsgerichts.

Für die Ausmittlung der zu leistenden Entschädigung gelten folgende Bestimmungen:

1. Im Falle des Rückkaufes im 16., 31. und 46. Jahre ist der 25fache Werth des durchschnittlichen Reinertrages, und zwar bei Benützung des ersten Rückkauftermins der fünf, bei Benützung des 2. und 3. Rückkauftermins der zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Bund den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen; im Falle des Rückkaufes im 61. Jahre der 22 $\frac{1}{2}$ fache; im Falle des Rückkaufes im 76. Jahre der 20fache und im Falle des Rückkaufes im 91. Jahre der 18fache Werth dieses Reinertrages zu bezahlen, immerhin jedoch in der Meinung, dass die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als das ursprüngliche Anlagekapital betragen darf. Von dem Reinertrage, welcher bei dieser Berechnung zu Grunde zu legen ist, sind übrigens Summen, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond einverleibt werden, in Abzug zu bringen.

Die Bahn sammt Zugehör ist jeweiligen, zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, in vollkommen befriedigendem Zustande dem Bunde abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, so ist ein verhältnissmässiger Betrag von der Rückkaufsumme in Abzug zu bringen.

Streitigkeiten, welche hierüber entstehen möchten, s
durch das oben erwähnte Schiedsgericht auszutragen.

Art. 3. Binnen einer Frist von 2 Jahren, vom Tage die
Beschlusses an gerechnet, ist der Anfang mit den Erdarbeiten
die Erstellung der Bahn zu machen und zugleich genügender A
weis über die Mittel zur gehörigen Fortführung der Bahnun
nehmung zu leisten, in der Meinung, dass widrigenfalls nach Abl
jener Frist die Genehmigung des Bundes für die vorliegende K
zession erlischt.

Art. 4. Es sollen alle Vorschriften der Bundesgesetzgeb
über den Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen gen
Beachtung finden, und es darf denselben durch die Bestimmung
der gegenwärtigen Konzession in keinerlei Weise Eintrag gescheh

Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend Genehmigung der Konzession für eine Eisenbahn Otelsingen-Baden. (Vom 20. Dezember 1872.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1872
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	57
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	30.12.1872
Date	
Data	
Seite	956-962
Page	
Pagina	
Ref. No	10 007 524

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.