

Bericht

der

nationalrätthlichen Kommission zum Vorschlage des Bundesrathes, betreffend die Rechtsverhältnisse der Verbindungsgeleise zwischen dem schweiz. Eisenbahnneze und gewerblichen Anstalten.

(Vom 12. November 1874.)

Wie der Vorschlag thatsächlich eine Vermehrung der schweiz. Eisenbahnen zur Voraussetzung hat, so bezweckt er rechtlich eine Erweiterung der Eisenbahn-Gesetzgebung, resp. die Ausdehnung derselben und Umformung auf ein bestehendes Verhältniß, welche Umformung aber jedenfalls eine Begünstigung und Vermehrung gewisser Schienenverbindungen zur Folge haben wird.

Ueber die geschichtliche Entwicklung des Vorschlages nur wenig Worte, da die Botschaft des Bundesrathes vom 29. Sept. 1874 die erforderlichen Angaben enthält. Darnach ist der Ausgangspunkt die nachgesuchte Konzessionsertheilung für eine Eisenbahn Perlen-Gisikon, die aber nicht ausgesprochen worden ist. Dadurch ist die Sache aber nicht beseitigt, sondern in allgemeinerer Weise ist gefragt worden, ob für Verbindungsbahnen, welche Privatetablissemmente erstellen wollen, um mit konzedirten öffentlichen Bahnen in Anschluß zu kommen, kein Recht bestehe, einerseits gegenüber von Eigenthümern von Land, das zur Herstellung der Verbindungs-

bahn in Anspruch genommen werden muß, andererseits gegenüber den konzedirten Eisenbahnen, an die der Anschluß bewerkstelligt werden will. In letzterer Richtung ist wiederum eine ähnliche Situation vorhanden, welche den Anschluß und die Verbindung der konzedirten Eisenbahnunternehmen unter sich zum Gegenstande hatte und durch Bundesrathsbeschluß vom 11. August 1858 (N. O. S. VI. 74) geordnet worden ist.

Leztere Rücksicht gewann in der Schlußnahme des Nationalrathes vom 25. Sept. 1873 die Oberhand, nachdem die Motionssteller vom 24. Sept. den erstern Punkt, d. h. die Stellung der Privatbahnen zum Eigenthum des benöthigten Landes, besonders betont hatten.

Die Frage liegt nun in ihrem ganzen Umfang zur Beurtheilung vor; diese ist die Schaffung eines Rechtsverhältnisses für derartige Zustände auf dem Wege des Gesetzes, während bisanhin ein Rechtszustand nur auf dem Wege des Vertragsabschlusses zu Stande kam, der aber nach Dauer und Inhalt ganz von der Konvenienz einer der kontrahirenden Parteien abhängig war. Der andere Kontrahent war ganz auf die Konvenienz des Mitkontrahenten angewiesen. Ein solcher Zustand ist aber gewiß kein Rechtszustand zu nennen. Obschon die vom Rathe angenommene Motion viel allgemeiner gehalten ist, so hat doch der Bundesrath dieses spezielle Verhältniß zum Gegenstand der Gesetzgebung gemacht. Die Mehrheit der Kommission ist mit dieser Auffassung befriedigt, während eine Minderheit nicht nur den Anschluß, sondern die ganze Rechtsstellung berücksichtigen will. Da die Berichterstatter dieser Minderheit angehören, d. i. dieselbe bilden, so sei es gestattet, die Frage allgemeiner zu beleuchten.

I.

Wir können zum Vortheil der bundesrätlichen Auffassung sagen, daß sie eine unbestrittene ist, indem die Ordnung der Anschlußverhältnisse an konzedirte Bahnen jedenfalls Sache des öffentlichen Rechtes und zwar der Bundesgesetzgebung ist. Der Umfang dieses neuen Gesetzes wird nur von der Zweckmäßigkeit bedingt.

Bestritten ist dagegen die andere Auffassung, wornach auch das Verhältniß zu bestehendem Privatrechte einer gesetzlichen Normirung durch den Bund ruft.

Die Botschaft des Bundesraths vom 12. Sept. 1873 hat die dahingehende Frage mehr umgangen, als gelöst, obschon seine Auffassung

auch dem gegenwärtigen Gesetzesentwurfe zu Grunde liegt. Wir wollen das Resultat nicht bekämpfen, sind aber der Ansicht, daß es ohne den großen Umweg hätte gewonnen werden können.

Der Ständerath hat sich in der Behandlung der Konzession Perlen-Gislikou auf den konstitutionellen Standpunkt gestellt und die Anwendung des Expropriationsgesetzes vom 1. Mai 1850 aus dem Grunde abgelehnt, weil ein Privatetablisement, resp. eine Eisenbahnverbindung mit demselben kein Werk sei, das als öffentliches zu bezeichnen und von Eidgenossenschaft wegen zu begünstigen sei. Wenn wir schon diesen Standpunkt nicht hinhnehmen können, so wollen wir doch nicht lange mit ihm rechten, sondern vorzugsweise betonen, daß durch Art. 26 der B.-V. vom 29. Mai 1874:

„Die Gesetzgebung über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen ist Bundessache“

die Kompetenz des Bundes eine erweiterte geworden ist. Eine Aenderung des erwähnten Expropriationsgesetzes ist zwar nicht erfolgt; sie ist aber nicht absolut nothwendig, indem bei jeder Konzessionsertheilung für eine Eisenbahn die Anwendbarkeit des Expropriationsgesetzes, wenn sie bestritten ist, beschlossen werden kann.

Dadurch werden wir der Beantwortung der Frage, ob ein industrielles Privatunternehmen ein öffentliches Werk sei, überhoben, betonen aber dennoch, daß die Industrie unseres Landes, was ihre Werkhätigkeit betrifft, die Berücksichtigung des Gesetzgebers in vollem Maße verdient. Die Zweckmäßigkeit der Abänderung des Expropriationsgesetzes bleibt daher fortwährend eine offene Frage.

Ein zweites Moment, das zur Lösung der Frage von Bundes wegen hindrängt, ist die Verschiedenheit der kantonalen Gesetzgebungen in Expropriationssachen. In einigen Kantonen ist die Expropriation zu Gunsten von Privatunternehmungen ganz ausgeschlossen, während sie in andern gestattet ist, aber unter verschiedenen Voraussetzungen und in verschiedenen Anwendungen. Diese Verschiedenartigkeit ist anstößig an und für sich; sie ist es aber noch in Berücksichtigung des Umstandes, daß die Industrie nicht von Kantons-grenzen abhängig ist, sondern ihre Voraussetzungen, wie neue Wasser- und Arbeitskräfte da suchen muß, wo sie dieselben findet. Wir kommen daher zur Ansicht, daß die Kompetenz des Bundes nach jeder Richtung da begründet ist, wo Eisenbahnen gebaut werden.

II.

Sehen wir uns, nachdem wir sub I über die rechtliche Stellung des Bundes zur Regelung dieser Angelegenheit gesprochen haben, den Umfang des vorliegenden Gesetzes an.

Dasselbe ist zum Theil ein vollständiger Codex über die sog. Privatbahnen mit theilweiser Berücksichtigung der Haftbarkeit; der Sache nach müssen folgende Verhältnisse geordnet werden:

1. Die Stellung der Hauptlinie, ihre Verpflichtung, den Anschluß zu gestatten, sowie ihre Leistungen.
2. Die Stellung der Privatbahn, Bau und Betrieb derselben, ihre Rechte und Leistungen gegenüber der Hauptbahn.
3. Die Rechnungserhältnisse der beiden Bahnen zu einander.

Ueber die Einordnung der verschiedenen Paragraphen des Gesetzes unter diese drei Kategorien haben wir nicht sonderlich viel zu sagen; eine Betrachtung derselben an der Hand der Botschaft des Bundesrathes, sowie in Beachtung der Eingaben der verschiedenen Gesellschaften, der vorliegenden Verträge und Reklamationen genügt zu deren Verstandniß. Der Hauptzweck des Gesetzes ist die allgemeine Pflicht der Hauptlinien, den Anschluß zu gestatten, wodurch die Privatbahnen eine selbständige rechtliche Stellung erhalten und dem bon plaisir, resp. der einseitigen Konvenienz der Hauptbahnen entzogen werden. Neben diesem Hauptzweck ist der zweite Gesichtspunkt des Gesetzes die Normirung der gegenseitigen Leistungen und Verbindlichkeiten.

III.

Die am Vorschlage des Bundesrathes angebrachten Modificationen können mit wenigen Worten beleuchtet werden.

1. Ein Theil betrifft blos Redactionsveränderungen, hauptsächlich zu dem Zwecke, um gleichformige Ausdrücke für die gleichen Sachen in der Gesetzgebung zu wählen. Die meisten diesfalligen Modificationen sind übrigens in Uebereinstimmung mit dem Eisenbahndepartement des Bundesrathes angebracht worden.

2. Art. 6 bis betrifft eine Leistung der Hauptbahnen. Er ist in Uebereinstimmung mit dem Eisenbahndepartement des Bundesrathes angebracht worden und entsprechend den bestehenden Bestimmungen über die Lieferungsfrist von Gütern und Wagen.

3. Art. 8 betrifft ein anderes System der Verrechnung als das vom Bundesrath. Er delnt ein bereits bestehendes Verhältniß auf die Privatbahnen aus und übergibt die Beurtheilung ausnahmsweiser Verhältnisse dem Bundesrath.

4. Der besondere Antrag der Minderheit zu Art. 3 ist durch die Auseinandersezung sub I begründet. Die Redaktion hätte kategorischer und präciser sein können; die Minderheit beschränkte sich auf die Andeutung der offenen Frage und die mögliche Intervention des Bundes.

B e r n , den 12. November 1874.

Der Berichterstatter:
Dr **S. Kaiser**, Nationalrath.

Mitglieder der Kommission:

Herren: Stämpfli, Präsident.
Bavier.
Challet-Venel.
Dr. Heer.
Jaquet.
Dr. Kaiser, Berichterstatter.
Dr. Römer.



Bericht der nationalrätlichen Kommission zum Vorschlage des Bundesrathes, betreffend die Rechtsverhältnisse der Verbindungsgeleise zwischen dem Schweiz. Eisenbahnneze und gewerblichen Anstalten. (Vom 12. November 1874.)

| | |
|---------------------|------------------|
| In | Bundesblatt |
| Dans | Feuille fédérale |
| In | Foglio federale |
| Jahr | 1874 |
| Année | |
| Anno | |
| Band | 3 |
| Volume | |
| Volume | |
| Heft | 55 |
| Cahier | |
| Numero | |
| Geschäftsnummer | --- |
| Numéro d'affaire | |
| Numero dell'oggetto | |
| Datum | 26.12.1874 |
| Date | |
| Data | |
| Seite | 1021-1025 |
| Page | |
| Pagina | |
| Ref. No | 10 008 457 |

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.