

8609**Botschaft**

des

**Bundesrates an die Bundesversammlung
betreffend die Erteilung einer neuen Konzession
an die Chemins de fer des Montagnes neuchâtelaises**

(Vom 19. November 1962)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir beehren uns, Ihnen mit dieser Botschaft einen Beschlussesentwurf betreffend die Erteilung einer neuen Konzession an die Chemins de fer des Montagnes neuchâtelaises zu unterbreiten.

I

Die Gesellschaft der Chemins de fer des Montagnes neuchâtelaises mit Sitz in La Chaux-de-Fonds stellte am 27. Juni 1962 an das Eidg. Post- und Eisenbahndepartement das Begehren, es sei die Konzession für die Regionalbahnlinie von Les Ponts-de-Martel nach La-Chaux-de-Fonds für die Dauer von 50 Jahren zu erneuern; die Gültigkeitsdauer der bisherigen Konzession läuft am 8. April 1963 ab. Die Gesellschaft ist im Besitz einer weiteren Konzession mit Gültigkeitsdauer bis zum 27. Juni 1968 für die Strecke der regionalen Schmalspurbahn von Les Brenets nach Le Locle. Beide Konzessionen sind ältern Datums und enthalten Bestimmungen, die nicht in allen Teilen dem neuen Eisenbahngesetz entsprechen; sie sind daher jedenfalls soweit abzuändern als sie diesem Gesetz widersprechen. Deshalb drängt sich im heutigen Zeitpunkt der gemeinsame Ersatz der alten Konzessionen durch eine einzige Konzession auf.

Die Gesellschaft macht in ihrem Gesuch geltend, dass die Bevölkerung des Einzugsgebietes der beiden Bahnlinien bergbäuerlich oder in der Uhrenindustrie erwerbstätig sei. Im Personenverkehr stünden die Arbeiter- und Schülertransporte (Abonnenten) nach La-Chaux-de-Fonds an erster Stelle. Dem Lac des Brenets sowie dem Saut du Doubs verdanke die Strecke von Les Brenets nach Le Locle einen starken Ausflugsverkehr, während sich auf der Strecke von Les

Ponts-de-Martel nach La Chaux-de-Fonds der Ausflugsverkehr auf das Wochenende beschränke und hauptsächlich im Winter in Erscheinung trete.

Im Hinblick auf die Betriebsdefizite der Regionalbahnlinie von Les Ponts-de-Martel nach La Chaux-de-Fonds prüfte die Gesellschaft den Ersatz des diesbezüglichen Bahnbetriebes durch einen Automobilbetrieb. Es ergab sich jedoch, dass ein Strassentransportdienst in ungefähr gleichem Masse defizitär wäre wie der Bahnbetrieb. Ein im Jahr 1959 vorgenommener Versuch liess ferner erkennen, dass ein Automobilbetrieb Nachteile aufweisen würde; Ursachen wären enge Strassenverhältnisse und verkehrshemmende Strassenbenützung durch landwirtschaftliche Fahrzeuge und Vieh einerseits und witterungsbedingte Verkehrsschwierigkeiten anderseits (Nebel, Glatteis, Schmälerung der Fahrbahnbreite durch Schneeeränder). Die Fahrzeit wäre zudem von 32 Minuten per Bahn auf 42 bis 45 Minuten per Autobus gestiegen. Die starken Steigungen hätten die Verwendung von Anhängern nicht zugelassen. Ein auf das werktägliche Verkehrsvolumen zugeschnittener Automobilbetrieb wäre schliesslich dem sonntäglichen Spitzenverkehr nicht gewachsen gewesen. Alle interessierten Gemeinden sprachen sich anlässlich des Versuchs eines Strassentransportdienstes klar für die Beibehaltung der Bahn aus. Gestützt auf all diese Erwägungen gelangte die Gesellschaft zum Ergebnis, die Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes sei die beste Lösung. In bezug auf die Strecke von Les Brenets nach Le Locle stellt sich die Frage einer Betriebsumstellung nicht, weil die in Tunneln verlaufende Bahn eine regelmässiger und schnellere Beförderung ermöglicht als die Strasse.

Die Gesellschaft schlägt in bezug auf die Tarifgestaltung gemäss neuer Konzession vor, zu den wirklichen Entfernungen Distanzzuschläge zu berechnen, und zwar auf der Strecke Les Ponts-de-Martel (16,2 km) einen Zuschlag von 200 Prozent und auf der Strecke Les Brenets (4,08 km) einen solchen von 300 Prozent; diese Zuschläge sollten im Personen-, Gepäck- und Güterverkehr wie für die Beförderung lebender Tiere angewendet werden.

Mit seiner Vernehmlassung vom 10. August 1962 hiess der Regierungsrat des Kantons Neuenburg die Erneuerung der beiden Bahnkonzessionen und die Erteilung einer Konzession für beide Strecken gut. Im übrigen hat der Kanton Neuenburg die Aufnahme eines Rückkaufsrechts in die neuen Konzessionsbestimmungen nicht verlangt. Die Schweizerischen Bundesbahnen, die Generalstabsabteilung sowie die Post-, Telephon- und Telegraphenbetriebe brachten keine Einwände vor. Die zuletzt genannten Betriebe machten immerhin geltend, dass ihr die in der neuen Konzession vorgesehene Tarifierhöhung einen beträchtlichen Mehraufwand von 10 000 Franken pro Jahr zu Lasten der Post verursache.

II

Am 9. April 1883 erteilte die Bundesversammlung einem Initiativkomitee zugunsten einer Aktiengesellschaft eine Konzession für den Bau und Betrieb einer Regionalbahn von Les Ponts-de-Martel nach La Chaux-de-Fonds (Eisenbahnaktensammlung (EAS) 7,120). Am 26. Juli 1889 wurde die Linie eingeweiht.

Weil die Einnahmen die vom Initiativkomitee budgetierten Zahlen nicht erreichten, kaufte der Kanton Neuenburg das Bahnunternehmen am 1. Juli 1893 zurück, um einem Zusammenbruch desselben zuvorzukommen; er übertrug den Betrieb bis zum 30. Juni 1913 der Compagnie du Jura neuchâtelais; in jenem Zeitpunkt wurde diese Gesellschaft vom Bund zurückgekauft. Mit Beschluss vom 20. Dezember 1895 wurde die Konzession auf den Kanton Neuenburg übertragen (EAS 13, 446). Vom 1. Juli 1913 bis ins Jahr 1945 wurde der Betrieb auf der Strecke von Les Ponts-de-Martel nach La Chaux-de-Fonds durch die Direktion der Eisenbahn von Saignelégier nach La Chaux-de-Fonds sichergestellt. Mit Bundesbeschluss vom 27. Juni 1918 (EAS 34, 108) sind die Konzessionsbestimmungen in bezug auf den Tarif, das Rückkaufsrecht des Bundes und die Personalfürsorge abgeändert worden.

Vom 30. Juni 1945 bis zum 1. Januar 1947, während einer Periode der Reorganisation und Sanierung des Unternehmens, betrieb die Direktion der Trambahnen von La Chaux-de-Fonds und der Regionalbahn Les Brenets die Bahnlinie von Les Ponts-de-Martel nach La Chaux-de-Fonds.

Die Konzession für die schmalspurige Regionalbahn von Les Brenets nach Le Locle wurde am 27. Juni 1888 durch Bundesbeschluss ebenfalls einem Initiativkomitee zugunsten einer Aktiengesellschaft erteilt (EAS 10, 43). Mit Bundesbeschlüssen vom 26. Januar 1892, 4. Oktober 1916 und 3. Oktober 1918 (EAS 12, 17; 32, 78; 34, 151) wurden die Tarifbestimmungen der Konzession abgeändert.

Speziell im Hinblick auf die vorgesehene Elektrifizierung der Bahnlinien verlangte die Compagnie des Chemins de fer des Montagnes neuchâtelaises am 1. Dezember 1939 die im Bundesgesetz vom 6. April 1939 über die Hilfeleistung an private Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmen vorgesehene Unterstützung. Die Hilfe wurde zugesagt unter der Bedingung, dass eine Betriebsgemeinschaft mit den Chemins de fer du Jura (Kanton Bern) zustande käme. In der Folge erwies sich die Bedingung jedoch als unzweckmässig, weshalb sie fallen gelassen wurde.

Einige Jahre später kam eine Betriebsgemeinschaft zwischen der Compagnie du chemin de fer régional du Val-de-Travers und der Compagnie des chemins de fer des Montagnes neuchâtelaises zustande, nachdem sich die zuletzt genannte Gesellschaft am 1. Januar 1947 durch Fusion der schmalspurigen Regionalbahnen von Les Brenets nach Le Locle und von Les Ponts-de-Martel nach La Chaux-de-Fonds gebildet hatte. Mit Bundesbeschluss vom 17. Dezember 1947 wurden die Konzessionen für die beiden Bahnen auf die zuletzt genannte Gesellschaft übertragen (EAS 63, 159). Am 27. Januar 1950 (Verkehrsaktensammlung 1950; 155) ermächtigte der Bundesrat die Konzessionärin, nur eine Wagenklasse zu führen.

III

Die Elektrifizierung der beiden Linien von Les Ponts-de-Martel nach La Chaux-de-Fonds und von Les Brenets nach Le Locle wurde im Jahr 1950 beendet. Die Kosten beliefen sich auf mehr als 4 Millionen Franken. Die neue

Traktionsart erlaubte Fahrplanverbesserungen und Personaleinsparungen, brachte jedoch nicht günstigere Betriebsabschlüsse.

Die Elektrifizierung erforderte eine Verstärkung des Oberbaus; die anlässlich des Bahnbaus verlegten Schienen genügten der elektrischen Traktionsart nicht. In diesem Zusammenhang musste die Bahngesellschaft Bund und Kanton Neuenburg um Finanzhilfe ersuchen. Gerade die notwendige Verstärkung des Oberbaus, deren Kosten damals auf 960 000 Franken veranschlagt wurden, gab der Gesellschaft und den kantonalen Behörden Anlass zur Prüfung, ob ein Automobilbetrieb nicht wirtschaftlicher wäre als die Bahn; Artikel 6, Absatz 2 der Vollziehungsverordnung vom 19. Dezember 1958 zu Abschnitt VI und VII des Eisenbahngesetzes verlangt nämlich eine derartige Prüfung als Vorbedingung einer Hilfeleistung. Wie bereits dargetan, überzeugte der Versuch einer Betriebsumstellung nicht. Die wesentlichen Unzulänglichkeiten eines Strassentransportdienstes hätten durch die Verminderung der Betriebsdefizite um bloss einige tausend Franken nicht aufgewogen werden können. Dem Umstand, dass die Bahn regelmässige und rasche Verbindungen sicherstellt, kommt grosse Bedeutung zu, speziell im Hinblick auf Jahreszeiten mit ungünstigen Witterungsverhältnissen. Auch waren die in den letzten Jahren vorgenommenen Investitionen nicht ausser acht zu lassen. Aus Sicherheitsgründen und als Bedingung für die Beibehaltung des Bahnbetriebes musste die Aufsichtsbehörde umfassende Unterhaltsarbeiten an den Geleiseanlagen verlangen (Erneuerung des Geleises auf einer Strecke von 9 km zwischen La Chaux-de-Fonds und La Sagne). Diese Arbeiten sollten auch fortgesetzt werden können. Die Kosten für die Geleiserneuerung im veranschlagten Betrag von 810 000 Franken sind in jährlichen Raten von 270 000 Franken auf die Betriebsrechnungen der Jahre 1962 bis 1964 zu verteilen. Der Bund wird an diese Aufwendungen 50prozentige Beiträge in der Form von Defizitdeckung leisten. Das Total der in den letzten 12 Jahren investierten Beträge beläuft sich auf rund 2 750 000 Franken. Die den beiden Regionalbahnen seit 1959 vom Bund zugeflossenen Subventionen zur Deckung der Defizite (50 Prozent) schwankten zwischen 70 000 Franken und 100 000 Franken pro Jahr, und die Summen zur Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen ungefähr zwischen 31 000 und 35 000 Franken (gemäss Artikel 51 des Eisenbahngesetzes).

IV

Der Ihnen unterbreitete Konzessionsentwurf sieht eine Gültigkeitsdauer von 50 Jahren vor, was üblich ist, sofern nicht besondere Umstände eine kürzere oder längere Dauer rechtfertigen. Der Konzessionsentwurf umfasst sowohl die Strecke von Les Ponts-de-Martel nach La Chaux-de-Fonds wie auch jene von Les Brenets nach Le Locle und hebt mit Artikel 13 die bis zum 27. Juni 1968 gültige Konzession für die zuletzt genannte Strecke auf.

Im übrigen entspricht der Text der Konzession den Ihnen in den letzten Jahren seit Inkraftsetzung des neuen Eisenbahngesetzes unterbreiteten Vor-

schlägen. Zu Artikel 9 betreffend die Tarifgestaltung ist zu bemerken, dass die von der Gesellschaft vorgeschlagenen Zuschläge zu den wirklichen Entfernungen, nämlich 200 Prozent für die Strecke Les Ponts-de-Martel (Personen-, Gepäck- und Güterverkehr, Beförderung lebender Tiere) und 300 Prozent für die Strecke Les Brenets übersetzt sind, selbst unter Berücksichtigung einer künftigen Teuerungsmarge. Wir beantragen Ihnen, den status quo für die Strecke Les Ponts-de-Martel beizubehalten, das heisst, den Tarif der Schweizerischen Bundesbahnen anzuwenden in Verbindung mit einem Distanzzuschlag von 100 Prozent. Auch in bezug auf die Strecke Les Brenets schlagen wir Beibehaltung des status quo hinsichtlich des Personenverkehrs vor, das heisst, Anwendung des Tarifs der Schweizerischen Bundesbahnen in Verbindung mit einem Distanzzuschlag von 200 Prozent (hierbei würde es sich um den Ersatz der besonderen Taxen handeln). Der Distanzzuschlag von 200 Prozent könnte ebenfalls für den Gepäck- und Güterverkehr sowie für die Beförderung lebender Tiere vorgenommen werden. Wir halten dafür, dass die Gesellschaft auf diese Weise für beide Bahnlinien über genügend Spielraum verfügte für eine spätere Taxerhöhung, sollte eine solche Massnahme sich als notwendig erweisen.

Die zuständige kantonale Behörde hat den Konzessionsentwurf gutgeheissen.

Der beiliegende Beschlussesentwurf ist ein einfacher Bundesbeschluss und nicht in die amtliche Sammlung der Bundesgesetze und Verordnungen aufzunehmen. Wir haben betreffend die Verfassungsmässigkeit keine Bemerkungen anzubringen.

V

Gestützt auf diese Darlegungen beantragen wir Ihnen, den beiliegenden Beschlussesentwurf betreffend die Erteilung einer neuen Konzession an die Compagnie des chemins de fer des Montagnes neuchâtelaises gutzuheissen.

Wir benützen den Anlass, Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 19. November 1962

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

P. Chaudet

Der Bundeskanzler:

Ch. Oser

Bundesbeschluss

über

die Erteilung einer neuen Konzession an die Chemins de fer des Montagnes neuchâtelaises (CMN)

Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf Artikel 5 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957¹⁾,
nach Einsicht in ein Gesuch der Compagnie des chemins de fer des
Montagnes neuchâtelaises (CMN), La Chaux-de-Fonds, vom 27. Juni 1962,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 19. November
1962,

beschliesst:

I

Der Compagnie des chemins de fer des Montagnes neuchâtelaises (CMN) in La Chaux-de-Fonds wird unter den nachstehend angeführten Bedingungen eine neue Konzession für den Bau und Betrieb einer Schmalspurbahn erteilt.

Art. 1

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

Gesetzgebung

Art. 2

Die Konzession wird für die Dauer von 50 Jahren, d.h. für die Zeit vom 9. April 1963 bis 8. April 2013, erteilt.

Dauer

Art. 3

Die Unternehmung hat ihren Sitz in La Chaux-de-Fonds.

Sitz

¹⁾ AS 1958, 335.

Art. 4

Strecken

Die Konzession gilt für die Strecken Les Ponts-de-Martel-La Sagne-La Chaux-de-Fonds und Les Brenets-Le Locle.

Art. 5

Spurweite

Die Bahn ist mit der Spurweite von einem Meter zu betreiben.

Art. 6

Pläne

Die dem Betrieb dienenden Anlagen sowie die Fahrzeuge dürfen nur nach Plänen und Vorlagen erstellt oder geändert werden, welche 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.

Art. 7

Fahrplan

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.

Art. 8

Beförderungspflicht und Wagenklassen

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

² Die Aufsichtsbehörde bestimmt, welche Wagenklassen zu führen sind.

Art. 9

Tarife

¹ Massgebend sind die Taxgrundlagen der Schweizerischen Bundesbahnen.

² Für die Ermittlung der Beförderungspreise (Personen-, Gepäck- und Güterverkehr, Beförderung lebender Tiere) dürfen zu den wirklichen Entfernungen Distanzzuschläge berechnet werden von höchstens 100 Prozent auf der Linie Les Ponts-de-Martel nach La Chaux-de-Fonds und von 200 Prozent auf der Linie Les Brenets-Le Locle.

³ Die Tarife bedürfen vor ihrem Inkrafttreten der Genehmigung der Aufsichtsbehörde.

Art. 10

Haftpflichtversicherung

¹ Die Konzessionärin hat sich gegen die Folgen ihrer in der Bundesgesetzgebung über die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunternehmen und der Post umschriebenen Haftpflicht bei einer in der Schweiz zum Geschäftsbetrieb zugelassenen Versicherungsunterneh-

mung oder einer andern, von der Aufsichtsbehörde anerkannten Einrichtung zu versichern.

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

Art. 11

¹ Die Konzessionärin hat für das ständige Personal eine Dienstalters- Personalfürsorge
kasse 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. Die Statuten, die Reglemente, die Jahresrechnungen und die versicherungstechnischen Bilanzen der Kassen bedürfen der Genehmigung der Aufsichtsbehörde.

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

Art. 12

Den eidgenössischen Beamten, denen die Aufsicht über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen obliegt, ist zu jeder Zeit freie Fahrt und freier Zutritt zu allen Teilen der Anlagen 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.

Kontrolle

Art. 13

Mit dem Inkrafttreten dieses Beschlusses wird die durch Bundesbeschluss vom 27. Juni 1888 (EAS 10, 49) auf die Dauer von 80 Jahren, ab 27. Juni 1888, erteilte Konzession für eine regionale Schmalspurbahn von Les Brenets nach Le Locle aufgehoben.

Aufhebung der
Konzession Les
Brenets nach
Le Locle

II

Der Bundesrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Erteilung einer neuen Konzession an die Chemins de fer des Montagnes neuchâtelaises (Vom 19. November 1962)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1962
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	50
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	8609
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	13.12.1962
Date	
Data	
Seite	1434-1441
Page	
Pagina	
Ref. No	10 041 929

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.