

Schweizerisches Bundesblatt.

53. Jahrgang. IV.

Nr. 52.

26. Dezember 1901.

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 5 Franken.
Einrückungsgebühr per Zeile oder deren Raum 15 Rp. — Inserate franko an die Expedition.
Druck und Expedition der Buchdruckerei Stämpfli & Cie. in Bern.

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Erweiterung der Konzession elektrischer Straßenbahnen in der Stadt Lausanne und von Lausanne nach Lutry.

(Vom 18. Dezember 1901.)

Tit.

Die Gesellschaft der Lausanner Tramways stellte mittelst Eingabe vom 1. August 1901 das Gesuch um Erteilung der Konzession für die folgenden neuen Linien:

1. Bahnhof (Jura-Simplon)-Ouchy	1,94 km.
2. Boulevard de Grancy-Cour-Montoie	1,64 „
3. Chauderon-Bahnhof Renens	3,80 „
4. Bahnhof (Jura-Simplon)-Chauderonplatz	1,19 „

Zusammen 8,57 km.

Diese vier Linien seien die von der Gemeinde Lausanne am 1. Juli 1901 genehmigte nächste Etappe der Ausdehnung des Tramwaynetzes und sollen sofort gebaut werden.

Der Bau und der Betrieb der neuen Linien werden nach den gleichen Vorschriften und Grundsätzen vor sich gehen wie bei den bestehenden Linien.

Der Kostenvoranschlag und die Rentabilitätsberechnung stützen sich auf die beim bisherigen Netze gemachten Erfahrungen.

Der Kostenvoranschlag enthält folgende Posten:

A. Bahnbau	Fr. 520,000
B. Elektrische Leitungen	„ 120,000
C. Rollmaterial	„ 480,000
D. Verschiedenes	„ 180,000

Zusammen Fr. 1,300,000,

welcher Betrag teils durch Ausgabe neuer Aktien, teils durch Aufnahme eines Anleihens aufgebracht werden solle.

Die Rentabilitätsberechnung sieht an Betriebseinnahmen Fr. 240,000, an Betriebsausgaben Fr. 146,000, somit einen Betriebsüberschuß von Fr. 94,000 vor, der nach Abzug von Fr. 20,000 für Einlagen in die Erneuerungs- und Reservefonds einen Reingewinn von Fr. 74,000 ergeben und eine Verzinsung der verwendeten Kapitalien zu 5,7 % gestatten würde.

Wie aus den vorgelegten Beschlüssen des Großen Rates und der Gemeinden Lausanne, Lutry und Pully hervorgeht, wurde der Tramwaygesellschaft die Konzession zur Benützung der öffentlichen Straßen des Kantons und der Gemeinden, sowohl für das bisherige Netz, als für die neuen Linien auf die Dauer von achtzig Jahren erteilt, welche Frist für die kantonale Konzession vom 21. Dezember 1894 und für die Gemeindekonzessionen vom 31. Dezember 1894 beziehungsweise 1. Januar 1895 an zu berechnen ist.

Die Tramwaygesellschaft wünscht nun die Dauer der eidgenössischen Konzession mit derjenigen der kantonalen in Übereinstimmung zu bringen und stellt das Gesuch, es möchte ihr:

1. die Konzession für die vier neuen Linien bis zum 21. Dezember 1974 erteilt und
2. die Konzession für die bestehenden Linien, gemäß Bundesbeschlüssen vom 21. Dezember 1894 (E. A. S. XIII, 267) und vom 1. Juli 1898 (E. A. S. XV, 208), um 30 Jahre, d. h. bis zum 21. Dezember 1974, verlängert werden.

Mittelst Eingabe vom 14. September 1901 erhob die Eisenbahngesellschaft Lausanne-Ouchy (Drahtseilbahn) gegen die Konzessionierung derjenigen Linie, die Lausanne mit Ouchy verbinden soll, Einsprache.

Die in dieser Einsprache enthaltenen Einwendungen gegen die projektierte Linienführung beim Jura-Simplon-Bahnhofe übergehen wir hier, da sie nicht hieher gehören, sondern eventuell anlässlich des Plangenehmigungsverfahrens anzubringen und zu

behandeln wären. Im übrigen entnehmen wir der Einsprache der Lausanne-Ouchy-Bahn folgendes:

Von den vier Linien, deren Konzessionierung nachgesucht wird, bilde die eine, nämlich die Linie Bahnhof (Jura-Simplon)-Ouchy, eine direkte Konkurrenz für die Drahtseilbahn Lausanne-Ouchy, da sie die gleiche Richtung verfolge und am gleichen Punkte endige. Art. 38 der vom Großen Rate des Kantons Waadt am 2. Juni 1871 der Lausanne-Ouchy-Bahn-Gesellschaft gewährten Konzession bestimme aber, daß während der ganzen Dauer derselben in der gleichen Richtung, also von Lausanne nach Ouchy, keine andere Eisenbahn gebaut werden dürfe. Die Gesellschaft habe somit das Recht, sich dem Bau der Tramlinie von Lausanne nach Ouchy zu widersetzen. Indessen wünsche sie selber, daß die wirklichen Interessen der Stadt Lausanne befriedigt werden, und erkläre daher von vorneherein, daß die Einsprache sich nicht gegen denjenigen Teil der Linie richte, der vom Bahnhof Jura-Simplon über das Boulevard de Grancy nach der Ouchystraße führe; denn obgleich auch dieser Teil der Linie der Lausanne-Ouchy-Bahn Konkurrenz mache, dürfe er doch als Querlinie angesehen werden und entspreche er dem Bedürfnisse, das Boulevard de Grancy mit der Stadt zu verbinden. Die Einsprache betreffe somit nur denjenigen Teil der Linie, der vom Boulevard de Grancy über die Ouchystraße nach dem Quai von Ouchy hinabführe.

Mittelst ausführlicher Erörterung sucht die Einsprache nachzuweisen, daß das durch Art. 38 der Konzession der Lausanne-Ouchy-Bahn zu gunsten dieser Bahnunternehmung stipulierte Ausschlußrecht heute noch in Kraft bestehe und für die Bundesbehörden verbindlich sei.

Dem gegenüber brachte die Tramwaygesellschaft ein Rechtsgutachten der Herren Advokaten A. Dupraz und G. Pellis vom 31. Oktober 1901 zu den Akten, welches zu dem Schlusse gelangt, daß das Ausschlußrecht nicht mehr bestehe und daher die Einsprache der Lausanne-Ouchy-Bahn als unbegründet abgewiesen werden müsse.

Der von der Impetrantin angerufene Art. 38 der Konzession für eine Eisenbahn von Lausanne nach Ouchy, vom 2. Juni 1871, oder genauer: des Pflichtenheftes zu dieser Konzession (E. A. S. a. F. VII, 153), bestimmt folgendes:

„Der Kanton Waadt verpflichtet sich, während der fünfzig Jahre, für welche die gegenwärtige Konzession zu dauern hat, niemandem eine Konzession für eine Eisenbahn in gleicher Richtung, d. h. von Lausanne nach Ouchy zu erteilen.“

Zunächst ist hier festzustellen, daß das angefochtene Teilstück Boulevard de Grancy-Ouchy thatsächlich mit der Drahtseilbahn parallel verläuft. Ebenso ist ein elektrisches Tram, das sich auf Schienen bewegt, unter den Begriff einer Eisenbahn zu rechnen. Wenn also, wie Lausanne-Ouchy behauptet, die kantonale Konzession für den Bund verbindlich ist, so müßte in der That die Erteilung der gewünschten Konzession an die Tramwaygesellschaft abgelehnt werden. Die im Gutachten der Herren Dupraz und Pellis gemachten Ausführungen, daß es sich nicht um eine Parallelbahn im Sinne des Art. 38 handle, können nicht als zutreffend betrachtet werden.

Nun bestimmt Art. 6 des Bundesgesetzes vom 23. Dezember 1872 über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft (E. A. S. n. F. I, 7) folgendes:

„In den neuen Konzessionen dürfen keine Ausschluß- und Vorzugsrechte gegen künftig zu errichtende Bahnen eingeräumt werden.

Bei den bereits erteilten Konzessionen bleibt der Bund bezüglich der von einzelnen Kantonen zugestandenen Ausschluß- und Vorzugsrechte in derjenigen Rechtsstellung, die er sich bei der Genehmigung der betreffenden Konzession gewahrt hat.

Soweit durch gegenwärtiges Gesetz die staatshoheitlichen Rechte von den Kantonen an den Bund übergehen, sind die Bestimmungen desselben auch für die bisher von den Kantonen erteilten Konzessionen maßgebend.“

Es fragt sich also, ob der Bund anlässlich der Genehmigung der kantonalen Konzession die Ausschlußbestimmung anerkannt oder ob er sie durch einen Vorbehalt beseitigt habe. Hierüber giebt der Wortlaut des betreffenden Genehmigungsbeschlusses, des Bundesbeschlusses betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn zwischen dem Quai von Ouchy und der Stadt Lausanne, vom 20. Juli 1871 (E. A. S. a. F. VII, 154), Auskunft. Dieser Beschluß enthält im Art. 4 die Bestimmung, daß das Bundesgesetz über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen vom 28. Juli 1852 genaue Beachtung finden solle und daß demselben durch die Bestimmungen der vorliegenden Konzession in keiner Weise Eintrag geschehen dürfe.

Durch diesen bestimmt lautenden Vorbehalt des Bundesgesetzes vom 28. Juli 1852 (E. A. S. a. F. I, 21) ist natürlich

jeder einzelne Artikel dieses Gesetzes, unter anderen somit auch Artikel 17, vorbehalten worden. Dieser Artikel schreibt vor:

„Wenn ein Kanton die Bewilligung zur Erstellung einer im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines großen Teiles derselben liegenden Eisenbahn auf seinem Gebiete verweigert, ohne selbst die Erstellung derselben zu unternehmen, oder wenn er sonst den Bau oder den Betrieb einer solchen Bahn irgendwie in erheblichem Maße erschweren sollte, so steht der Bundesversammlung das Recht zu, nach Prüfung aller hierbei in Betracht kommenden Verhältnisse, maßgebend einzuschreiten und von sich aus das Erforderliche zu verfügen.“

Daraus, daß dieser Artikel 17 in dem Vorbehalte nicht speciell erwähnt ist, glaubt Lausanne-Ouchy die Schlußfolgerung herleiten zu können, daß der allgemeine Vorbehalt des Eisenbahngesetzes von 1852 nicht genüge; der Bund hätte den Artikel 17 besonders vorbehalten müssen, wenn er gegen das gewährte Ausschlußrecht einen Widerspruch hätte erheben wollen. Da dies nicht geschehen, so sei die Rechtsstellung des Bundes nach Art. 6, Absatz 2, des neuen Eisenbahngesetzes dahin geordnet, daß dieses Ausschlußrecht garantiert sei und der Bund keine entgegenstehende Konzession erteilen dürfe.

Diese Argumentation erscheint als verfehlt. Wenn das Eisenbahngesetz von 1852 bei Erteilung der Konzession vorbehalten ist, so braucht nicht noch außerdem jeder einzelne Artikel vorbehalten zu sein, sondern der allgemeine Vorbehalt umfaßt den ganzen Inhalt des Gesetzes und damit alle in den einzelnen Artikeln desselben enthaltenen Vorschriften. Also ist Art. 17 mitvorbehalten, und dieser Art. 17 besitzt die Tragweite, eine kantonale Ausschlußbestimmung wirkungslos zu machen.

Hierfür können wir uns auf eine Art authentischer Interpretation des Art. 6 des Eisenbahngesetzes von 1872 berufen, welche im Jahre 1874 bei Gelegenheit der Motion Dubs erfolgte. Diese bezog sich zwar nur auf die sogenannten Vorzugsrechte, aber die Verhandlungen erweisen zur Genüge, wie übrigens auch der Wortlaut des Art. 6 ergibt, daß die Vorzugsrechte mit den Ausschlußrechten vollständig auf gleicher Linie stehen und gleich zu behandeln sind.

Zu vergleichen ist hierüber:

Botschaft des Bundesrates vom 10. Juni 1874 betreffend die Motion Dubs (Bundesbl. 1874, II, 243);

Bericht der nationalrätlichen Kommission hierüber, vom 12. Oktober 1874 (Bundesbl. 1875, I, 13);

Bundesbeschluß vom 19. Oktober 1874 betreffend die sogenannten Prioritätsrechte der Inhaber von Eisenbahnkonzessionen (E. A. S. n. F., II, 231).

Durch den letztangeführten Bundesbeschluß wurde das Eintreten auf die Motion Dubs, welche ein nur allmähliches Dahinfallen der Prioritätsrechte durch eine Art von erzwungenem Verzicht der Inhaber bezweckte, nicht eingetreten und zwar mit der ausdrücklichen Motivierung, daß diese Prioritätsrechte als gegenstandlos dahingefallen seien und daß die gegenwärtige Eisenbahngesetzgebung (diejenige von 1872) keine Bestimmung enthalte, welche die volle Konzessionsbefugnis des Bundes beschränke.

In dem Berichte der nationalrätlichen Kommission, welche entgegen dem Bundesrate, der auf die Motion Dubs eintreten wollte, den motivierten Nichteintretensbeschluß vorlegte, der dann auch durch den angeführten Bundesbeschluß angenommen wurde, findet sich folgender auch auf die Ausschlußrechte gehender Passus:

„Vorrechte überhaupt, welche Eisenbahnunternehmungen eingeräumt werden und solche insbesondere, welche den Charakter von Prioritäts- oder Ausschlußrechten haben, qualifizieren sich als Ausnahmerechte, welche mit dem Grundsatz der Gleichheit Aller vor dem Gesetze und der Verkehrsfreiheit unvereinbar sind.

Diese Vorrechte sind Hemmnisse für die Erstellung neuer, im Interesse des Publikums liegender Eisenbahnen, und solche Hemmnisse sind durch Art. 17 des alten Eisenbahngesetzes grundsätzlich verpönt.“

Die Bundesversammlung hat sich also schon im Jahre 1874, betreffend die Prioritätsrechte ausdrücklich und damit implicite auch betreffend die Ausschlußrechte, dahin ausgesprochen, daß dieselben nach der Eisenbahngesetzgebung des Jahres 1872 keinen Bestand mehr haben und dem Bund die volle Konzessionsfreiheit gewahrt ist; auch gegenüber Vorzugs- und Ausschlußrechten, welche in früheren kantonalen Konzessionen erteilt wurden.

Besteht aber diese volle Konzessionsfreiheit des Bundes, so ist auch im Falle des Konzessionsgesuches der Lausanner Tramwaygesellschaft der Bund nicht gebunden durch das in der kantonalen Konzession der Lausanne-Ouchy-Bahn enthaltene Ausschlußrecht,

und es ist über das Gesuch nur nach den allgemein für die Erteilung von Konzessionen geltenden Grundsätzen zu entscheiden.

Von diesen Grundsätzen ausgehend, unter denen der Grundsatz der freien Konkurrenz obenan steht, halten wir es nicht für erforderlich, auf die mehr thatsächlichen Ausführungen der Einsprache näher einzutreten, welche bezwecken, den Nachweis zu leisten, daß eine neue Linie für den zwischen Lausanne und Ouchy zu vermittelnden Verkehr nicht nötig sei, daß sie dem verkehrenden Publikum bezüglich der Entfernung, der Transportgeschwindigkeit und der Taxen keine besseren Bedingungen zu bieten vermöge, als die Drahtseilbahn, daß die Konkurrenz für diese ruinös und für die Tramwaygesellschaft von großem Nachteil sein werde u. s. w. Wir wollen nur darauf hinweisen, daß die Tramwaylinie Lausanne-Ouchy nicht wohl als eigentliche Konkurrenzbahn zur Drahtseilbahn betrachtet werden kann und auch nicht dem Konkurrenzszweck ihre Entstehung zu verdanken haben wird. Denn während die Drahtseilbahn hauptsächlich und in erster Linie dem Verkehre zwischen ihren beiden Endpunkten dient, soll die neue Linie den Verkehr auf der ganzen Länge ihres Tracés, sozusagen von Haus zu Haus, vermitteln. Sie soll für eine bedeutende Straße und für ein ausgedehntes Quartier, die bisher von der nur an zwei Zwischenstationen zugänglichen Drahtseilbahn unvollkommen oder gar nicht bedient waren, eine brauchbare Verbindung mit dem Bahnhofe der Jura-Simplon-Bahn und mit dem übrigen Netze der Lausanner Tramways herstellen. Auch mag erwähnt werden, daß sich die projektierte Tramwaylinie nur mit dem Personentransporte befassen wird, während bei der Drahtseilbahn die Einnahmen aus dem Personentransporte einen verhältnismäßig geringen Teil der Betriebseinnahmen ausmachen. So betrugen z. B., nach dem 27. Geschäftsberichte der Lausanne-Ouchy-Bahn-Gesellschaft, im Jahre 1900 deren Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr Fr. 135,000, die Einnahmen aus dem gesamten Eisenbahnverkehr Fr. 250,000 und die Totaleinnahmen der ganzen Unternehmung (inkl. Eaux de Bret, Immobilien etc.) Fr. 591,000. Von einer ruinösen Konkurrenz kann also nicht wohl die Rede sein.

Zu den bei Konzessionierung neuer Eisenbahnlinien zu beobachtenden Grundsätzen gehört es auch, die Vernehmlassungen der beteiligten kantonalen und örtlichen Behörden einzuholen und in erster Linie auf diese abzustellen.

Der Gemeinderat der zunächst interessierten Gemeinde, derjenigen von Lausanne, gab unterm 20. November folgende Erklärung ab:

„Die Tramwaygesellschaft verfolgt bei Erstellung der fraglichen Linie keinen spekulativen Zweck.

Die Interessen von Lausanne und besonders diejenigen der Ouchystraße verlangen, daß dort so bald wie möglich eine Tramwaylinie gebaut werde. Diese neue Linie wird von der Bevölkerung des Quartiers mit Ungeduld erwartet.

Der Gemeinderat ist gegebenen Falles bereit, jede Maßnahme zur Erleichterung der Erstellung dieser Linie zu unterstützen, welche von allgemeinem Nutzen ist und einem wirklichen Bedürfnis entspricht, über das die Gemeindebehörden bereits diskutiert und welches sie anerkannt haben.“

Der Staatsrat des Kantons Waadt befürwortete in seiner Vernehmlassung vom 29. Oktober die Erteilung der Konzession für die neuen Linien mit Einschluß der bestrittenen Linie Bahnhof Jura-Simplon-Ouchy. Den Entscheid über die Zulässigkeit der Konzessionierung derselben überläßt er den Bundesbehörden.

Da die beteiligten Kantons- und Gemeindebehörden die Erstellung der neuen Linien, insbesondere auch die Linie Bahnhof Jura-Simplon-Ouchy, wünschen, militärische Interessen nicht entgegenstehen und bezüglich der bestrittenen Linie die Bundesbehörden an die Ausschlußbestimmung in der Konzession der Lausanne-Ouchy-Bahn, wie nachgewiesen, nicht gebunden sind, so steht unseres Erachtens der Erteilung der Konzession für die vier Linien nichts im Wege.

Insbesondere empfehlen wir Ihnen auch zur Annahme die Erteilung der Konzession auf die übliche Dauer von 80 Jahren und die Verlängerung der Konzession für die bestehenden Linien, welche nur auf 50 Jahre lautet, auf die nämliche Dauer. Diese Verlängerung wird vom Staatsrate des Kantons Waadt ebenfalls befürwortet.

Da es sich nicht um die Aufstellung neuer Konzessionsbedingungen, sondern nur um die Ausdehnung einer schon bestehenden Konzession auf vier neue Linien handelt, konnte von der Abhaltung einer konferenziellen Verhandlung abgesehen werden.

Der nachstehende Beschlußentwurf veranlaßt uns noch zu der Bemerkung, daß entsprechend dem Bundesbeschlusse vom 14. Oktober 1897 betreffend Ergänzung der Rückkaufsbestimmungen der neueren Konzessionen (E. A. S. XV, 23) der Termin,

an welchem das Tramnetz zuerst zurückgekauft werden kann, auf 30 Jahre nach Eröffnung des Betriebes auf den ersten Strecken, also auf 1. September 1926, angesetzt worden ist.

Genehmigen Sie, Tit., auch bei diesem Anlasse die Versicherung unserer ausgezeichneten Hochachtung.

Bern, den 18. Dezember 1901.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Brenner.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

Bundesbeschluß

betreffend

Erweiterung der Konzession elektrischer Straßenbahnen in der Stadt Lausanne und von Lausanne nach Lutry.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. eines Gesuches der Gesellschaft der Lausanner Tramways vom 1. August 1901;
2. einer Einsprache der Eisenbahngesellschaft Lausanne-Ouchy vom 14. September 1901;
3. einer Botschaft des Bundesrates vom 18. Dezember 1901,

beschließt:

I. Die durch Bundesbeschluß vom 21. Dezember 1894 (E. A. S. XIII, 267) der Gesellschaft der Lausanner Tramways erteilte und durch Bundesbeschluß vom 1. Juli 1898 (E. A. S. XV, 208) erweiterte Konzession für den Bau und Betrieb elektrischer Straßenbahnen in der Stadt Lausanne und von Lausanne nach Lutry wird auf die neuen Linien

- a. vom Bahnhofe Jura-Simplon nach Ouchy über das Boulevard de Grancy, die Ouchystraße und den Ouchyplatz;
- b. vom Boulevard de Grancy nach Montoie;
- c. von Chauderon nach dem Bahnhofe Renens;
- d. vom Bahnhofe Jura-Simplon nach dem Chauderonplatz durch die Straße Louis Ruchonnet und über die Brücke Montbenon-Chauderon,

unter den folgenden Bedingungen ausgedehnt:

1. Die Dauer der Konzession wird für das ganze Netz auf 80 Jahre, vom 21. Dezember 1894 an gerechnet, verlängert.

2. Die technischen und finanziellen Vorlagen für die vier neuen Linien, nebst den revidierten Statuten der Gesellschaft, sind dem Bundesrate binnen einer Frist von sechs Monaten, vom Datum dieses Beschlusses an gerechnet, einzureichen.

3. In Bezug auf die Benutzung der öffentlichen Straßen für den Bau und den Betrieb der vier neuen Linien gelten die Bestimmungen der vom Großen Rate des Kantons Waadt unterm 23. August 1901 und vom Gemeinderat von Lausanne unterm 25. Juni 1901 genehmigten Pflichtenhefte, sowie der zwischen der Gemeinde Lutry und der Tramwaygesellschaft am 26. März 1900 und der zwischen der Gemeinde Pully und der Tramwaygesellschaft am 10. August 1901 abgeschlossenen Konventionen, soweit diese Pflichtenhefte und Konventionen nicht mit der Konzession oder mit der Bundesgesetzgebung im Widerspruche stehen.

4. Die Rückkaufsbestimmungen werden für das ganze Tramwaynetz in der Weise abgeändert, daß der Rückkauf frühestens auf den 1. September 1926 erfolgen kann.

II. Die Einsprache der Eisenbahngesellschaft Lausanne-Ouchy wird als unbegründet abgewiesen.

III. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge dieses Beschlusses beauftragt.



**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Erweiterung der
Konzession elektrischer Straßenbahnen in der Stadt Lausanne und von Lausanne nach
Lutry. (Vom 18. Dezember 1901.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1901
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	52
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	26.12.1901
Date	
Data	
Seite	1301-1311
Page	
Pagina	
Ref. No	10 019 893

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.