

2550

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung über die Erteilung einer neuen Konzession für die Drahtseilbahn Lausanne-Ouchy.

(Vom 7. März 1930.)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Die Drahtseilbahn Lausanne-Ouchy ist bis Ende 1929 gestützt auf eine Konzession betrieben worden, die am 2. Juni 1871, also vor dem Inkrafttreten des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen vom 28. Dezember 1872 vom Grossen Rat des Kantons Waadt erteilt und von der Bundesversammlung durch Beschluss vom 20. Juli 1871 (EAS. A. F. 7, 154) genehmigt worden war. Gemäss Art. 20 des Bestandteil der Konzession bildenden Pflichtenheftes (EAS. A. F. 7, 145) beträgt die Konzessionsdauer 50 Jahre, gerechnet von dem 1. Januar, der auf die Inbetriebsetzung der gesamten Linie folgt. Die Betriebseröffnung einer ersten Teilstrecke fiel ins Jahr 1877, der zweiten Teilstrecke bzw. der ganzen Linie ins Jahr 1879; es erlosch demnach die kantonale Konzession am 31. Dezember 1929. Da heute die Konzessionshoheit dem Bunde zusteht, ist die Erteilung einer neuen Konzession Sache des Bundes.

Die Bahngesellschaft hat bereits mit Eingabe vom 14. März 1923 um Erteilung einer Bundeskonzession für die übliche Konzessionsdauer von 80 Jahren nachgesucht. Die Behandlung zog sich aus verschiedenen Gründen ausserordentlich in die Länge. Die Gesellschaft verband ursprünglich mit ihrem Konzessionsgesuch zugleich das Gesuch um Ausdehnung der Konzession auf eine zu bauende Verbindungsbahn für Güterverkehr zwischen ihrem Bahnhof Flon und dem von den schweizerischen Bundesbahnen projektierten Güterbahnhof Sébeillon (zwischen der Station SBB Renens und dem Flon). Da dieses Ausdehnungsbegehren auf den Widerstand der Gemeinde Lausanne stiess, ersuchte die Gesellschaft mit Zuschriften vom 25. Juli 1925 und 23. November 1926, einstweilen davon abzusehen und vorläufig lediglich die Erneuerung der Konzession für die bestehenden Anlagen auszusprechen. Allein auch hier zeigten sich Schwierigkeiten, und zwar in bezug auf die Frage der Benützung des öffentlichen und privaten Bodens der Gemeinde Lausanne. Sie gaben Anlass zu jahrelangen Verhandlungen zwischen Bahn und Gemeinde,

die sich ungeachtet aller Mahnungen von seiten des Eisenbahndepartements bis ins Jahr 1929 hineinzogen. Einer ersten Vereinbarung vom 8. Mai 1929 wurde die Genehmigung durch das Stadtparlament versagt, und erst im Januar 1930 gelang der Abschluss einer Einigung durch die «Convention» vom 28. Januar 1930.

Mittlerweile war — am 31. Dezember 1929 — der Verfall der bisherigen (kantonalen) Konzession eingetreten. Die Gesellschaft sah sich daher auf Neujahr 1929/30 dem Mangel jeglicher rechtlichen Grundlage für den Fortbetrieb des Unternehmens gegenübergestellt. Um eine Unterbrechung des Betriebes im Interesse der Stadt Lausanne und des übrigen Verkehrs zu vermeiden, ermächtigte unser Eisenbahndepartement die Gesellschaft entsprechend ihrem Ansuchen noch vor Jahresende, den Betrieb in bisheriger Weise und nach Massgabe der bisherigen Konzessionsbestimmungen vorläufig, d. h. bis zur Erteilung einer Bundeskonzession fortzuführen. Die Bahn wird seither und bis heute auf dieser Grundlage betrieben.

Ein Entwurf einer Bundeskonzession war der Gesellschaft wie der Kantonsregierung bereits im Jahre 1927 zugestellt worden. Da aber nach der bestehenden Konzessionspraxis der Bundesbehörden eine Konzession für eine auf die Benützung öffentlicher Strassen und Plätze der Kantone oder Gemeinden angewiesene Bahn erst erteilt wird, wenn die Strassenbenützungsfrage eine endgültige Lösung gefunden hat, war es angesichts der oben geschilderten Vorgänge nicht möglich, das Geschäft eher vor die Bundesversammlung zu bringen.

Der Ihnen hiermit vorgelegte Konzessionsentwurf entspricht inhaltlich dem üblichen Konzessionsschema. Er weicht davon hauptsächlich ab durch die Festsetzung der Konzessionsdauer auf 50 Jahre. Die übliche Dauer der Bundeskonzession ist 80 Jahre, wobei jedoch zu beachten ist, dass dies für erstmalig erteilte Konzessionen gilt, während hier eine zweite Konzessionierung in Frage steht. Die Gemeinde Lausanne hätte eine Dauer von nicht mehr als 30 Jahren gewünscht, da sie fürchtet, in der baulichen Entwicklung der Stadt durch eine allzulange Konzessionsdauer der Bahn gehemmt zu werden. Die Gesellschaft beanspruchte dagegen von vornherein 80 Jahre. Die Kantonsregierung hat im Sinne einer vermittelnden Lösung 50 Jahre vorgeschlagen. Wir hielten dies ebenfalls für angemessen, weil schon die bisherige Konzession für nicht mehr als 50 Jahre erteilt worden war und es sich im vorliegenden Falle formell allerdings um die Erteilung einer ersten Bundeskonzession, materiell aber um die Erneuerung eines Konzessionsverhältnisses handelt. Im übrigen war es geboten, bei der Bemessung der Dauer der neuen Konzession auch auf die übrigen öffentlichen Interessen der Stadt Lausanne Rücksicht zu nehmen, dies um so eher, als die L. O. wenigstens in bezug auf den Personenverkehr wesentlich dem Lokalverkehr dient. Die Gesellschaft hat dann erklärt, sich mit einer 50jährigen Konzessionsdauer als Minimum abfinden zu können; anderseits erscheinen die Interessen der Gemeinde Lausanne genügend gewahrt durch die Bestimmungen der erwähnten

Konvention vom 23. Januar 1930, wonach die Gesellschaft u. a. verpflichtet ist, die Bahnanlage den Bedürfnissen der Entwicklung der Stadt anzupassen. Im nachstehenden Konzessionsentwurfe wird in Art. 9 in bezug auf die Benützung des Grund und Bodens der Gemeinde Lausanne die erwähnte Konvention als massgebend erklärt, soweit sie nicht der Bundeskonzession und der Bundesgesetzgebung zuwiderläuft. Die Taxbestimmungen in den Art. 16—20 sind im Benehmen mit der Bahnverwaltung festgesetzt worden. Die Rückkaufsbestimmungen in Art. 25 sehen eine sofortige Rückkaufsmöglichkeit vor, was dem Umstande Rechnung trägt, dass der Rückkauf schon während der Dauer der alten Konzession hätte ausgeübt werden können. Im übrigen haben wir zu dem Konzessionsentwurfe keine weiteren Bemerkungen anzubringen. Die Bahnverwaltung wie die Kantonsregierung sind damit einverstanden.

Wir empfehlen Ihnen daher die Annahme der Vorlage und benützen den Anlass, Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 7. März 1930.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Musy.

Der Bundeskanzler:

Kaeslin.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

über die

Erteilung einer neuen Konzession für die Drahtseilbahn Lausanne-Ouchy.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. eines Gesuches der «Compagnie du chemin de fer de Lausanne à Ouchy et des Eaux de Bret» vom 14. März 1923 und weiterer Eingaben,
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 7. März 1930,

beschliesst:

I.

Der «Compagnie du chemin de fer de Lausanne à Ouchy et des Eaux de Bret», in Lausanne, wird unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen eine neue Konzession erteilt. Diese Konzession tritt an die Stelle der vom Grossen Rat des Kantons Waadt am 2. Juni 1871 erteilten und durch Bundesbeschluss vom 20. Juli 1871 genehmigten Konzession (EAS. A. F. 7, 141 und 154) und bezieht sich auf den Betrieb folgender Eisenbahnstrecken:

1. Linie von Lausanne (Flon) nach Ouchy, einschliesslich Verbindung mit dem Hafen.
2. Linie von Lausanne (Flon) nach Ste Luce, einschliesslich Verbindung mit dem Güterbahnhof der schweizerischen Bundesbahnen;
3. die Geleiseanlage im Bahnhof Flon, einschliesslich des Verbindungsstückes mit dem Netz der Tramways lausannois in Bel-Air.

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 auf die Dauer von 50 Jahren, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

Art. 4.

Der Sitz der Gesellschaft ist in Lausanne.

Art. 5.

Die Mehrheit der Direktion, des Verwaltungsrates und eines allfälligen Verwaltungsratsausschusses soll aus Schweizerbürgern, die ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, gebildet werden.

Das ständige Personal soll aus Schweizerbürgern bestehen.

Art. 6.

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.

Art. 7.

Der Bundesrat ist berechtigt, auch nach Genehmigung der Pläne die Abänderung derselben zu verlangen, wenn eine solche durch die Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8.

Die Bahn wird mit Wasserkraft, Dampf oder Elektrizität betrieben. Die Wasserturbinen werden durch die Bret-Gewässer betätigt, deren Benutzung zu diesem Zwecke durch eine besondere Konzession des Kantons Waadt bewilligt worden ist.

Art. 9.

Für die Benützung des öffentlichen Grundes der Gemeinde Lausanne für den Betrieb der Bahn ist die Vereinbarung («Convention») zwischen der Gemeinde Lausanne und der Bahngesellschaft vom 28. Januar 1930 massgebend, soweit die Vereinbarung nicht mit der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung im Widerspruch steht.

Art. 10.

Den eidgenössischen Aufsichtsbeamten ist zu jeder Zeit freier Zutritt zu allen Teilen der Bahn zu gewähren, sowie das zur Vornahme der Untersuchung nötige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

Art. 11.

Der Bundesrat kann verlangen, dass Beamte oder Angestellte der Bahn, die in der Ausübung ihres Dienstes zu begründeten Klagen Anlass geben, und gegen die nicht von der Gesellschaft selbst eingeschritten wird, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nötigenfalls entlassen werden. Das gleiche gilt gegebenenfalls gegenüber Mitgliedern der Verwaltung, denen vorübergehend oder dauernd Dienstverrichtungen eines Beamten oder Angestellten übertragen sind.

Art. 12.

Im allgemeinen bleibt es der Gesellschaft überlassen, die Anzahl der täglichen Züge sowie den Fahrplan festzusetzen. Die Entwürfe betreffend die Fahrpläne der regelmässigen Züge sind jedoch dem eidgenössischen Eisenbahndepartement vorzulegen und dürfen vor ihrer Genehmigung nicht vollzogen werden.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat bestimmt.

Art. 13.

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. 14.

Die Gesellschaft wird die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Gütern übernehmen. Sie ist nicht verpflichtet, lebende Tiere zu befördern.

Art. 15.

Die Gesellschaft hat Personenwagen mit zwei Klassen zu führen.

Der Bundesrat kann jedoch die Aufhebung einer dieser Klassen bewilligen.

Art. 16.

Für die Beförderung von Personen kann die Gesellschaft Taxen bis zum Betrag folgender Höchstsätze erheben:

	Lausanne-Ville (Flon)-Ouchy	Lausanne-Ville (Flon)-Jordils, Gare CFF-Ouchy	Lausanne-Ville (Flon)-Montriond, Montriond-Ouchy, Gare CFF-Jordils	Lausanne Gare CFF-Montriond, Montriond-Jor- dils	Lausanne-Ville (Flon)-Gare CFF, Jordils-Ouchy
	oder umgekehrt				
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
II. Kl.	— .80	— .70	— .60	— .50	— .40
III. »	— .40	— .35	— .30	— .25	— .20

Kinder unter 4 Jahren sind taxfrei zu befördern, sofern für sie kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, zu Bedingungen, die im Einvernehmen mit dem Bundesrat aufzustellen sind, Abonnementsbillette zu reduzierter Taxe abzugeben.

Art. 17.

Jeder Reisende ist berechtigt, 10 Kilogramm Handgepäck taxfrei zu befördern, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für das übrige Gepäck ist eine Taxe zu entrichten, welche nach folgenden Maximalansätzen pro 100 kg berechnet wird:

Fr. —.70 für die Strecken Lausanne gare CFF—Ouchy und Lausanne-Ville (Flon)—Ouchy,

Fr. —.50 für die Strecke Lausanne-Ville (Flon)—Lausanne gare CFF.

Bei Bedürfnis hat die Gesellschaft ebenfalls Taxen für die Zwischenstationen zu erstellen. Diese Taxen, die abzustufen sind, unterliegen der Genehmigung durch den Bundesrat.

Unter Vorbehalt der Genehmigung durch den Bundesrat können für die Gepäckbeförderung Stücktaxen eingeführt werden. Gegebenenfalls werden diese Taxen durch den Bundesrat festgesetzt.

Art. 18.

Für die Beförderung von Gütern kann die Gesellschaft folgende Höchsttaxen pro 100 kg erheben:

Fr. —.60 für die Strecken Lausanne gare CFF—Ouchy und Lausanne-Ville (Flon)—Ouchy;

Fr. —.50 für die Strecke Lausanne-Ville (Flon)—Lausanne gare CFF.

Eine ganze Wagenladung (d. h. mindestens 5000 kg) hat gegenüber den Stückgutsendungen Anspruch auf Ermässigung.

Bei Beförderung von Waren in Eilfracht kann die Taxe um 100 % des gewöhnlichen Ansatzes erhöht werden.

Art. 19.

Die für die Beförderung einer Gepäck- oder Gütersendung zu erhebende Mindesttaxe darf 40 Rp. nicht übersteigen.

Art. 20.

Die vorstehenden Taxbestimmungen beschlagen bloss den Transport von Station zu Station. Die Waren sind von den Aufgebern an die Stationsverladeplätze aufzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungsstation abzuholen.

Das Auf- und Abladen der Stückgutsendungen ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür nicht erhoben werden.

Art. 21.

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

Wenn die genaue Ziffer des so berechneten Betrages nicht ohne Rest durch fünf teilbar ist, so wird sie auf die nächste höhere, durch 5 teilbare Zahl aufgerundet, sofern der Rest mindestens einen Rappen beträgt.

Art. 22.

Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 23.

Der nach gegenwärtiger Konzession zulässige Höchstbetrag der Beförderungspreise ist verhältnismässig herabzusetzen, wenn der auf das Aktienkapital entfallende Jahresgewinn in sechs aufeinanderfolgenden Jahren im Durchschnitt und für jedes einzelne der drei letzten Jahre 6 % übersteigt, sofern nicht die Gesellschaft den Bedürfnissen der Bevölkerung durch Gewährung anderer Preiserleichterungen oder durch Einführung von Verkehrsverbesserungen genügend Rechnung trägt. Kann hierüber eine Verständigung zwischen dem Bundesrat und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet die Bundesversammlung.

Wenn der Jahresgewinn in drei aufeinanderfolgenden Jahren 2 % des Aktienkapitals nicht erreicht, erlangt die Gesellschaft ein Anrecht auf angemessene Erhöhung des nach Art. 16—19 der gegenwärtigen Konzession zulässigen Höchstbetrages der Beförderungspreise. Über das Mass der Erhöhung entscheidet die Bundesversammlung.

Art. 24.

Die Gesellschaft ist verpflichtet:

- a. für Äufnung eines Reservefonds, dessen Mittel zur Bestreitung ausserordentlicher Ausgaben infolge von Naturereignissen, Unfällen und Krisen sowie zur Deckung allfälliger Fehlbeträge dienen sollen, zu sorgen durch jährliche Rücklage von mindestens 5 % des Jahresgewinnes, bis 10 % des Aktienkapitals erreicht sind;
- b. für das Personal eine Krankenkasse einzurichten oder es bei einer Krankenkasse zu versichern;
- c. für das Personal eine Dienstalterskasse oder Pensionskasse zu gründen oder das Personal bei einer Anstalt zu versichern; wenn der Jahresgewinn in drei aufeinanderfolgenden Jahren 4 % des Aktienkapitals übersteigt;

- d. die Reisenden bei einer Anstalt oder einem Eisenbahnverband gegen diejenigen Unfälle zu versichern, für die sie gemäss den geltenden gesetzlichen Bestimmungen haftpflichtig ist.

Art. 25.

Für die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Waadt, gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens auf 1. Januar 1934 und von da an je auf 1. Januar eines Jahres erfolgen. Vom Entschluss des Rückkaufs ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem Eintritte desselben Kenntnis zu geben;
- b. durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigentümer der Bahn mit ihrem Betriebsmaterial und aller übrigen Zugehör. Immerhin bleiben die Drittmannsrechte hinsichtlich des Pensions- und Unterstützungs-fonds vorbehalten. Zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, ist die Bahn samt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustande abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung nicht 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 den 20fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Kalenderjahre, die dem Zeitpunkt, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft angekündigt wird, unmittelbar vorangehen, unter Abzug des Erneuerungsfonds.

Bei Ermittlung des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzessionierte Eisenbahnunternehmung mit Ausschluss aller andern 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 welcher letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder dem Erneuerungsfonds einverleibt wurden;
- e. im Falle des Rückkaufes im Zeitpunkt 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 Bundesgerichts.

Art. 26.

Hat der Kanton Waadt den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 25 vorgesehen ist, jederzeit auszuüben, und der Kanton hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

II.

Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieses Beschlusses, der rückwirkend auf 1. Januar 1930 in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Erteilung einer neuen Konzession für die Drahtseilbahn Lausanne-Ouchy. (Vom 7. März 1930.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1930
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	11
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	2550
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	12.03.1930
Date	
Data	
Seite	189-198
Page	
Pagina	
Ref. No	10 030 967

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.