578

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Aenderung der Konzession der Eisenbahn von Münster nach Grenchen, mit allfälligen Abzweigungen nach Biel und Solothurn.

(Vom 11. Dezember 1914.)

Die Berner Alpenbahn-Gesellschaft, auf welche die Konzession der Münster-Grenchen-Bahn durch den Bundesbeschluss vom 24. Juni 1909 (E. A. S. XXV, 166) übertragen worden ist, hat seinerzeit den Bau dieser Linie anhand genommen. Mittelst Eingabe an das Eisenbahndepartement vom 12. Oktober 1914 stellt die Bahngesellschaft das Gesuch, es sei ihre Konzession in dem Sinne abzuändern, dass ihr gestattet werde, für ihren sämtlichen Personen-, Gepäck-, Güter- und Tierverkehr die Grundtaxen der Bundesbahnen unter Einrechnung eines Zuschlages von höchstens 100 % zu den wirklichen Entfernungen anzuwenden. Im fernern schlägt die Berner Alpenbahn-Gesellschaft vor, es sei im Artikel betreffend die Personentaxen auch die schon in ihrer Konzession für die Lötschbergbahn befindliche Bestimmung aufzunehmen, gemäss welcher der Bundesrat für die Benützung aussergewöhnlicher Einrichtungen (Schlafwagen, Luxuswagen u. dgl.) die Erhebung von Zuschlagstaxen soll bewilligen können. In den Artikeln über den Gepäck- und den Güterverkehr wünscht die Gesellschaft auch folgende Bestimmungen aufzunehmen, die ebenfalls der Konzession der Lötschbergbahn entnommen sind:

„Es ist vorzusorgen, dass Gepäck und ähnliche Güter, auch wenn sie ohne Begleitung zur Beförderung kommen, zu den Taxen für Gepäck aufgegeben werden können (Expressgut)."

„Neben den Normaltarifen werden, in Berücksichtigung der Bedürfnisse von Industrie, Gewerbe, Handel und Landwirtschaft, die erforderlichen Ausnahmetarife erstellt.

Bei Erstellung solcher Ausnahmetarife ist besonders darauf Rücksicht zu nehmen, dass die ausländische Konkurrenz nicht gegenüber der einheimischen Produktion begünstigt wird."

Zur Begründung ihres Konzessionsänderungsgesuches führt die Berner Alpenbahn-Gesellschaft im wesentlichen folgendes aus:

a. Personentaxen.

Eine Vergleichung der kilometrischen Grundtaxen nach der bestehenden Konzession mit denen des Tarifgesetzes der Bundesbahnen ergebe folgendes Bild:

Taxen für den km nach bestehender	Einfache Fahrt			Hin- und Rückfahrt		
	I	II	III	I	II	III
	Rappen	Rappen	Rappen	Rappen	Rappen	Rappen
Konzession Münster-Grenchen . .	20	15	8	32	24	12,8
Tarifgesetz S. B. B.	10,4	7,8	5,2	15,6	10,0	6,5
Münster-Grenchen höher als S. B. B.	9,6	7,7	2,8	16,4	14,0	6,3
In Prozenten . .	92,8	105,47	53,84	105,12	140,0	96,92

Der Umstand, dass die Münster-Grenchen-Bahn ein relativ kurzes Zwischenstück der Transitlinien Basel-Delsberg-Biel und Delle-Bern bildet, auf denen im übrigen der Normaltarif der S. B. B. zur Anwendung kommt, lasse es als angezeigt erscheinen, die Grundtaxen der bestehenden Konzession durch diejenigen der S. B. B. zu ersetzen, wobei aber durch Einrechnung eines Entfernungszuschlages ein Ausgleich für die niedrigern Ansätze des Normaltarifes der S. B. B. herbeigeführt werden müsse.

Wenn der Zuschlag auf 100 % der unaufgerundeten wirklichen Entfernung (Meterdistanz) angesetzt werde, so stelle sich der Ausgleich in der wichtigsten Stationsverbindung Münster-Lengnau wie folgt:

Münster-Lengnau	Tarif-kilometer	Einfache Fahrt			Hin- und Rückfahrt		
		I	II	III	I	II	III
		Rappen	Rappen	Rappen	Rappen	Rappen	Rappen
Nach S. B. B.-Schema	26	270	190	135	405	260	170
Nach bestehender Konzession Münster-Grenchen . . .	—	260	195	105	420	315	170
mehr		10		30			
Nach S. B. B.-Schema weniger			5		15	55	

Für Hin- und Rückfahrt in III. Klasse sei der Ausgleich ein vollständiger. Dies bedeute, dass für die meisten Fahrten der inländischen Bevölkerung die nachgesuchte Konzessionsänderung überhaupt keine Taxänderung zur Folge habe. Auch in Ansehung des Personenverkehrs als Ganzes könne von einer nennenswerten Belastung des Publikums durch die nachgesuchte Konzessionsänderung nicht die Rede sein.

Bei Anwendung des S. B. B.-Normaltarifes auf der Münster-Grenchen-Bahn unter Einrechnung eines Entfernungszuschlages von 100 % ergebe sich in der Stationsverbindung Münster loco-Biel loco aus der Erstellung des Grenchenbergtunnels noch folgende Fahrgeldersparnis:

	Wirkliche Entfernung	Tarif-kilometer	Einfache Fahrt			Hin- und Rückfahrt		
			I	II	III	I	II	III
	km	km	Rappen	Rappen	Rappen	Rappen	Rappen	Rappen
Münster-Lengnau .	13	26	270	190	135	405	260	170
Lengnau-Biel . .	11	11	115	80	60	175	110	75
Münster-Biel via Lengnau . . .	24	37	385	270	195	580	370	245
Münster-Biel via Sonceboz . .	40	40	420	295	210	625	400	260
Via Lengnau weniger	16	3	35	25	15	45	30	15

Bedeutend sei diese Fahrgeldersparnis allerdings nicht, das Publikum ziehe aber einen weitern, nicht unerheblichen Vorteil aus der durch die Abkürzungslinie via Lengnau bewirkten Fahrzeitverkürzung.

b. Gepäck- und Expressguttaxen.

Die bestehende Konzession berechtige die Münster-Grenchen-Bahn zur Erhebung einer Gepäcktaxe von 8 Rappen für 100 kg und für den Kilometer wirklicher Entfernung. Der Normaltarif der S. B. B. dagegen beruhe auf einem Ansatz von 5 Rappen für 100 kg und für den Kilometer. Die Anwendung eines andern Einheitssatzes als 5 Rappen für 100 kg und für den Tarifkilometer sei aus tariftechnischen Gründen von vornherein ausgeschlossen. Um auf Grund dieses, für alle schweizerischen Normalbahnen geltenden Einheitssatzes zu einer Taxe von rund 8 Rappen für 100 kg und für den Kilometer der wirklichen Entfernung zu gelangen, sei ein Zuschlag von 60 % zu den wirklichen Entfernungen erforderlich.

Wenn nun die Bahngesellschaft darum nachsuche, dass dieser Zuschlag in der Konzession auf höchstens 100 % festgesetzt werde, so rechtfertige sich dies zunächst deswegen, weil durch eine verschiedene Berechnung der Entfernungszuschläge für den Personenverkehr einerseits und für den Gepäck- und Expressgutverkehr andererseits die Erstellung und Anwendung der Tarife beträchtlich erschwert würde. Sodann liege auch in materieller Hinsicht kein Grund vor, um bei der Münster-Grenchen-Bahn das Verhältnis zwischen den Personen- und den Gepäcktaxen anders zu gestalten als bei den S. B. B.

c. Gütertaxen.

	Höchste Klasse	Niedrigste Klasse
	(Taxen in Rappen für 100 kg und für den Kilometer der wirklichen Entfernung)	
Die bestehende Konzession der Münster-Grenchen-Bahn gestatte für den Güterverkehr die Erhebung folgender Höchsttaxen	3,0	1,5
Dem gegenüber stellten sich die Ansätze der Normalkonzession wie folgt	2,0	1,0
Die Ansätze der Münster-Grenchen-Bahn seien demnach höher als diejenigen der Normalkonzession um	1,0	0,5
oder	50 %	50 %

Nun sei aber der Normaltarif der S. B. B. im allgemeinen noch etwas niedriger als das ehemalige Taxschema der zentral- und westschweizerischen Bahnen, dessen Annahme auf Grund der wirklichen Entfernung seinerzeit Bahnverwaltungen, deren Konzession die obenerwähnten Ansätze von 2,0, bzw. 1,0 Rappen enthielt, ohne weiteres gestattet worden war. Aus diesem Grunde sei dann auch solchen Bahnen, welche vom zentral- und westschweizerischen Taxschema zum Normaltarif der S. B. B. übergegangen seien, ein Entfernungszuschlag bewilligt worden; so habe man z. B. der Gürbetalbahn einen Zuschlag von 15 % zu den wirklichen Entfernungen gewährt.

Die in der bestehenden Konzession der Münster-Grenchen-Bahn enthaltenen Ansätze von 3,0 und 1,5 Rappen berechtigten daher im Falle der Annahme des Normaltarifes der S. B. B. ohne weiteres zu einem Entfernungszuschlag, dessen Koeffizient $1{,}00 + 0{,}15 \times 1{,}5 = 1{,}725$ betrage. Dem Zuschlag von 72,5 % zur wirklichen Entfernung entspreche denn auch die dem Verkehrsteilungsvertrag

vom 3. Juni 1909 mit den Bundesbahnen zugrunde liegende Tarifdistanz von 23 km für die Strecke Münster-Lengnau.

Ein anderes Taxschema als das der S. B. B. könne für die Münster-Grenchen-Bahn nicht in Frage kommen. Wie für den Personen- und den Gepäckverkehr müsse aber in der Konzession auch für die Güterbeförderung ein Entfernungszuschlag von 100 % vorgesehen werden. Es liege kein triftiger Grund vor, um den Zuschlag für den Güterverkehr niedriger zu halten als für die übrigen Transporte. Die Bahngesellschaft beabsichtige allerdings zunächst nicht, von der im erwähnten Vertrag festgelegten Tarifentfernung von 23 km für die Strecke Münster-Lengnau abzugehen. Wenn aber die Rentabilitätsaussichten der Bahn sich infolge der politischen Verhältnisse verschlechtern sollten, so würde sie möglicherweise gezwungen sein, bereits auf den Zeitpunkt der Betriebseröffnung den Entfernungszuschlag von 100 % voll zur Anwendung zu bringen. Andernfalls müsste dies geschehen, sobald feststehen würde, dass die Einnahmen der Münster-Grenchen-Bahn nicht genügen, um dem Anlagekapital dieser Linie eine angemessene Verzinsung zu sichern.

d. Taxen für den Tierverkehr.

Die Konzession der Münster-Grenchen-Bahn enthalte in Art. 22 folgende Bestimmung:

„Für den Transport lebender Tiere mit Güterzügen sind Taxen zu beziehen, welche nach Klassen und Transportmengen (Stückzahl, Wagenladungen) abzustufen sind und den Betrag von 20 Rappen per Stück und Kilometer für die höchste und 5 Rappen für die niedrigste Klasse nicht übersteigen dürfen. Bei Beförderung in Eilfracht kann ein Taxzuschlag bis auf 40 % erhoben werden."

In der Normalkonzession habe die entsprechende Bestimmung folgenden Wortlaut:

„Für den Transport von Vieh mit Warenzügen dürfen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

Per Stück und per Kilometer für:

Pferde, Maultiere und über ein Jahr alte Fohlen .	16	Rappen
Stiere, Ochsen, Kühe, Rinder, Esel und kleine Fohlen	8	„
Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde . .	3	„

Für die Ladung ganzer Transportwagen sind die Taxen um mindestens 20 % zu ermässigen."

Das Tarifgesetz für die S. B. B. vom 27. Juni 1901 schreibe diesbezüglich folgendes vor:

„Für den Transport lebender Tiere mit Güterzügen sind Taxen zu beziehen, welche nach Klassen und Transportmengen (Stückzahl, Wagenladungen) abzustufen sind und den Betrag von 16 Rappen per Stück und Kilometer für die höchste und 2 Rappen für die niedrigste Klasse nicht übersteigen dürfen. Bei Beförderung in Eilfracht kann ein Taxzuschlag bis auf 40 % erhoben werden."

Demnach sei die einschlägige Konzessionsbestimmung der Münster-Grenchen-Bahn wörtlich dem Tarifgesetz für die S. B. B. entnommen worden; nur die kilometrischen Stückansätze zeigten Abweichungen, und zwar folgende:

	Höchste Klasse Rappen	Niedrigste Klasse Rappen
Münster-Grenchen-Bahn	20	5
Bundesbahnen	16	2
Differenz	4	3
oder in %	25 %	150 %

Aus praktischen Gründen könne nicht die Rede davon sein, auf der Münster-Grenchen-Bahn eine andere Klassifikation und ein anderes Taxschema anzuwenden als auf den Bundesbahnen und den übrigen schweizerischen Normalbahnen. Es sei also nur noch der Entfernungszuschlag zu bestimmen.

Das arithmetische Mittel aus den beiden, durch die Vergleichung der Konzession der Münster-Grenchen-Bahn mit dem Tarifgesetz der S. B. B. sich ergebenden Zuschlagskoeffizienten betrage $\frac{1{,}25 + 2{,}50}{2} = 1{,}875$. Dabei sei aber nicht ausser acht zu lassen, dass der höchsten Klasse (Pferde, Maultiere) eine viel geringere Bedeutung zukomme als der niedrigsten Klasse. Das arithmetische Mittel ergebe daher einen zu tiefen Koeffizienten. Die Gesellschaft glaube somit, bereits aus der bestehenden Konzession den Anspruch auf einen Entfernungszuschlag von 100 % ableiten zu dürfen.

Auch müsse geltend gemacht werden, dass eine verschiedene Berechnung des Entfernungszuschlages für den Güterverkehr einerseits und den Tierverkehr anderseits die Erstellung und Anwendung der Tarife erschweren würde, was wenn immer möglich vermieden werden sollte.

In weiteren Erwägungen macht sodann die Berner Alpenbahngesellschaft noch geltend, die nachgesuchte Konzessionsänderung habe keine allgemeine Taxerhöhung zur Folge. Die in ein-

zelnen Tarifklassen sich ergebenden Erhöhungen würden durch Ermässigungen in anderen Klassen annähernd ausgeglichen. Eine Besserstellung trete für die Bahngesellschaft einzig für den Gepäck- und den Güterverkehr ein. Hierzu sei jedoch noch zu bemerken, dass ein Distanzzuschlag von 100 % und mehr normalspurigen Abkürzungslinien mit relativ hohen Bau- oder Betriebskosten schon mehrfach gewährt worden sei. So z. B. berechne die Schweizerische Südostbahn auf der fast horizontalen Seedammstrecke Pfäffikon-Rapperswil einen Zuschlag von 130 %, die Vevey-Chexbres-Bahn und die Martigny-Orsières-Bahn einen solchen von 118,3 resp. 200 %. Auch der Oensingen-Balstal-Bahn und der Bulle-Romont-Bahn, die nur mässige Baukosten hatten, seien Entfernungszuschläge von 100 resp. 180 % bewilligt worden. Wenn man in Betracht ziehe, dass bei der Münster-Grenchen-Bahn, die bei den andern zentralen Juraübergängen vorkommende Höchststeigung von 25—27 ‰ durch einen kostspieligen Tunnel, den längsten aller Juratunnel, auf 15 ‰ herabgesetzt werde, so müsse der Anspruch der Bahngesellschaft auf einen Distanzzuschlag von 100 % als durchaus mässig bezeichnet werden.

Anlässlich der Konzessionserwerbung (1902/03) seien die Baukosten der Linie Münster-Grenchen-Biel (20,2 km Baulänge) auf Fr. 14,870,000 veranschlagt worden. Die nun zur Ausführung gelangte Linie Münster-Lengnau (12,5 km Baulänge) erfordere aber einen Aufwand (inkl. Geldbeschaffungskosten, jedoch mit Ausschluss des Rollmaterials) von Fr. 25,000,000 oder rund 2 Millionen Franken per Bahnkilometer. Diese Mehrkosten gegenüber dem Voranschlag vom August 1902 seien in der Hauptsache der seit 1902 eingetretenen Erhöhung der Materialpreise und Arbeitslöhne und sodann der Wahl eines Tracés mit längerem Tunnel (8,560 km statt 7,360 km) zuzuschreiben. Hätte diese Mehrbelastung damals vorausgesehen werden können, so würden jedenfalls schon die Konzessionsbewerber um Bewilligung höherer Maximaltaxen eingekommen sein.

Die Regierungen der beteiligten Kantone Bern und Solothurn, die in erster Linie berufen sind, die Interessen der in Frage kommenden Gegend zu vertreten, stimmen in ihren Vernehmlassungen vom 27. resp. 30. Oktober 1914 der nachgesuchten Konzessionsänderung zu. Auch wir haben gegen die Vorlage der Berner Alpenbahngesellschaft keine Einwendungen zu erheben und zwar halten wir den für die Anwendung der Taxgrundlagen der Bundesbahnen in Aussicht genommenen Zuschlag von 100 % zu den wirklichen Entfernungen auch für den Fall als angemessen,

dass Sie einer Änderung der erwähnten Taxgrundlagen im Sinne einer Erhöhung der Taxen für Hin- und Rückfahrt zustimmen werden.

Einer vom Regierungsrate des Kantons Solothurn in seiner Vernehmlassung gemachten Anregung, es möchte bei diesem Anlasse das Abkommen betreffend die Verkehrsteilung zwischen der Berner Alpenbahngesellschaft und der Solothurn-Münster-Bahn in der Konzession erwähnt werden, kann indessen keine weitere Folge gegeben werden, da solche Abmachungen, die ohne Zutun der Aufsichtsbehörde zwischen den Bahnverwaltungen getroffen werden, nicht in die Konzessionen gehören.

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

Bern, den 11. Dezember 1914.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,
Der Bundespräsident:
Hoffmann.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:
Schatzmann.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Aenderung der Konzession einer normalspurigen Eisenbahn von Münster nach Grenchen, mit allfälligen Abzweigungen nach Biel und Solothurn.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe der Berner Alpenbahn-Gesellschaft vom 12. Oktober 1914;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 11. Dezember 1914,

beschliesst:

I. Die durch Bundesbeschluss vom 6. November 1903 (E. A. S. XIX, 189) erteilte und durch Bundesbeschluss vom 24. Juni 1909 (E. A. S. XXV, 166) auf die Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon übertragene Konzession einer normalspurigen Eisenbahn von Münster nach Grenchen, mit allfälligen Abzweigungen nach Biel und Solothurn, wird wie folgt abgeändert:

1. Art. 15 erhält folgende Fassung:

„Für die Beförderung von Personen ist der Normaltarif der schweizerischen Bundesbahnen anzuwenden, wobei ein Zuschlag von höchstens 100 % zu den wirklichen Entfernungen eingerechnet werden darf.

„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 in allen Wagenklassen die Hälfte der Taxe zu bezahlen.

„Die Bahngesellschaft ist verpflichtet, zu Bedingungen, welche im Einvernehmen mit dem Bundesrate aufzustellen sind, Abonnementsbillette zu ermässigter Taxe auszugeben.“

2. Als Art. 15bis wird folgende Bestimmung eingeschaltet:

„Der Bundesrat kann für die Benützung aussergewöhnlicher Einrichtungen (Schlafwagen, Luxuswagen u. dgl.) die Erhebung von Zuschlagstaxen bewilligen.“

3. Art. 17 erhält folgende Fassung:

„Jeder Reisende ist berechtigt, zehn Kilogramm Reisegepäck taxfrei zu befördern, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

„Für anderes Reisepäck wird eine Taxe von 5 Rappen für 100 Kilogramm und für den Kilometer erhoben, wobei die Einrechnung eines Zuschlages von höchstens 100 % zu den wirklichen Entfernungen gestattet ist.

„Mit Zustimmung des Bundesrates kann für das Reisegepäck ein Abfertigungsverfahren mit einer einheitlichen Taxe eingeführt werden.

„Es ist vorzusorgen, dass Gepäck und ähnliche Güter, auch wenn sie ohne Begleitung zur Beförderung kommen, zu den Taxen für Gepäck aufgegeben werden können (Expressgut).“

4. Art. 18 erhält folgende Fassung:

„Für die Güterbeförderung sind die Warenklassifikation der schweizerischen Normalspurbahnen und der Normaltarif der schweizerischen Bundesbahnen anzuwenden, wobei die Einrechnung eines Zuschlages von höchstens 100 % zu den wirklichen Entfernungen gestattet ist.“

5. Als Art. 18bis werden folgende Bestimmungen eingeschaltet:

„Neben den Normaltarifen werden, in Berücksichtigung der Bedürfnisse von Industrie, Gewerbe, Handel und Land- und Forstwirtschaft, die erforderlichen Ausnahmetarife erstellt.

„Bei Erstellung solcher Ausnahmetarife ist besonders darauf Rücksicht zu nehmen, dass die ausländische Konkurrenz nicht gegenüber der einheimischen Produktion begünstigt wird.“

6. Art. 22 erhält folgende Fassung:

„Für die Beförderung lebender Tiere ist der für die schweizerischen Bundesbahnen geltende Normaltarif auf Grund der Tarifdistanzen für den Güterverkehr anzuwenden.“

II. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge dieses Beschlusses, welcher am 1. Januar 1915 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 Aenderung der Konzession der Eisenbahn von Münster nach Grenchen, mit allfälligen Abzweigungen nach Biel und Solothurn. (Vom 11. Dezember 1914.)

In Dans In	Bundesblatt Feuille fédérale Foglio federale
Jahr Année Anno	1914
Band Volume Volume	4
Heft Cahier Numero	50
Geschäftsnummer Numéro d'affaire Numero dell'oggetto	578
Datum Date Data	16.12.1914
Seite Page Pagina	761-770
Ref. No	10 025 585

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.