

10 353

**Botschaft
des Bundesrates an die Bundesversammlung
über die Erteilung einer neuen Konzession für die Jurabahnen**

(Vom 3. September 1969)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir beehren uns, Ihnen mit dieser Botschaft den Entwurf eines Bundesbeschlusses über die Erteilung einer neuen Konzession für die Jurabahnen zu unterbreiten.

I. Kurze Übersicht

Die Konzession der Linie Saignelégier–La Chaux-de-Fonds der Jurabahnen-Gesellschaft erlischt am 27. Juni 1970. Die Konzessionen der übrigen drei Linien (Tavannes–Le Noirmont, Saignelégier–Glovelier und Porrentruy–Bonfol-Grenze) laufen in den Jahren 1975 bzw. 1977 ab. Die Bahngesellschaft ersucht um eine gemeinsame Erneuerung der Konzessionen durch einen einzigen Bundesbeschluss für die Dauer von 50 Jahren. Es sind keine Einwendungen gegen das Gesuch erhoben worden. Gegenwärtig wird die Modernisierung der Bahn geprüft. Der Bundesrat kann die allfällige Aufhebung von Bahnlinien auch nach der Erteilung einer Konzession bewilligen. Die Jurabahnen haben bisher finanzielle Leistungen des Bundes bezogen und werden auch weiterhin darauf Anspruch haben.

II. Geschichtlicher Abriss

A. Die Jurabahnen (CJ) bis 1945

Bis 1945 wurden die vier Linien, die heute das Netz der Jurabahnen bilden, von verschiedenen Gesellschaften betrieben. Die älteste Konzession, diejenige betreffend eine Regionalbahn von Tavannes nach Tramelan, trägt das Datum vom 23. Dezember 1881 (Eisenbahnaktensammlung [EAS] 6 207). Die als schmalspurige, für den Dampfbetrieb gebaute Strecke wurde am 16. August 1884, somit zehn Jahre nach der Normalspurlinie der Compagnie du Jura bernois zwischen Sonceboz und Tavannes (heute SBB), eröffnet.

Die schmalspurige und mit Dampf betriebene Linie zwischen Saignelégier und La Chaux-de-Fonds, für welche die Konzession mit Bundesbeschluss vom 27. Juni 1890 (EAS 11 79) erteilt worden war, wurde am 7. Dezember 1892 bis zur Place d'armes in La Chaux-de-Fonds dem Betrieb übergeben und am 28. November 1893 bis zum Bahnhof der Neuenburger Jurabahn verlängert. Durch Vertrag vom 30. Juni 1913 (EAS 29, Anhang 15) verpflichtete sich die Konzessionärin (Compagnie du chemin de fer régional Saignelégier, La Chaux-de-Fonds), die Führung des Betriebes der Linie Ponts-Sagne–La Chaux-de-Fonds zu übernehmen, für welche die Konzession am 20. Dezember 1895 (EAS 13 446) auf den Kanton Neuenburg übertragen worden war.

Die erste Konzession für eine mit Dampf betriebene Linie zwischen Pruntrut und Bonfol geht dagegen auf den 26. September 1890 (EAS 11 105) zurück. Dieses Projekt einer schmalspurigen Bahn wurde jedoch nicht verwirklicht; demzufolge verfiel die Konzession. Das Bedürfnis nach dieser Bahnverbindung blieb jedoch bestehen und machte sich immer mehr geltend. Es bildete sich ein neues Initiativkomitee mit dem Ziel, eine normalspurige Bahn zu errichten, die sich für die Entwicklung von Landwirtschaft, Industrie und Handel der interessierten Region als erforderlich erwies. Mit Bundesbeschluss vom 15. Oktober 1897 (EAS 14 517) wurde eine neue Konzession für eine normalspurige Bahn Pruntrut–Bonfol erteilt. Die Linie konnte schliesslich am 14. Juli 1901 eröffnet werden. Auf Grund des Bundesbeschlusses vom 5. Oktober 1905 (EAS 21 242) wurde sie bis zur Grenze verlängert, um den Anschluss an die Deutsche Reichsbahn herzustellen, welche kurz vorher im Elsass eine Zweiglinie zwischen Dannemarie und Pfetterhausen, nahe bei Bonfol, gebaut hatte. Die Bestimmungen rechtlicher und betrieblicher Natur betreffend die Eisenbahnverbindung zwischen Pfetterhausen und Bonfol wurden durch die am 7. Mai 1906 zwischen der Schweiz und dem Deutschen Reiche abgeschlossene Vereinbarung geregelt (BS 13 253). Die neue Teilstrecke wurde am 1. November 1910 in Betrieb genommen.

Die Konzession für eine Bahn von Saignelégier nach Glovelier geht auf den 26. März 1897 zurück (EAS 14 361). Auch diese Strecke war als schmalspurige Linie projektiert, doch wurde die Konzession durch Bundesbeschluss vom 29. Oktober 1898 (EAS 15 233) geändert, um den Bau einer normalspurigen Bahn zu ermöglichen. Weil die vorschriftsmässigen Unterlagen nicht fristgerecht eingereicht wurden, erlosch die Konzession am 29. Oktober 1899; sie wurde aber mit Bundesbeschluss vom 29. März 1901 (EAS 17 51) zu den gleichen Bedingungen erneuert. Die Aufnahme des Betriebs erfolgte jedoch erst am 21. Mai 1904.

Die sehr langsame wirtschaftliche Entwicklung der bedienten Gegenden, die schwache Bevölkerungsdichte und der Mangel der technischen Einheit dieser vier von verschiedenen Verwaltungen betriebenen Bahnen brachten diese Unternehmungen bald in eine schwierige finanzielle Lage. Die sehr bescheidene Hilfe der öffentlichen Hand erlaubte nicht, durch technische Verbesserungen Struktur und Einrichtungen dieser Linien zu ändern, mit Ausnahme der

Elektrifizierung der Teilstrecke Tavannes–Tramelan im Jahre 1913, anlässlich des Baues der letzten jurassischen Linie Tramelan–Le Noirmont, welche von Anbeginn für den elektrischen Betrieb mit 1200 Volt Gleichstrom erstellt wurde.

Die einzigen Neuerungen bestanden in der Anschaffung von acht Strassenrollern für den Transport der normalspurigen Wagen auf den schmalspurigen Strecken Tavannes–Le Noirmont und Saignelégier–La Chaux-de-Fonds und von zwei Dampftriebwagen für die normalspurige Linie Saignelégier–Glovelier. Wohl setzte man – von 1922 bis 1930 – auf den schmalspurigen Linien sechs zusätzlich angeschaffte Wagen ein, doch handelte es sich um Fahrzeuge, die von der Rhätischen Bahn und der Montreux-Oberland-Bahn aus dem Verkehr zurückgezogen worden waren und im Zeitpunkt der Übernahme 18 bis 41 Jahre lang gedient hatten. Der teure Unterhalt des ungleichen und veralteten Rollmaterials mit zwei verschiedenen Spurweiten und unterschiedlichen Traktionsarten in vier verschiedenen Werkstätten trug zusätzlich dazu bei, die Rentabilität des Betriebes zu reduzieren. Was die festen Anlagen anbelangt, so mussten diese während 60 Jahren unverändert beibehalten bleiben. Endlich gab das Bundesgesetz vom 6. April 1939 (BS 7 248) über die Hilfeleistung an private Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmungen zu gewissen Hoffnungen Anlass. Auf Grund dieses Gesetzes suchten die Bahngesellschaften Saignelégier–Glovelier (RSG) und Porrentruy–Bonfol (RPB) im Jahre 1939 um finanzielle Hilfe für die technische Erneuerung ihrer Bahnen nach. Die Eidgenössische Expertenkommission für Privatbahnhilfe, die sich mit der Prüfung dieser Gesuche zu befassen hatte, kam indessen zum Schluss, dass keine der gesuchstellenden Unternehmungen allein die in Artikel 1 des genannten Gesetzes verlangte volkswirtschaftliche und militärische Bedeutung aufweise, dass aber eine Fusion der vier Bahngesellschaften eine Unternehmung ergäbe, welche die vom Gesetz geforderten Voraussetzungen erfüllen würde.

Nachdem die interessierten Gesellschaften sich mit einer Fusion grundsätzlich einverstanden erklärt hatten, fasste die Expertenkommission die Ausrichtung einer Hilfeleistung des Bundes von ungefähr 3 750 000 Franken ins Auge. Um den rechtlichen Bestimmungen zu genügen, schlossen die vier Unternehmungen einen Fusionsvertrag zur Gründung einer neuen Aktiengesellschaft mit der Bezeichnung «Compagnie des chemins de fer du Jura» ab. Der Vertrag trat am 1. Januar 1944 in Kraft. Der Bundesbeschluss, mit welchem die Konzessionen für die vier Eisenbahnen auf die neue Gesellschaft übertragen wurde, datiert vom 29. März 1946 (EAS 62 35).

B. Der Zeitabschnitt von 1944 bis 1953

Bis 1949 stand vor allem die technische Erneuerung der Bahn zur Diskussion; sie zeitigte neun verschiedene Projekte. Als aber endlich eine Einigung zwischen Bund, dem Kanton Bern und den interessierten Gemeinden zustande gekommen war, stellte sich heraus, dass die Subvention des Bundes für das ge-

wählte Projekt nicht genügte, weil die Kosten sich auf 16,4 Millionen Franken beliefen und die auf den Kanton Bern und die 22 interessierten Gemeinden entfallende finanzielle Belastung zu gross war. Das Bundesgesetz vom 21. Dezember 1949 (AS 1950 I 351) über die Ergänzung des Bundesgesetzes über die Hilfeleistung an private Eisenbahn- und Schiffsverkehrsunternehmen gestattete es dann, die Bundessubvention zugunsten der Jurabahnen auf 7 250 000 Franken zu erhöhen. In der kantonalen Volksabstimmung vom 6. Dezember 1950 stimmte das Berner Volk seinerseits der Gewährung eines Beitrages von 7,9 Millionen Franken unter der Bedingung zu, dass von den interessierten Gemeinden zusätzlich 1,5 Millionen Franken aufgebracht würden. Die Subventionen wurden zu zwei Fünfteln ohne Rückzahlungspflicht und zu drei Fünfteln gegen Übergabe von Prioritätsaktien gewährt. Der Anteil des Bundes schloss denjenigen des Kantons Neuenburg in sich, dem der entsprechende Betrag anlässlich der Elektrifizierung seiner eigenen Linien abgezogen wurde. Die Eidgenossenschaft gewährte den Jurabahnen noch einen besonderen Beitrag von 250 000 Franken für die Errichtung einer Pensionskasse für das Personal.

Das für die Modernisierung des jurassischen Bahnnetzes gewählte Programm sah für die drei Linien der Freiberge eine generelle Elektrifizierung mit 1500 Volt Gleichstrom, den Umbau auf Schmalspur der Linie Saignelégier-Glovelier, eine allgemeine Instandstellung der Gleise der anderen Linien und die Anschaffung einheitlichen und modernen Rollmaterials vor, nämlich von drei Schwertriebwagen, acht Leichttriebwagen, sechs Steuerwagen, 15 gedeckten Güterwagen, acht Rollschemeln und einem Dieseltraktor. Die normalspurige Linie Pruntrut-Bonfol sollte elektrifiziert (15 000 Volt Gleichstrom) und in bescheidenem Ausmass mit Rollmaterial, das heisst mit zwei zweiachsigen Elektrotraktoren mit Stangenantrieb und mit drei alten instandgestellten zweiachsigen Wagen der SBB, versehen werden. Die Schwellen bedurften teilweise ebenfalls der Erneuerung. Überdies sollte in Tramelan eine einzige moderne Reparaturwerkstatt eingerichtet werden.

Das gesamte Programm wurde im Jahre 1953 abgeschlossen. Die Ausführung der Arbeiten fiel leider in eine Periode der allgemeinen Steigerung der Lebenskosten, deren Ursache der Koreakrieg war. Weil die sich daraus ergebenden unvorhergesehenen zusätzlichen Kosten für die Arbeiten und die Lieferung des Rollmaterials nicht von der öffentlichen Hand übernommen wurden, musste die Bahn gewisse Programm Einschränkungen auf sich nehmen, die sich nachteilig auf die Erneuerung der Gleise und der Sicherheitsanlagen auswirkten.

C. Der Zeitabschnitt von 1954 bis 1968

Während dieser Periode erfuhren die Gleisanlagen eine umfangreichere Erneuerung, insbesondere wurden die ursprünglichen zu leichten Schienen ersetzt und diejenigen Gleise eingeschottert, die bei der Elektrifizierung nur eine summarische Schotterung erhalten hatten. Überdies mussten die Sicherheitsmassnahmen durch entsprechende Anlagen bei Niveau-Übergängen verstärkt

und vor allem der gefährliche Niveau-Übergang in Tavannes aufgehoben werden. Für die Linie Pruntrut-Bonfol war neues Rollmaterial anzuschaffen. Zur Zeit verbleibt nurmehr der Oberbau für eine ungefähr 14 km lange Strecke (zwischen Les Reussilles und Le Noirmont) zu erneuern. Die Verwirklichung dieses Zusatzprogramms bedingte einen Beitrag des Bundes von 1,08 Millionen Franken und einen solchen des Kantons Bern von 2,12 Millionen Franken; die Bahnunternehmung selbst investierte 3,34 Millionen Franken.

III. Der technische Zustand des Bahnnetzes

Das Netz der Jurabahnen ist unter den Nebenbahnen eingereiht. Die Betriebslänge beträgt 85 km, wovon 11 km auf Normalspur und 74 km auf Schmalspur entfallen. Der grösste Teil des Netzes befindet sich im Kanton Bern; nur rund 7 km sind auf neuenburgischem Gebiet. Im Kanton Neuenburg liegt ebenfalls das einzige die öffentliche Strasse beanspruchende Bahnstück, nämlich die 600 m messende Strecke durch die Stadt La Chaux-de-Fonds.

Von den insgesamt 74 Niveau-Übergängen kreuzen 29 Übergänge Strassen mit grossem und 45 Übergänge Strassen mit geringem Verkehr. Acht Übergänge sind mit Halbbarrieren, 17 mit Blinklichtern und 49 mit Andreaskreuzen versehen.

Wie erwähnt, befinden sich die Gleisanlagen der dem öffentlichen Verkehr dienenden Strecken beinahe in ihrer Gesamtheit in vortrefflichem Zustand. Der Zugsverkehr wird deshalb noch lange mit einem Minimum von Kosten aufrechterhalten werden können.

Auch die Fahrleitungen sind in vorzüglichem Zustand, obschon die Masten mehrheitlich aus Holz sind und ein mittleres Alter von ungefähr 15 Jahren aufweisen.

Die Gebäude – abgesehen von zwei Stationen mit geringfügigem Verkehr – befinden sich in gutem Zustand; sie sind neueren Datums oder in den letzten 15 Jahren umgebaut worden.

Das heutige vortreffliche Rollmaterial stammt überwiegend aus dem Jahr 1953, dasjenige der Linie Pruntrut-Bonfol aus dem Jahre 1968. Die älteren Fahrzeuge sind aus dem Verkehr zurückgezogen oder vollständig umgebaut worden.

IV. Die finanzielle Lage der Jurabahnen

1. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr, die sich nach der Elektrifizierung spürbar erhöhten, verzeichneten in der Folge eine gewisse Stagnation, die – wie bei den meisten anderen öffentlichen Transportunternehmungen – auf die individuelle Motorisierung zurückzuführen ist; diese hat sich in den von den Jurabahnen bedienten Gegenden sehr stark entwickelt. Überdies ist zu erwähnen, dass die demographische Entwicklung im Jura sehr schwach ist; in mehreren ländlichen Gemeinden verläuft sie sogar negativ.

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr erreichten im Jahre 1967 1 110 252 Franken, bei einem Total von 945 716 beförderten Personen. 30 Prozent dieser Einnahmen stammten vom Berufsverkehr und von den Schülertransporten (54 Prozent der Fahrgäste), 66 Prozent von Einzelreisenden (42 Prozent der Fahrgäste) und der Rest, 4 Prozent, von Gruppenreisenden (4 Prozent der Fahrgäste).

Seit 1950 zeigt die Entwicklung in bezug auf den gesamten Personenverkehr folgendes Bild:

Jahr	Zahl der Reisenden	Einnahmen Franken
1950	792 554	543 580
1955	984 522	789 894
1960	974 851	778 360
1965	984 111	1 032 396
1967	945 716	1 110 252

Der Aussagewert dieser Zahlen ist jedoch nicht als absolut zu betrachten, weil sich während dieser Periode die Normen für die Berechnung der beförderten Personen geändert haben und weil zufolge der Tarifannäherung (AS 1959 801) in den jährlichen Einnahmen Verschiebungen eingetreten sind, ferner weil die Einnahmen aus dem Personenverkehr der Linie Saignelégier–Glovelier vorerst ihrem Automobildienst und erst ab 1964 – entsprechend den Weisungen des Eidgenössischen Amtes für Verkehr – dem Bahnbetrieb gutgeschrieben wurden.

2. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr sind die folgenden:

Jahr	Transportierte Güter Tonnen	Einnahmen Franken
1950	62 531	269 447
1955	47 895	265 869
1960	37 431	274 683
1965	63 842	383 568
1967	73 712	502 000

Es sei darauf hingewiesen, dass der Transport von Tieren im Schwinden begriffen ist und dass die Linie Pruntrut–Bonfol bezüglich des Güterverkehrs die beste Entwicklung aufweist, vor allem dank dem Bau einer Getreide-Sammelstelle in Alle, welche durch ein Verbindungsgleis an die Linie angeschlossen ist.

Der gesamte Güterverkehr erbrachte 1967 nur 31 Prozent der Totaleinnahmen.

3. Wie bei den meisten öffentlichen Verkehrsunternehmungen hat sich die finanzielle Lage auch bei den Jurabahnen seit ihrer technischen Erneuerung verschlechtert. So betragen die Überschüsse der Betriebsausgaben in den hierfür typischen Jahren

	Franken	
1950	338 881	(vor der Elektrifizierung)
1955	162 568	(nach der Elektrifizierung)
1960	614 335	
1965	1 563 589	
1967	1 279 486	

Erwähnenswert ist, dass sich die Zahl der geführten Züge von 1950 bis 1955 fast verdoppelt hat und dass die Zahl der Personen-Kilometer von 7 480 154 auf 12 140 158 gestiegen ist. Die im Laufe der Jahre erheblich gestiegenen Betriebsdefizite waren eine Folge der beträchtlichen technischen Verbesserungen des Bahnnetzes, die weitgehend zulasten der Betriebsrechnung gingen. Da diese Periode ihrem Ende entgegengeht, dürften in etwa vier Jahren wiederum normale Verhältnisse eintreten. Für den Betrieb ihres 85 km messenden Bahnnetzes beschäftigen die Jurabahnen im Jahresmittel ständig 119 Personen, was für den Erfolg der in den letzten Jahren durchgeführten Rationalisierungsmassnahmen spricht. Die Mehrzahl der Züge wird von einem einzigen Angestellten geführt. Sieben Stationen, die einen ungenügenden Verkehr aufwiesen, wurden in Haltestellen umgewandelt bei gleichzeitiger Aufhebung der Freilade- und der Ausweichleise. Der Unterhalt des Bahnkörpers wird von nur 14 ständigen Angestellten besorgt, die während des Sommers das Kader für ein Kontingent von 30 bis 35 ausländischen Saisonarbeitern bilden.

Seit Inkrafttreten des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 erhält die Unternehmung Zuschüsse der öffentlichen Hand. Die jährlichen Betriebsdefizite werden durch Beiträge des Bundes und des Kantons Bern gedeckt (Art. 58 des Eisenbahngesetzes). Im Jahre 1968 wurde der Unternehmung zur Modernisierung der Bahn eine Investitionshilfe von 3 Millionen Franken zugesprochen, an der sich der Bund und der Kanton Bern mit 2 bzw. 1 Million Franken beteiligten (Art. 56 des Eisenbahngesetzes).

V. Konzessionsgesuch und Vernehmlassungen

Mit ihrer Eingabe vom 17. Juni 1968 ersuchte die Jurabahnen-Gesellschaft das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement um Erneuerung ihrer am 27. Juni 1970 ablaufenden Konzession für die Linie Saignelégier-La Chaux-de-Fonds für die Dauer von 50 Jahren. Obschon die Konzessionen für die drei andern Linien erst später ablaufen (am 31. Dez. 1975 für die Linie Tavannes-Le Noirmont, am 26. März 1977 für die Linie Saignelégier-Glovelier und am 15. Oktober 1977 für die Linie Pruntrut-Bonfol-Grenze), stellte die Bahnunternehmung das Gesuch, es seien die vier Bahnlilien in einer einzigen Konzession, mit Gültigkeitsdauer bis 27. Juni 2020, zusammenzufassen.

Die Erneuerung der Konzession für die Linie Saignelégier-Glovelier wirft indessen gewisse Probleme auf, einerseits weil die Jurabahnen schon mehrmals deren Aufhebung in Erwägung gezogen haben, andererseits weil diese Linie auf

der Geschäftsliste der Kommission Angehrn (Eidg. Kommission für die Überprüfung der Betriebsgestaltung öffentlicher Verkehrsunternehmungen) steht, welche die Frage der Umstellung vom Bahn- auf den Automobilbetrieb bzw. also der Aufhebung zu prüfen hat. Dieser Umstand hindert jedoch die Erneuerung der Konzession nicht. Die Bahnlinie Saignelégier-Glovelier wird gegenwärtig nach einem minimalen Fahrplan betrieben, wobei die Unterhaltskosten sich auf das absolut Notwendige beschränken. Immerhin mussten nach dem im Jahre 1968 erfolgten Fels- und Erdbeben die zum Schutze des Bahnkörpers nötigen Verbauungen errichtet werden. Wenn sich dieses Ereignis nicht wiederholt, könnte die Linie noch während zehn Jahren betrieben werden, ohne dass dem Gesamtnetz eine finanzielle Belastung erwüchse. Andernfalls müsste eine kurzfristige Betriebseinstellung auf dieser Linie in Erwägung gezogen werden. Wenn auch die Zukunft in dieser Hinsicht unsicher ist, sollte doch der heutige Bahnbetrieb in einer Konzession rechtlich verankert sein. Sollte es sich nach der Konzessionserneuerung als unumgänglich erweisen, diese Bahnlinie aufzuheben, so könnte dies auf Grund eines Bundesratsbeschlusses geschehen. Der Bund und der Kanton Bern sind die grössten Aktionäre der Jurabahnen-Gesellschaft und in ihren Organen vertreten. Aus praktischen Erwägungen ist deshalb die Linie Saignelégier-Glovelier in das Konzessionserneuerungsverfahren einzubeziehen. Über die Beibehaltung oder die Aufhebung dieser Linie wird entschieden werden können, wenn die Schlussfolgerungen der Kommission Angehrn vorliegen. Eine sofortige Aufhebung der Linie ist jederzeit möglich, wenn Überlegungen der Betriebssicherheit es erheischen (Art. 6 Abs. 2 Buchst. a des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957).

Was die Bahnverbindung zwischen Bonfol (Schweiz) und Pfetterhausen (Frankreich) anbelangt, so wird diese wahrscheinlich aufgehoben, bevor die Konzessionsangelegenheit zur parlamentarischen Behandlung kommt. Aus diesem Grunde schlagen wir vor, die Normalspurlinie auf die Strecke Pruntrut-Bonfol zu beschränken, das heisst diese in der Konzession nicht mehr als bis zur französisch-schweizerischen Grenze führend zu umschreiben. In seiner Sitzung vom 16. Dezember 1968 hat der Bundesrat das Eidgenössische Politische Departement beauftragt, die zwischen der Schweiz und Deutschland am 7. Mai 1906 abgeschlossene Vereinbarung betreffend die Eisenbahnverbindung zwischen Pfetterhausen und Bonfol durch einen Notenwechsel mit dem französischen Aussenministerium aufheben zu lassen.

Weder die Generaldirektion der PTT-Betriebe noch die Gruppe für Generalstabdienste des Eidgenössischen Militärdepartements haben gegen die Erteilung einer neuen Konzession Einwendungen erhoben.

Der Kanton Bern erklärt sich ebenfalls mit der Konzessionserneuerung einverstanden; er wünscht, sein Recht auf Rückkauf der auf seinem Gebiet befindlichen Bahnanlagen in der Konzession verankert zu sehen.

Desgleichen spricht sich der Kanton Neuenburg zugunsten der Erteilung einer neuen Konzession aus. Er verzichtet jedoch auf eine Verankerung des

Rückkaufsrechts in der Konzession. Was die Benützung der öffentlichen Strasse anbelangt, stellt der Kanton Neuenburg fest, dass das kantonale Strassennetz von der Bahn nicht berührt wird. Die Gemeindebehörde von La Chaux-de-Fonds hat am 14. Februar 1969 die Strassenbenützungsbewilligung für das auf ihrem Gemeindegebiet liegende Teilstück erteilt.

VI. Der Konzessionsentwurf

Der Wortlaut des Konzessionsentwurfes entspricht der seit dem Inkrafttreten des neuen Eisenbahngesetzes üblichen Fassung.

Artikel 2 des Bundesbeschlusses sieht eine Konzessionsdauer von 50 Jahren vor. Die Kantone Bern und Neuenburg haben sich mit dem vorgeschlagenen Konzessionstext einverstanden erklärt.

Die Beförderungspflicht gemäss Artikel 9 des Konzessionsentwurfes entspricht den bisherigen Konzessionsbestimmungen.

Die Verfassungsmässigkeit der Vorlage beruht auf Artikel 5 Absatz 1 und 2 des Eisenbahngesetzes, das sich seinerseits auf die Artikel 23, 24^{ter}, 26, 34 Absatz 2, 36 und 64 der Verfassung stützt.

VII. Antrag

Gestützt auf die vorhergehenden Ausführungen empfehlen wir Ihnen, dem nachstehenden Entwurf eines Bundesbeschlusses über die Erteilung einer neuen Konzession für die Jurabahnen Ihre Zustimmung zu geben.

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

Bern, den 3. September 1969

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Bundespräsident:

L. von Moos

Der Bundeskanzler:

Huber

(Entwurf)

Bundesbeschluss über die Erteilung einer neuen Konzession für die Jurabahnen

*Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,*

gestützt auf Artikel 5 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957¹⁾,
nach Einsicht in ein Gesuch der Jurabahnen-Gesellschaft vom 17. Juni 1968,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 3. September 1969,

beschliesst:

I

Der Jurabahnen-Gesellschaft wird unter den nachstehend aufgeführten Bedingungen eine neue Konzession für Bau und Betrieb einer normal- und schmalspurigen Eisenbahn erteilt.

Art. 1

Gesetzgebung

Die Bundesgesetze sowie alle übrigen bundesrechtlichen Vorschriften über Bau und Betrieb der vom Bund konzessionierten Eisenbahnen sind zu beobachten.

Art. 2

Dauer

Die Konzession wird für die Dauer von 50 Jahren, das heisst vom 28. Juni 1970 bis 30. Juni 2020, erteilt.

Art. 3

Sitz

Die Konzessionärin hat ihren Sitz in Tavannes.

¹⁾ AS 1958 335

Strecken

Art. 4

¹ Die Konzession gilt für folgende Strecken:

a. normalspurig:

Pruntrut–Alle–Bonfol

b. schmalspurig:

1. Saignelégier–Le Noirmont–Les Bois–La Ferrière–La Chaux-de-Fonds,
2. Tavannes–Tramelan–Les Breuleux–Le Noirmont,
3. Saignelégier–La Combe–Glovelier.

² Die Linie Pruntrut–Alle–Bonfol wird als Nebenbahn erklärt.

Strassenbenützung

Art. 5

Für die Beanspruchung der öffentlichen Strasse durch die Konzessionärin auf der Teilstrecke La Chaux-de-Fonds–La Chaux-de-Fonds-Est ist die Strassenbenützungsbewilligung der Stadt La Chaux-de-Fonds vom 14. Februar 1969 massgebend.

Lärmbekämpfung

Art. 6

Soweit es mit der Sicherheit des Betriebes vereinbar ist, hat die Konzessionärin die ihr zumutbaren Massnahmen zur Verminderung des durch ihren Betrieb bedingten Lärms zu treffen. Artikel 7 bleibt vorbehalten.

Pläne

Art. 7

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. Diese Behörde ist berechtigt zu verlangen, dass auch fertige Anlagen und Fahrzeuge geändert werden, wenn die Betriebssicherheit oder die Landesverteidigung es erfordert.

Fahrplan

Art. 8

Die Zahl der täglichen Züge 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.

Beförderungspflicht

Art. 9

Die Konzessionärin übernimmt die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Tieren und Gütern.

Tarife

Art. 10

¹ Für die Erstellung der Tarife sind die Taxgrundlagen der Schweizerischen Bundesbahnen massgebend.

² Für die Ermittlung der Beförderungspreise dürfen zu den wirklichen Entfernungen Distanzzuschläge berechnet werden.

³ Die Tarife bedürfen vor ihrem Inkrafttreten der Genehmigung der Aufsichtsbehörde.

Haftpflichtversicherung

Art. 11

¹ Die Konzessionärin hat sich gegen die Folgen ihrer in der Bundesgesetzgebung über die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtunternehmungen 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 ihre nachträgliche Änderung bedürfen der Genehmigung der Aufsichtsbehörde.

Personalfürsorge

Art. 12

¹ Die Konzessionärin hat für das ständige Personal eine Dienstalterskasse oder eine Pensionskasse einzurichten oder es bei einer in der Schweiz zum Geschäftsbetrieb zugelassenen Versicherungsunternehmung oder einer andern, von der Aufsichtsbehörde anerkannten Einrichtung zu versichern.

² Die Konzessionärin hat dafür zu sorgen, dass das Personal gegen die wirtschaftlichen Folgen von Krankheit versichert ist.

Kontrolle

Art. 13

Den eidgenössischen Beamten, denen die Aufsicht über Bau und Betrieb der Eisenbahnen obliegt, ist zu jeder Zeit freie Fahrt und freier Zutritt zu allen Teilen der Anlagen und der Fahrzeuge zu gewähren. Das zur Vornahme von Untersuchungen nötige Personal und Material, Pläne inbegriffen, sind ihnen

kostenlos zur Verfügung zu stellen. Die Konzessionärin und ihr Personal haben ferner den mit der Kontrolle betrauten Organen alle dafür notwendigen Auskünfte zu erteilen.

Rückkauf

Art. 14

Dem Kanton Bern steht das Recht auf Rückkauf des auf seinem Kantonsgebiet befindlichen Teiles der Bahn zu. Der Rückkauf ist entsprechend den Bestimmungen des zehnten Abschnittes des Eisenbahngesetzes vorzunehmen.

Aufhebung früherer Erlasse

Art. 15

Dieser Bundesbeschluss hebt folgende Erlasse auf:

- a. Bundesbeschluss vom 26. März 1897¹⁾ betreffend Konzession einer schmalspurigen Regionalbahn von Saignelégier nach Glovelier;
- b. Bundesbeschluss vom 15. Oktober 1897²⁾ betreffend Konzession einer Eisenbahn von Pruntrut nach Bonfol;
- c. Bundesbeschluss vom 14. März 1929³⁾ betreffend die Erteilung einer einheitlichen Konzession an die Tavannes–Tramelan–Breuleux–Noirmont-Bahn.

II

Der Bundesrat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.

0956

¹⁾ EAS 14 361

²⁾ EAS 14 517

³⁾ EAS 45 9

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Erteilung einer neuen Konzession für die Jurabahnen (Vom 3. September 1969)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1969
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	37
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	10353
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	19.09.1969
Date	
Data	
Seite	808-820
Page	
Pagina	
Ref. No	10 044 452

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.