

Bundesblatt

Bern, den 14. Juli 1966 118. Jahrgang Band I

Nr. 28

Erscheint wöchentlich. Preis Fr. 36.- im Jahr, Fr. 20.- im Halbjahr,
zuzüglich Nachnahme- und Postzustellungsgebühr

Zu 9426 **Zusatz-Botschaft** **des Bundesrates an die Bundesversammlung über den Erwerb** **von Grundstücken in Muttenz**

(Vom 28. Juni 1966)

Herr Präsident,
Hochgeehrte Herren,

Mit unserer Botschaft vom 7. März 1966 haben wir Ihnen ein Kreditbegehren für den Erwerb von Grundstücken in Muttenz unterbreitet. Diese Grundstücke sind zur Überbauung für die Wohnfürsorge für das Bundespersonal bestimmt. Der Kreditbedarf für diese Landerwerbung und die im Gange befindliche Bauprojektierung berechnet sich wie folgt:

	Franken
Kaufpreis für 16158 m ² Fläche und Altbauten	3 591 800.-
Ein Halb-Anteil Handänderungskosten	5 000.-
Projektierung	100 000.-
	<u>3 696 800.-</u>
aufgerundet	<u>3 700 000.-</u>

Die vier Grundstücke bilden einen zusammenhängenden Terrainkomplex, der auf drei Seiten durch Strassen begrenzt und baulich restlos erschlossen ist. Heute besteht für dieses Terrain eine Ausnützung von 0.45, doch ist die Gemeinde Muttenz bereit, diese gestützt auf einen ihr zu unterbreitenden Überbauungsplan auf 0.57 zu erhöhen. Mit differenzierter Bauweise dürften 0.60–0.62 erreicht werden, d. h. es könnten rund 100 4–4½-Zimmer-Wohnungen gebaut werden.

*

Im Zusammenhang mit den Projektierungsarbeiten haben uns die Verkäufer der Hauptparzelle des Kaufes, der Gegenstand der eingangs erwähnten Botschaft bildet, davon Kenntnis gegeben, dass sie aus gesundheitlichen Erwägungen bereit seien, ihr Restgrundstück im Halte von rund 18000 m² ebenfalls zu verkaufen. Dieses liegt nördlich des ersten Baugrundstückes und ist nur durch eine Quartier-

strasse von diesem *getrennt*. Für dieses Terrain gilt die gleiche Ausnützung wie für das erste.

Es besteht nun die Möglichkeit, durch Zusammenlegung dieser beiden Terrainkomplexe ein Gesamtüberbauungsprojekt auszuarbeiten, um so eine noch grössere Ausnützung zu erreichen, und für das Bundespersonal dringend notwendige Wohnungen erstellen zu können.

Der Kreditbedarf für diesen weitem Landerwerb und die hierfür notwendige Projektierung berechnet sich wie folgt:

	Franken
Kaufpreis für 18 223 m ² Fläche und Altbauten	3 900 000.-
Handänderungskosten	9 000.-
Handänderungssteuer	91 000.-
Projektierung	100 000.-
	4 100 000.-

Diese Kaufsumme ist nicht wie beim ersten Kauf sofort, sondern erst nach Kreditbewilligung durch die Eidgenössischen Räte zu bezahlen. Verzugszins wird nicht berechnet.

Auch die Finanzdelegation hat diesem zusätzlichen Kauf zugestimmt.

**

Mit diesen zwei Landerwerben wird eine Überbaumungsmöglichkeit geschaffen, die im Raume Basel einmalig ist. Das Terrain liegt nur in einer Distanz von 20 Gehminuten vom hauptsächlichsten Arbeitsplatz der in den künftigen Bauten wohnenden Bundesbediensteten (Bahnhof und Kreispostdirektion). Im Hinblick z. B. auf die Nachtdienst leistenden Funktionäre (PTT, Zoll) ist dieses Terrain mit keinem andern der Agglomeration Basel vergleichbar. Inbezug auf die Wohnlage erfüllt es alle Wünsche, da es in einem ruhigen Quartier, abseits des grossen Strassenverkehrs liegt.

Wir beantragen Ihnen, den Ihnen mit der eingangs erwähnten Botschaft unterbreiteten Bundesbeschluss über den Erwerb von Grundstücken in Muttenz wie folgt zu erweitern:

Artikel 1 Absatz 1: unverändert.

Absatz 2: Ein zweiter Objektkredit im Betrage von 4 100 000 Franken wird bewilligt für den Erwerb eines Nachbargrundstückes, das die Verwirklichung eines Gesamtüberbauungsprojektes mit dem ersten Grundstück erlaubt.

Artikel 2 unverändert.

Wir empfehlen Ihnen die Annahme des erweiterten Beschlussesentwurfes und versichern Sie, Herr Präsident, sehr geehrte Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

Bern, den 28. Juni 1966

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Schaffner

Der Bundeskanzler:

Ch. Oser

Botschaft
des Bundesrates an die Bundesversammlung über die
Erteilung einer neuen Konzession
für die Standseilbahn Ecluse – Le Plan, Neuenburg

(Vom 16. Juni 1966)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir beehren uns, Ihnen mit dieser Botschaft einen Beschlussesentwurf betreffend die Erteilung einer neuen Konzession für die Standseilbahn zwischen l'Ecluse und Le Plan in Neuchâtel zu unterbreiten.

I. Geschichtlicher Rückblick

Bei der Standseilbahn zwischen l'Ecluse und Le Plan handelt es sich um die älteste Teilstrecke der Compagnie des Tramways de Neuchâtel. Sie ist noch vor der mit Dampf betriebenen Regionalbahnlinie Neuenburg–Cortailod–Boudry und vor der Pferdestrassenbahn Neuenburg–Saint-Blaise gebaut und in Betrieb genommen worden.

Ein Initiativkomitee befasste sich erstmals am 8. Juli 1887 in Neuenburg mit einem von Ingenieur Ladame verfassten Projekt. Nachdem diesem Projekt zugestimmt worden war, reichten die Herren Dr. Vichaux und Wavre, beides Anwälte in Neuchâtel, am 24. September desselben Jahres ein Konzessionsgesuch ein. Das vorgeschlagene Trasse nahm bei der Grande Brasserie seinen Anfang und verlief in gerader Linie von Süd nach Nord bis zum Quartier Le Plan und unterfuhr die Geleise der Eisenbahngesellschaft Suisse Occidentale et du Simplon (S.O.S.) in dem hierfür vorgesehenen Tunnel. Die Konzession wurde mit Bundesbeschluss vom 21. Dezember 1887 für die Dauer von 80 Jahren erteilt (Eisenbahnaktensammlung [EAS] n. F. 9, 394). Die erste Generalversammlung der Aktionäre der Société du funiculaire Ecluse–Plan fand am 8. Februar 1888 statt. Sie beschloss den Bau der Standseilbahn und übertrug die Arbeiten der Société technique de Neuchâtel sowie je einer Unternehmung von Bern und Nidau. Zahlreiche Schwierigkeiten und Widerwärtigkeiten verzögerten indessen die Bauarbeiten, so dass die Bahn erst am 26. Oktober 1890 in Betrieb genommen werden konnte.

Ursprünglich wurde die Bahn mit Wasserballast betrieben. Das erforderliche Wasser wurde der früheren Wasserleitung von Seyon entnommen. Später wurde bei der Station Plan ein grosses Reservoir erstellt. Jeder Wagen war mit einem Wasserbehälter versehen, der an der Bergstation gefüllt und an der Talstation geleert wurde.

Nach einer Betriebsdauer von 15 Jahren liess die Finanzlage der Unternehmung sehr zu wünschen übrig, trotzdem man eine durch Bundesbeschluss vom 22. Dezember 1904 genehmigte Taxerhöhung vorgenommen hatte (EAS n. F. 20, 260). Eine Dividende konnte auf dem Grundkapital von 150 000 Franken nie ausgerichtet werden. Die Ausführung der dringendsten Instandstellungsarbeiten wurde dank einem Darlehen der Bank Du Pasquier, Montmollin & Cie von 25 000 Franken ermöglicht.

Mit Vertrag vom 4. Mai 1906 verkaufte die Standseilbahngesellschaft Ecluse-Plan ihr gesamtes bewegliches und unbewegliches Vermögen an die Compagnie des Tramways de Neuchâtel (TN), auf welche die Konzession durch Bundesbeschluss vom 20. Dezember 1906 übertragen wurde (EAS n. F. 22, 403). Die Compagnie des Tramways de Neuchâtel nahm an der Standseilbahn bedeutende Änderungen vor. Die Anlage wurde für den elektrischen Betrieb umgebaut und die Zahnstangen entfernt. Diese Massnahmen sowie die Anschaffung neuer Wagen gestatteten eine Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit. Die Wagen konnten nunmehr von einem Mann, statt wie früher von zweien bedient werden. Diesen grundlegenden Neuerungen war ein voller Erfolg beschieden, und die Betriebsrechnung wies in der Folge dauernd einen Ertragsüberschuss auf.

II. Technische Sanierung und gegenwärtiger Zustand der Standseilbahn

Im Verlaufe der Jahre wurden verschiedene technische Verbesserungen vorgenommen. Wir haben bereits auf die bei der Übernahme der Standseilbahn durch die Tramways de Neuchâtel ausgeführten Arbeiten hingewiesen. Für diese sind ungefähr 120 000 Franken aufgewendet worden. Es sind ausserdem folgende Aufwendungen zu erwähnen:

1908–1912: technische Verbesserungen der Stationen und der Geleise (Franken 8000.—);

1922: Einbau der Fernsteuerung in die Wagen; Aufhebung des Bedienungspostens der Bergstation (Fr. 12 000.—);

1926: Umbau der Stationen Boine und Ecluse (Fr. 7000.—);

1941: vollständiger Umbau der Maschinenanlage; Einbau der selbsttätigen Steuerung; Erhöhung der Geschwindigkeit von 1,5 auf 3,5 m/sek.; Verbesserung der Wagenbremsen (Fr. 91 000.—);

1962: Einbau einer Sicherheitsvorrichtung in die Wagen und Einrichtung der Stationen für den Betrieb mit nur einem begleiteten Wagen (Fr. 7000.—).

Die Talstation liegt im Zentrum von Neuchâtel, am oberen Ende der rue du Seyon und am Anfang der Ecluse. Die Strecke verläuft von Süd nach Nord,

unterquert in einem Tunnel die SBB-Geleise und führt an der Zwischenstation La Boine vorbei und in einem weiteren Tunnel unter der rue de la Côte hindurch. Dort befindet sich die zweite Zwischenstation. Das Bahntrasse wird danach vom Chemin du Petit Catéchisme überquert und erreicht hierauf die Bergstation von Le Plan.

Die Bahn hat eine Länge von 402 m, wovon 187 m in Tunnels verlaufen. Bei einem Höhenunterschied von 110 m beträgt die stärkste Neigung 3,84 Promille. Jeder Wagen fasst 46 Personen.

Pro Stunde können in einer Richtung bis zu 552 Reisende befördert werden. Es kann festgestellt werden, dass sich die Standseilbahn vom technischen Standpunkt aus betrachtet gesamthaft in gutem Zustand befindet und in der Lage ist, die Aufgaben zu erfüllen, für die sie bestimmt ist.

III. Verkehrsentwicklung und finanzielle Lage

Im Jahre 1892, dem ersten ganzen Betriebsjahr, beförderte die Bahn 153000 Personen. Die Beförderungsquote erreichte im Jahre 1900 178000 Passagiere. Hierauf setzte eine rückläufige Entwicklung ein. Im Jahre 1905, ein Jahr vor der Übernahme der Bahn durch die Tramways de Neuchâtel, wurden nur noch 104000 Reisende befördert.

Dank den Verbesserungen, die an den bestehenden Einrichtungen vorgenommen wurden, stiegen die Beförderungsziffern jedoch bald wieder an und erreichten im Jahre 1910 231000 und 1913 296000 Passagiere. Während des Ersten Weltkrieges fielen die Verkehrszahlen zurück, doch wurde der Ausfall in den Jahren nachher weitgehend ausgeglichen, indem 1920 sogar mehr als 300000 Personen befördert wurden. Nachdem am Anfang des Zweiten Weltkrieges wiederum ein gewisser Rückgang der Frequenzen zu verzeichnen war, nahm der Verkehr allmählich wieder zu, so dass 1945 571000 Reisende registriert werden konnten. Das Maximum der je beförderten Fahrgäste fällt in das Jahr 1947 mit 603000 Passagieren. Von diesem Jahr an verzeichnete die Bahn einen andauernden Verkehrsschwund, der durch die Eröffnung des Busbetriebes zum Hôpital des Cadolles bedingt ist. Als es sich im Jahr 1949 als notwendig erwies, den oberen Stadtteil durch eine Trolleybuslinie zu erschliessen, sank der Verkehr bis auf den 1951 erreichten Tiefstand von 431000 Personen. Nach der Erstellung neuer Wohnbauten im Plan-Quartier wurde die Standseilbahn wiederum vermehrt benützt, wobei sich auch der Umstand zu ihren Gunsten auswirkte, dass sie eine direkte und rasche Verbindung gewährleistet und in ihrem Betrieb nicht wie die übrigen Verkehrsmittel von der Überlastung der öffentlichen Strassen beeinträchtigt wird. Einen leichten Frequenzverlust brachte allerdings die Einführung des Ein-Wagen-Dienstes im Jahr 1963 mit sich. Indessen wird die Standseilbahn immer noch von annähernd einer halben Million Fahrgästen im Jahr benützt.

Die finanzielle Lage der Unternehmung kann als gut bezeichnet werden. Da die Gewinn- und Verlustrechnungen sowie die Bilanz Bestandteil der Buchhaltung der Tramways de Neuchâtel sind, führen wir lediglich an, dass 1964 die

gesamten Betriebseinnahmen (Betriebsertrag samt sonstigen Erträgen) 124 541.50 Franken betrugen, denen ein Aufwand im Wert von 113 093.15 Franken gegenüberstand, was einen Überschuss des Betriebsertrages von 11 448.35 Franken ergab.

Obwohl die Bahn mit Bundesbeschluss vom 15. Februar 1919 ermächtigt wurde, Taxen bis zu 60 Rappen zu erheben, werden für die Bergfahrt gegenwärtig nur 40 Rappen (30 Rappen für die Bergfahrt nach den Zwischenstationen von Boine und la Côte) verlangt, einschliesslich Tramfahrt ab Place Pury. Für die Talfahrt besteht eine Einheitstaxe von 30 Rappen. Die für das gesamte Verkehrsnetz der Tramways de Neuchâtel (einschliesslich Trolleybuslinien) gültigen Inhaber- und Namensabonnemente können auch auf der Standseilbahn Ecluse-Plan benützt werden.

IV. Konzessionsgesuch und Vernehmlassungen

Am 14. Juli 1965 stellte die Gesellschaft der Tramways de Neuchâtel beim Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement das Gesuch um Erneuerung der am 20. Dezember 1967 ablaufenden Konzession für die Dauer von 50 Jahren.

Die Gesuchstellerin weist zur Begründung darauf hin, dass die Drahtseilbahn nach wie vor ein gut gehendes Unternehmen darstellt, welches die direkte Verbindung zu einigen dicht bewohnten Stadtteilen gewährleistet. Die Aufhebung der Bahn würde sich für zahlreiche Benützer nachteilig auswirken. Bezeichnend für das Interesse am Bestehen der Standseilbahn seien die Reaktionen, welche anlässlich vorübergehender Betriebseinstellungen, die für die Dauer der Revisionsarbeiten den Ersatzbetrieb durch einen Autobus bedingen, festgestellt werden.

Der Kanton Neuenburg befürwortete am 6. September 1965 die Erneuerung der Konzession, wobei er unterstrich, dass die Gemeinde Neuenburg, auf deren Gebiet sich die Bahn befindet, keinen Anspruch auf ein in der Konzession vorgesehenes Rückkaufsrecht zu ihren Gunsten erhebe. Später gab auch der Kanton Neuenburg bekannt, dass er auf ein Rückkaufsrecht verzichte. Ferner haben weder die Generaldirektion der PTT-Betriebe noch die Generalstabsabteilung des Militärdepartementes Einwendungen gegen die Erteilung einer neuen Konzession erhoben.

Auf Grund dieser Erwägungen gelangen wir zum Schluss, dass die Bedingungen für die Erteilung einer neuen Konzession im Sinne von Artikel 5, Absatz 1 des Eisenbahngesetzes erfüllt sind. Da einerseits die Interessen der Landesverteidigung nicht beeinträchtigt werden und die Standseilbahn anderseits zweifellos das wirtschaftlichste Verkehrsmittel zur Bedienung des oberen Stadteils von Neuenburg darstellt, ist die Erneuerung der Konzession gerechtfertigt.

V. Der Konzessionsentwurf

Der Wortlaut der Konzession entspricht den von Ihnen seit Inkrafttreten des neuen Eisenbahngesetzes angenommenen Bundesbeschlüssen.

Der Ihnen unterbreitete Konzessionsentwurf sieht die für Eisenbahnkonzessionen normale Geltungsdauer von 50 Jahren vor.

Der Kanton Neuenburg hat sich mit dem Konzessionstext einverstanden erklärt.

Die Verfassungsmässigkeit der Vorlage — in der Form eines einfachen Bundesbeschlusses — ergibt sich aus Artikel 5, Absatz 1 und 2 des Eisenbahngesetzes, welches auf Artikel 23, 24^{ter}, 26, 34, Absatz 2, 36 und 64 der Verfassung beruht.

VI. Antrag

Gestützt auf die vorhergehenden Ausführungen empfehlen wir Ihnen, dem nachstehenden Entwurf zu einem Bundesbeschluss über die Erteilung einer neuen Konzession für die Standseilbahn Ecluse-Le Plan, Neuenburg, Ihre Zustimmung zu geben.

Genehmigen Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 16. Juni 1966

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Schaffner

Der Bundeskanzler:

Ch. Oser

Entwurf

Bundesbeschluss über die Erteilung einer neuen Konzession für die Standseilbahn zwischen Ecluse und Le Plan in Neuenburg

*Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,*

gestützt auf Artikel 5 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957¹⁾,

nach Einsicht in das Gesuch vom 14. Juli 1965 der Gesellschaft der «Tramways de Neuchâtel»,

nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 16. Juni 1966

beschliesst:

I.

Der Gesellschaft der «Tramways de Neuchâtel» in Neuenburg wird unter den nachstehend aufgeführten Bedingungen eine neue Konzession für Bau und Betrieb einer Standseilbahn erteilt.

Art. 1

Die 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 21. Dezember 1967 bis 31. Dezember 2017, erteilt. Dauer

Art. 3

Die Unternehmung hat ihren Sitz in Neuenburg. Sitz

Art. 4

Die Konzession gilt für die Strecke Neuchâtel-Ecluse-Le Plan. Strecke

1) AS 1958, 335

Art. 5

Lärm-
bekämpfung

Soweit es mit der Sicherheit des Betriebes vereinbar ist, hat die konzessionierte Unternehmung die ihr zumutbaren Massnahmen zur Verminderung des durch ihren Betrieb verursachten Lärms zu treffen. Artikel 6 dieser Konzession wird vorbehalten.

Art. 6

Plane

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. Die Behörde ist berechtigt, auch nach der Erstellung der Anlagen und Fahrzeuge deren Änderung zu verlangen, wenn die Betriebssicherheit es erfordert.

Art. 7

Fahrplane

Die Zahl der täglichen Fahrten 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

Beförderungs-
pflicht

Die Konzessionärin übernimmt die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expressgut.

Art. 9

Tarife

Die Tarife sind vor dem Inkrafttreten durch die Aufsichtsbehörde genehmigen zu lassen.

Art. 10

Haftpflicht-
versicherung

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

Personal-
fürsorge

¹ Die Konzessionärin hat für das ständige Personal eine Dienstalterskasse oder eine Pensionskasse einzurichten oder es bei einer in der Schweiz zum Geschäftsbetrieb zugelassenen Ver-

sicherungsunternehmung oder einer andern, von der Aufsichtsbehörde anerkannten Einrichtung zu versichern. Die Statuten oder 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 jederzeit freie Fahrt und freier Zutritt zu allen Teilen der Anlagen zu gewähren. Das zur Vornahme von Untersuchungen nötige Personal und Material, Pläne inbegriffen, ist 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

II.

Der Bundesrat ist mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.

Zusatz-Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über den Erwerb von Grundstücken in MuttENZ (Vom 28. Juni 1966)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1966
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	28
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	9426
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	14.07.1966
Date	
Data	
Seite	1241-1251
Page	
Pagina	
Ref. No	10 043 341

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.