521

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Erteilung einer neuen Konzession für die elektrische Strassenbahn von Aarau nach Schöftland.

(Vom 27. März 1914.)

Die Gesellschaft der elektrischen Strassenbahn Aarau-Schöftland hat sich dazu entschlossen, zur Vereinfachung des Tarifwesens für den Gepäck-, den Tier- und den Güterverkehr die Tarifgrundlagen der schweizerischen Bundesbahnen anzunehmen. Diese Massnahme kann jedoch erst nach Änderung der Taxbestimmungen der Konzession durchgeführt werden. Da die Konzession der Aarau-Schöftland-Bahn bereits fünfmal abgeändert worden ist, äusserte die Bahnverwaltung den Wunsch, es möchte von einer nochmaligen Änderung Umgang genommen und eine neue Konzession erteilt werden. Es wurde daher zwischen der Bahngesellschaft und dem Eisenbahndepartement ein Konzessionsentwurf vereinbart, in welchem der höchste Zuschlag zu den Entfernungen für die sämtlichen Taxen mit Ausnahme der Personentaxen auf 100 % festgesetzt wurde. Die Bahngesellschaft stellte alsdann mittelst Eingabe vom 25. November 1913 an das Post- und Eisenbahndepartement das Gesuch, es möchte der Konzessionsentwurf an die Bundesversammlung weitergeleitet werden.

Der Regierungsrat des Kantons Aargau, dem der Konzessionsentwurf vom Eisenbahndepartement zur Vernehmlassung übermittelt wurde, erklärte sich in seiner Zuschrift vom 6. Februar 1914 mit den neuen Tarifgrundlagen einverstanden. In bezug auf die Bestimmung in Art. 12, Absatz 2, des Konzessionsentwurfes, gemäss welcher die Fahrgeschwindigkeit der Züge vom Bundesrate festgesetzt wird, bemerkte aber die Kantonsregierung, dass sie nach der Fassung der entsprechenden Vorschrift in der alten Konzession

(Art. 14, Absatz 2) bei Festsetzung der Fahrgeschwindigkeit begrüsst werden müsse. Diese Vorschrift sei zweckmässig, da die Geschwindigkeit im kantonalen Pflichtenhefte festgelegt sei, der Staat aber das Recht habe, höhere Geschwindigkeiten zuzulassen, wenn er es für zulässig und mit dem Strassenverkehr als vereinbar erachte. Mit der Annahme des Konzessionsentwurfes werde diese Bestimmung des Pflichtenheftes faktisch illusorisch, denn die kantonale Konzession habe nur Geltung, solange die Bundeskonzession nichts Gegenteiliges enthalte. Wenn die Kantonsregierung aber bei der Festsetzung der höchsten Fahrgeschwindigkeit nichts mehr zu sagen habe, so werde vielleicht die Bahn einmal mit einer Geschwindigkeit fahren, welche mit der Sicherheit des Strassenverkehrs nicht mehr vereinbar wäre. Der Regierungsrat könne sich daher mit der neuen Vorschrift in Art. 12, Absatz 2, des Konzessionsentwurfes nur dann einverstanden erklären, wenn ihm bei zukünftigen Änderungen der Fahrgeschwindigkeit Gelegenheit gegeben werde, sich darüber auszusprechen.

Zu den Ausführungen der Kantonsregierung ist zu bemerken, dass die Erfüllung ihres Begehrens, bei zukünftigen Änderungen der Fahrgeschwindigkeit angehört zu werden, durch die Verordnung vom 10. März 1906 betreffend Bau und Betrieb der schweizerischen Nebenbahnen garantiert ist; denn nach Art. 34, Ziffer 2, dieser Verordnung bleiben Verminderungen der grössten zulässigen Fahrgeschwindigkeit, die durch örtliche Verhältnisse, durch kantonale Pflichtenhefte oder durch Gemeindevorschriften bedingt sind, vorbehalten.

Weitere Bemerkungen haben wir nicht anzubringen.

Wir empfehlen Ihnen den nachstehenden Beschlussesentwurf zur Annahme und benützen auch diesen Anlass, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 27. März 1914.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Hoffmann.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schatzmann.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer elektrischen Strassenbahn von Aarau nach Schöftland.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. eines Gesuches der Direktion der elektrischen Strassenbahn Aarau-Schöftland vom 25. November 1913;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 27. März 1914,

beschliesst:

Der Gesellschaft der Strassenbahn Aarau-Schöftland wird die Konzession für den Bau und den Betrieb einer elektrischen Strassenbahn von Aarau über den Distelberg nach Schöftland unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen erteilt.

Gleichzeitig werden aufgehoben: der Bundesbeschluss betreffend Konzession einer elektrischen Strassenbahn von Aarau nach Schöftland, vom 23. Dezember 1896 (E. A. S. XIV, 278), sowie die diese Konzession abändernden Bundesbeschlüsse vom 29. Juni 1899, 24. April 1902, 20. Dezember 1902, 13. April 1904 und 30. Oktober 1909 (E. A. S. XV, 508; XVIII, 75 und 278; XX, 70; XXV, 263).

Art. 1. Es sollen die jeweiligen Bundesgesetze, sowie alle übrigen Vorschriften der Bundesbehörden über den Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen jederzeit genaue Beachtung finden.

Art. 2. Die Bahn wird als Nebenbahn im Sinne des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 erklärt.

Art. 3. Die Konzession wird bis zum 24. April 1972 erteilt.

Art. 4. Der Sitz der Gesellschaft ist in Aarau.

Art. 5. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrates oder weitern Ausschusses soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Das ständige Personal soll schweizerischer Nationalität sein.

Art. 6. Die Ausführung von Bahnbauten, sowie von zum Betrieb der Bahn erforderlichen Einrichtungen darf nur geschehen auf Grund von Ausführungsplänen, welche vorher dem Bundesrat vorgelegt und von diesem genehmigt worden sind. Der Bundesrat ist berechtigt, auch nach Genehmigung der Pläne eine Abänderung derselben zu verlangen, wenn eine solche durch die Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 7. Die Bahn wird mit Spurweite von 1 m und eingeleisig erstellt und mittelst Elektrizität betrieben.

In bezug auf die Benutzung der öffentlichen Strassen für die Anlage und den Betrieb der Bahn gelten die Vorschriften des vom Grossen Rate des Kantons Aargau am 15. März 1898 gefassten Beschlusses betreffend die Bewilligung zur Benutzung der Landstrassen G und J für eine elektrische Strassenbahn Aarau-Schöftland, soweit diese Vorschriften nicht mit der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung im Widerspruch stehen.

Art. 8. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zutage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen usw., sind Eigentum des Kantons Aargau und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 9. Den eidgenössischen Beamten, welchen die Überwachung der Bahn hinsichtlich der Bauten oder des Betriebes obliegt, hat die Bahnverwaltung behufs Erfüllung ihrer Aufgabe zu jeder Zeit Einsicht von allen Teilen der Bahn, der Stationen und des Materials zu gestatten, sowie das zur Untersuchung nötige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

Art. 10. Der Bundesrat kann verlangen, dass Beamte oder Angestellte der Gesellschaft, welche in der Ausübung ihrer Funktionen zu begründeten Klagen Anlass geben und gegen welche die Gesellschaft nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nötigenfalls entlassen werden.

Ebenso hat er das Recht, zu verlangen, dass Mitglieder der Verwaltung, welchen vorübergehend oder dauernd Funktionen

eines Beamten oder Angestellten übertragen sind und die in der Ausübung derselben Anlass zu begründeten Klagen geben, dieser Funktionen enthoben werden.

Art. 11. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, können solche erst eingeführt werden, nachdem sie vom Bundesrat genehmigt worden sind.

Art. 12. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens zehnmal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und mit Anhalten auf allen Stationen, erfolgen.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat festgesetzt.

Die Fahrpläne unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 13. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit nur einer Klasse aufstellen, deren Bauart vom Bundesrat genehmigt werden muss. Wenn sich das Bedürfnis hierfür zeigen sollte, kann der Bundesrat die Einführung einer zweiten Wagenklasse gestatten.

Die Gesellschaft hat dafür zu sorgen, dass alle auf einen Zug mit Personenbeförderung sich Anmeldenden wenn immer möglich mit diesem Zuge befördert werden können.

Art. 14. Für die Beförderung von Personen kann eine Taxe von höchstens 8 Rappen für den Kilometer der Bahnlänge bezogen werden. Im Falle der Einführung einer zweiten Wagenklasse setzt der Bundesrat die Taxe für diese Klasse fest.

Für Hin- und Rückfahrten sind die Personentaxen mindestens 20 % niedriger anzusetzen als für doppelte einmalige Fahrten.

Kinder unter vier Jahren sind taxfrei zu befördern, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird.

Für Kinder zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zwölften Altersjahre ist die Hälfte der Taxe zu zahlen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, zu Bedingungen, welche im Einvernehmen mit dem Bundesrat aufzustellen sind, Abonnementsbillette zu ermässigter Taxe auszugeben.

Art. 15. Für die Beförderung von Armen, welche sich als solche durch Zeugnis der zuständigen Behörden ausweisen, ist die halbe Personentaxe zu berechnen.

Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Behörden sind auch Arrestanten zu befördern.

Der Bundesrat wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

Art. 16. Jeder Reisende ist berechtigt, 10 kg Reisegepäck taxfrei zu befördern, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für anderes Reisegepäck kann eine Taxe von höchstens 5 Rappen für 100 kg und für den Kilometer bezogen werden.

Mit Zustimmung des Bundesrates kann für das Reisegepäck ein Abfertigungsverfahren mit einer einheitlichen Taxe eingeführt werden. In diesem Falle setzt der Bundesrat die Taxe fest.

Art. 17. Für die Güterbeförderung sind die Warenklassifikation der schweizerischen Normalspurbahnen und der Normaltarif der schweizerischen Bundesbahnen anzuwenden.

Ferner sind die für Handel, Industrie, Land- und Forstwirtschaft nötigen Ausnahmetarife einzuführen.

Art. 18. Für die Beförderung von Edelmetallen, von barem Geld und von Kostbarkeiten mit deklariertem Wert ist für Fr. 1000 und für den Kilometer eine Taxe von höchstens 1 Rappen zu erheben.

Art. 19. Traglasten mit landwirtschaftlichen und einheimischen gewerblichen Erzeugnissen, sowie Handwerkszeug für den persönlichen Gebrauch des Aufgebers, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besondern Wagen, mit den Personenzügen befördert und am Bestimmungsort sofort wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 15 kg nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe der Stückgutklasse 1 des Gütertarifs zu erheben.

Art. 20. Beim Eintritt von Notständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Teuerung der Lebens- und Futtermittel, sind für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln, Futtermitteln usw. zeitweise niedrigere Taxen einzuführen, welche vom Bundesrate nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 21. Für die Beförderung lebender Tiere ist der für die schweizerischen Bundesbahnen geltende Tarif anzuwenden.

Art. 22. Die Gesellschaft ist ermächtigt, die in den Art. 16 bis 21 vorgesehenen Taxen und Tarife auf Grund eines Zuschlages zu den wirklichen Entfernungen anzuwenden, der 100 % nicht übersteigen soll.

Art. 23. Für Gepäck-, Güter- und Tiersendungen kann eine Mindesttaxe erhoben werden, die aber den Betrag von 40 Rappen für eine einzelne Sendung nicht überschreiten darf.

Art. 24. Die vorstehenden Taxbestimmungen beschlagen bloss die Beförderung von Station zu Station. Die Waren sind von den Aufgebern an die Stationsverladeplätze aufzuliefern und vom Empfänger auf der Bestimmungsstation abzuholen.

Auf den Hauptstationen sind jedoch Einrichtungen für das Abholen und die Ablieferung der Güter im Domizil des Aufgebers oder des Empfängers zu treffen (Camionnagedienst).

Das Auf- und Abladen der Waren ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden. Ausnahmen hiervon sind nur mit Zustimmung des Bundesrates zulässig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern, für lebende Tiere und andere Gegenstände, deren Verladung mit besondern Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 25. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet.

Das Gewicht wird bei Gütersendungen bis auf 20 kg für volle 20 kg gerechnet und bei Gepäcksendungen bis auf 10 kg für volle 10 kg; das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 kg berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 kg für eine ganze Einheit gilt.

Bei Geld- und Wertsendungen werden Bruchteile von Fr. 500 als volle Fr. 500 gerechnet.

Wenn die genaue Ziffer der so berechneten Taxe nicht ohne Rest durch 5 teilbar ist, so wird sie auf die nächsthöhere, durch 5 teilbare Zahl aufgerundet, sofern der Rest mindestens einen Rappen beträgt.

Art. 26. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 27. Wenn die Bahnunternehmung 3 Jahre nacheinander einen 6 Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transport-

taxen verhältnismässig herabzusetzen. Kann hierüber eine Verständigung zwischen dem Bundesrat und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet die Bundesversammlung.

Reicht der Ertrag des Unternehmens nicht hin, die Betriebskosten, einschliesslich die Verzinsung des Obligationenkapitals, zu decken, so kann der Bundesrat eine angemessene Erhöhung der vorstehenden Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 28. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äufnung eines genügenden Erneuerungsfonds und eines Reservefonds zu sorgen, und für das Personal eine Kranken- und Unterstützungskasse einzurichten oder dasselbe bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Ferner sind die Reisenden und das Personal bei einer Anstalt bezüglich derjenigen Verpflichtungen zu versichern, welche aus dem Haftpflichtgesetz vom 28. März 1905 mit Bezug auf Unfälle beim Bau, beim Betrieb und bei Hülfsgeschäften sich ergeben.

Art. 29. Für die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Bundes gelten folgende Bestimmungen:

a. Der Rückkauf kann frühestens auf 1. Mai 1915 und von da an jederzeit erfolgen. Vom Entschluss des Rückkaufes ist der Gesellschaft 3 Jahre vor dem wirklichen Eintritte desselben Kenntnis zu geben.

b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigentümer der Bahn mit ihrem Betriebsmaterial und allen übrigen Zugehören. Immerhin bleiben die Drittmannsrechte hinsichtlich des Pensions- und Unterstützungsfonds vorbehalten. Zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, ist die Bahn samt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustande abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge getan werden, und sollte auch die Verwendung des Erneuerungsfonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnismässiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.

c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Mai 1930 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen 10 Kalenderjahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern

der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1930 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 22½fachen Wert des oben beschriebenen Reinertrages; — unter Abzug des Erneuerungsfonds.

Bei Ermittlung des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzessionierte Eisenbahnunternehmung mit Ausschluss aller anderen etwa damit verbundenen Geschäftszweige in Betracht und Berechnung gezogen werden.

d. Der Reinertrag wird gebildet aus dem genannten Überschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welch letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder dem Erneuerungsfonds einverleibt wurden.

e. Im Falle des Rückkaufes im Zeitpunkte des Ablaufs der Konzession ist nach der Wahl des Rückkäufers entweder der Betrag der erstmaligen Anlagekosten für den Bau und Betrieb oder eine durch bundesgerichtliche Abschätzung zu bestimmende Summe als Entschädigung zu bezahlen.

f. Streitigkeiten, die über den Rückkauf und damit zusammenhängende Fragen entstehen, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 30. Haben der Kanton Aargau oder die Gemeinden den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 29 definiert worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton oder die Gemeinden haben unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der konzessionierten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

Art. 31. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieses Beschlusses, welcher am 1. Mai 1914 in Kraft tritt, beauftragt.

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdruckschriften
Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées
Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Erteilung einer neuen Konzession für die elektrische Strassenbahn von Aarau nach Schottland. (Vom 27. März 1914.)

In Dans In	Bundesblatt Feuille fédérale Foglio federale
Jahr Année Anno	1914
Band Volume Volume	2
Heft Cahier Numero	13
Geschäftsnummer Numéro d'affaire Numero dell'oggetto	521
Datum Date Data	01.04.1914
Seite Page Pagina	403-411
Ref. No	10 025 325

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.