

## Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Straßenbahn von Bözingen über Biel nach Nidau.

(Vom 24. Juni 1901.)

---

Tit.

Durch Bundesbeschluß vom 29. Juni 1900 (E. A. S. XVI, 171) wurde die der Compagnie générale des Tramways suisses in Genf zustehende Konzession einer Pferdeisenbahn von Bözingen über Biel nach Nidau, unter gleichzeitiger Abänderung, beziehungsweise Ergänzung in zwei Punkten, auf die Compagnie genevoise des Tramways électriques übertragen. Mit Schreiben vom 4. Januar 1901 gab dann aber die letztgenannte Gesellschaft die Erklärung ab, daß sie, von dem ihr bis zum 15. Januar 1901 eingeräumten Optionsrechte Gebrauch machend, gegenüber der erstern Gesellschaft auf die Erwerbung des Bieler Netzes und demgemäß auch auf die Konzessionsübertragung zu ihren Gunsten verzichte. Der Bundesbeschluß vom 29. Juni 1900 ist damit als gegenstandslos dahingefallen.

Schon vor der Konzessionsübertragung auf die Genfer Gesellschaft der elektrischen Straßenbahnen hatten auch die Gemeindebehörden von Biel die Erwerbung der Straßenbahn ins Auge gefaßt, indem sie sich sagten, es wäre sowohl im finanziellen Vorteil der Stadt als im Interesse eines rationellen, allen Anforderungen möglichst entsprechenden Betriebes des Tramways,

daß die Anlage durch die Stadt erworben und auf ihre Rechnung innert kürzester Frist für elektrischen Betrieb umgebaut und je nach Bedürfnis auch ausgebaut werde.

Die seiner Zeit abgebrochenen Verhandlungen zum Zwecke der Erwerbung der Pferdebahn wurden, nachdem die Compagnie genevoise des Tramways électriques auf die Konzession verzichtet hatte, von den Gemeindebehörden der Stadt Biel mit der alten Konzessionärin wieder aufgenommen und führten schließlich — am 29. April 1901 — zum Abschluß eines Vertrages, laut welchem die Compagnie générale des Tramways suisses der Gemeinde Biel die Pferdebahnunternehmung Bözingen-Biel-Nidau mit allen Zubehörden um den Preis von Fr. 170,000 verkauft und die Käuferin in alle das Unternehmen betreffende Rechte und Pflichten der bisherigen Konzessionärin eintritt.

Der Vertrag wurde von der Einwohnergemeinde Biel am 2. Juni 1901 genehmigt und gelangte damit zur Perfektion.

Schon mit Eingabe vom 10. Mai 1901 hatte der Gemeinderat von Biel das Gesuch gestellt, es möchte die Konzession der Pferdeisenbahn Bözingen-Biel-Nidau vom 17. September 1875 und 23. Dezember 1876 auf die Einwohnergemeinde Biel übertragen und der letztern die Bewilligung erteilt werden, die Bahnlinie ganz oder teilweise zu elektrischem Betrieb umzubauen.

Die zur Vernehmlassung über das Gesuch eingeladene Regierung des Kantons Bern erklärte mit Schreiben vom 1. Juni, gegen Übertragung und Abänderung der Konzession keine Einwendung zu erheben, behielt sich aber mit Rücksicht auf den Umbau und elektrischen Betrieb die Aufstellung eines neuen Pflichtenheftes betreffend die Straßenbenutzung auf den Zeitpunkt der Vorlage des Umbauprojektes vor, indem sie bis dahin das alte Pflichtenheft als in Kraft bleibend bestätigte.

Unser Eisenbahndepartement machte aber darauf aufmerksam, daß nach feststehender Praxis dem Gesuche um Bewilligung des Umbaues zu elektrischem Betriebe erst entsprochen werden könnte, wenn die Frage der Straßenbenutzung zwischen Kanton und Gemeinde in abschließlicher Weise geregelt sei und in der neuen Konzession nicht auf ein erst noch zu erlassendes Pflichtenheft abgestellt werden könnte, worauf sich die Regierung zur unverweilten Aufstellung des erforderlich gewordenen neuen Pflichtenheftes entschloß, das sie mit Schreiben vom 14. Juni 1901 übermittelte.

Nachdem somit die Frage der Straßenbenutzung ihre abschließliche Erledigung gefunden hatte, wurden auf den 20. Juni die konferenziellen Verhandlungen zur Bereinigung der neuen Konzession angesetzt. Der vom Eisenbahndepartement aufgestellte Entwurf erhielt in der hiernach folgenden Form die Zustimmung sämtlicher Teilnehmer und entspricht der alten Konzession, soweit nicht die neuen Verhältnisse eine Änderung verlangten. Insbesondere wird im Artikel 14, mit Einwilligung der Kantonsregierung, eine Erhöhung der Taxen zugestanden, um die Bahn in dieser Beziehung gleichzustellen mit den neuern städtischen Straßenbahnen; ferner wird das Alter der gratis zu befördernden Kinder auf 4 Jahre hinaufgesetzt und dafür die für einen Tramwaybetrieb lästige und überflüssige Bestimmung, daß größere Kinder bis zum 10. Altersjahre zur halben Taxe befördert werden sollen, gestrichen. Artikel 19 enthält gegenüber dem üblichen Wortlaut einen Zusatz, weil die Parteien (Kanton und Stadt) eine Änderung der Straßeneigentumsverhältnisse in Aussicht nehmen, welche auch eine Änderung des Pflichtenheftes nach sich ziehen wird. Um alsdann nicht eine Konzessionsänderung vornehmen zu müssen, empfiehlt es sich, den Bundesrat mit der Genehmigung der neuen Vereinbarungen zu betrauen. Schließlich ist noch Artikel 23 zu erwähnen, durch welchen, wie es in letzter Zeit bei verschiedenen Konzessionen für städtische Straßennetze der Fall war, die Ausdehnung der Konzession auf neue Linien, die eine Erweiterung des bestehenden Netzes darstellen, in die Kompetenz des Bundesrates gelegt wird.

Indem wir Ihnen den nachstehenden Entwurf zur Annahme empfehlen, benutzen wir auch diesen Anlaß, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 24. Juni 1901.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,  
Der Bundespräsident:

**Brenner.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Ringier.**

(Entwurf.)

## Bundesbeschuß

betreffend

### Konzession einer elektrischen Straßenbahn von Bözingen über Biel nach Nidau.

---

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. der Eingaben des Gemeinderates der Stadt Biel vom 10. und 13. Mai und 4. Juni 1901, samt Beilagen;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 24. Juni 1901,

beschließt:

Der Einwohnergemeinde der Stadt Biel wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Straßenbahn von Bözingen über Biel nach Nidau, welche als Nebenbahn im Sinne des Gesetzes vom 21. Dezember 1899 erklärt wird, unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen erteilt:

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 Konzession wird auf die Dauer von 80 Jahren, vom Datum des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

Art. 3. Binnen einer Frist von 12 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrat die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen für den Umbau der Linie zum elektrischen Betrieb einzureichen.

Innert 6 Monaten nach stattgefundener Plangenehmigung ist der Anfang mit den Umbauarbeiten zu machen.

Art. 4. Binnen 2 Jahren, vom Beginn der Umbauarbeiten an gerechnet, ist auf der ganzen konzessionierten Linie der elektrische Betrieb aufzunehmen.

Art. 5. Die Ausführung des Bahnbaues, sowie der 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. 6. Die Straßenbahn wird mit Spurweite von 1 Meter und eingleisig, mit den nötigen Ausweichstellen, erstellt und mittelst Elektrizität betrieben. Bis zum Umbau wird die Linie nach bisherigem System (als normalspurige Pferdebahn) betrieben.

Art. 7. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zu Tage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen u. s. w., sind Eigentum des Kantons Bern und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 8. Den Bundesbeamten, 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. 9. Der Bundesrat kann verlangen, daß Beamte oder Angestellte der Straßenbahn, welche in der Ausübung ihrer Funktionen zu begründeten Klagen Anlaß geben und gegen welche die Straßenbahnverwaltung nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nötigen Falls entlassen werden.

Art. 10. Die Straßenbahn übernimmt bloß die Beförderung von Personen und Handgepäck bis auf 50 kg. Gewicht. Zum weitem Gepäck-, sowie zum Güter- und Viehtransport ist sie nicht verpflichtet.

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

Art. 12. Der Bahnverwaltung ist im allgemeinen anheimgestellt, die Zahl der täglichen Züge und deren Kurszeiten festzusetzen. Immerhin sind alle derartigen Projekte, welche sich auf fahrplanmäßige Züge beziehen, dem Eisenbahndepartement vorzulegen und dürfen vor ihrer Genehmigung nicht vollzogen werden.

Das Maximum der Fahrgeschwindigkeit wird vom Bundesrat festgesetzt.

Art. 13. Es wird nur eine Wagenklasse eingeführt, deren Typus vom Bundesrat genehmigt werden muß.

Art. 14. Für den Transport von Personen darf eine Taxe von je 10 Rappen für den ersten Kilometer und von 5 Rappen für jeden weitem Kilometer der Bahnlänge bezogen werden.

Für Kinder unter 4 Jahren, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, ist nichts zu zahlen.

Handgepäck ist soweit frei, als es ohne Belästigung der Mitreisenden untergebracht werden kann; soweit dafür besonderer Platz in Anspruch genommen wird, ist die entsprechende Personentaxe zu bezahlen.

Es sind Abonnementsbillete zu ermäßigter Taxe nach mit dem Bundesrate zu vereinbarenden Bestimmungen auszugeben.

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

Art. 15. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 16. Die abgeänderten Reglemente und Tarife sind mindestens 2 Monate, ehe der elektrische Betrieb aufgenommen wird, dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen. Bis dahin bleiben die bisherigen Reglemente und Tarife in Kraft.

Art. 17. Wenn die Bahnunternehmung 3 Jahre nacheinander einen 6 Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transporttaxen verhältnismäßig herabzusetzen. Kann diesfalls eine Verständigung zwischen dem Bundesrat und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet darüber 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 obiger Tarifsätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 18. Die Konzessionärin ist verpflichtet, 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.

Art. 19. In Bezug auf die Benützung der Staatsstraßen für die Anlage und den Betrieb der Bahn gelten die Vorschriften des bezüglichen vom Regierungsrate des Kantons Bern unterm 14. Juni 1901 aufgestellten Pflichtenheftes, soweit diese Vorschriften nicht mit der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung im Widerspruch stehen. Änderungen des Pflichtenheftes bleiben vorbehalten und unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 20. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Bern gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens 30 Jahre nach Eröffnung des elektrischen Betriebes und von da an je auf 1. Mai eines Jahres erfolgen. Vom Entschluß des Rückkaufes ist der Gemeinde 3 Jahre vor dem wirklichen Eintritte desselben Kenntnis zu geben.
- b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigentümer der Straßenbahn 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 Straßenbahn samt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustande abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden und sollte auch die Ver-

wendung der Erneuerungs- und Reservefonds 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 1935 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen 10 Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gemeinde notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1935 und 1. Mai 1950 erfolgt, den  $22\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1950 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Wert des oben beschriebenen Reinertrages; — unter Abzug der Erneuerungs- und Reservefonds.

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

- d. Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesamten Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welchen letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefonds 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 möchten, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 21. Hat der Kanton Bern den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 20 definiert worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der Gemeinde Biel zu fordern berechtigt gewesen wäre.

Art. 22. Die am 17. September 1875 der Pferdeisenbahngesellschaft von Biel erteilte, durch Bundesbeschluß vom 23. Dezember 1876 auf die Compagnie générale des Tramways suisses

übertragene und abgeänderte, sowie durch Bundesbeschluß vom 25. Juni 1878 erweiterte und durch Bundesbeschluß vom 29. Juni 1900 auf die Compagnie genevoise des Tramways électriques übertragene und abgeänderte Konzession für den Bau und Betrieb einer Pferdeisenbahn von Bözingen über Biel nach Nidau (E. A. S. III, 199; IV, 161; V, 49; XVI, 171) wird aufgehoben.

Art. 23. Der Bundesrat wird ermächtigt, unter den in der gegenwärtigen Konzession enthaltenen Bedingungen den Bau weiterer neuen Linien auf dem Gebiete der Stadt Biel und der angrenzenden Gemeinden, soweit sie sich als Erweiterung der Linie Bözingen-Biel-Nidau zu einem städtischen Straßenbahnnetze darstellen, zu bewilligen.

Art. 24. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.



**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Straßenbahn von Bözingen über Biel nach Nidau. (Vom 24. Juni 1901.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1901
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	26
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	26.06.1901
Date	
Data	
Seite	769-777
Page	
Pagina	
Ref. No	10 019 679

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.