

10407

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

(Vom 19. November 1969)

Herr Präsident,
Hochgeehrte Herren,

Wir beehren uns, Ihnen mit dieser Botschaft den Beschlussesentwurf über die Erteilung einer neuen Konzession für die Sensetalbahn zu unterbreiten.

I. Kurze Übersicht

Die Konzession der Sensetalbahn erlischt am 30. Juni 1978. Der Unternehmung wurden zusätzliche Transportaufgaben in Aussicht gestellt, unter der Voraussetzung, dass eine Zweiglinie von Laupen nach Bösinggen gebaut wird. Dort soll ein grosses Brenn- und Treibstofflager errichtet werden. Im Bestreben, das Verfahren zu vereinfachen, beantragen wir Ihnen, der Bahn vorzeitig eine neue Konzession zu erteilen und diese auf die Strecke Laupen-Bösinggen auszudehnen. Die Sensetalbahn hat schon bisher gestützt auf das Eisenbahngesetz finanzielle Hilfe des Bundes und der Kantone Bern und Freiburg erhalten. Sie kann auch weiterhin darauf Anspruch erheben.

II. Geschichtlicher Rückblick

Mit Beschluss vom 1. Juli 1898 erteilte die Bundesversammlung den Einwohnergemeinden Laupen, Neuenegg und Dicki (heute Kriechenwil) zuhanden einer zu gründenden Aktiengesellschaft die Konzession für eine normalspurige Eisenbahn von Laupen über Neuenegg nach Flamatt, eventuell Thörishaus, und von Laupen nach Gümmenen (Sensetalbahn) (Eisenbahnaktensammlung [EAS] 15 184). Die Gültigkeitsdauer der Konzession lautete auf 80 Jahre. Die Aktiengesellschaft wurde am 5. Oktober 1901 mit Sitz in Laupen gegründet. Das Grundkapital betrug 576 400 Franken, eingeteilt in 2882 Inhaberaktien zu 200

Franken. Dieses Kapital, das von den Gemeinden aufgebracht wurde, reichte zum Bau der Bahn nicht aus.

Am 5. Juli des folgenden Jahres fand eine Statutenänderung statt, die durch das kantonale Gesetz vom 4. Mai 1902 über die Beteiligung des Kantons Bern am Bau und Betrieb von Eisenbahnen sowie durch die in der Zwischenzeit an der Konzession vorgenommenen Änderungen von Detailfragen veranlasst wurde. Die revidierten Statuten sahen als weitere Finanzierungsmöglichkeit die Ausgabe von Obligationen vor. Das Aktienkapital belief sich nach einer am 29. Dezember 1902 beschlossenen Erhöhung auf 1 113 000 Franken. Der Kanton Bern war daran mit 807 200 Franken beteiligt. Den Restbetrag leisteten mehrere an der Bahn interessierte Gemeinden des Kantons Bern und zwei Gemeinden des Kantons Freiburg sowie verschiedene Unternehmungen und Einzelpersonen. Mit dem aufgenommenen Obligationenkapital von 350 000 Franken verfügte die Gesellschaft zur Finanzierung des Bahnbaues über ein Gesamtkapital von 1 463 000 Franken. Der Bahnbau begann im Jahre 1902. Der Betrieb wurde am 20. Januar 1904 mit Dampftraktion zwischen Flammatt und Gümmenen aufgenommen. Mit Bundesratsbeschluss vom 24. Januar 1905 betreffend ergänzende Bezeichnung der schweizerischen Nebenbahnen wurde die Sensetalbahn als Nebenbahn im Sinne des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 bezeichnet (EAS 21 41). Den Betrieb besorgte die Bern-Neuenburg-Bahn bis Ende 1909 gemäss einem im Jahre 1903 zwischen den beiden Bahnverwaltungen abgeschlossenen Betriebsvertrag. Anschliessend übernahm die Bern-Worb-Bahn vertraglich die Betriebsleitung der Sensetalbahn bis 1922. Die Unternehmung nahm anschliessend einen eigenen Betriebsleiter in Dienst.

Seit 1967 betreuen die Fachdienste der Bern-Lötschberg-Simplon- und der Bern-Neuenburg-Bahn den Bau- und den Zugförderungsdienst der Sensetalbahn sowie bestimmte Aufgaben der Verkehrskontrolle und der Buchhaltung. Im Einvernehmen mit der Aufsichtsbehörde des Bundes unterzeichneten die Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon (BLS) und die Sensetalbahn einen Betriebsvertrag, der für die erwähnten Fachgebiete sinngemäss gleich lautet wie die Gemeinschaftsverträge der drei von der BLS mitbetriebenen Linien der Bern-Neuenburg-, der Gürbetal-Bern-Schwarzenburg- und der Spiez-Erlenbach-Zweisimmen-Bahn. Mit dieser Lösung konnte auf einen technischen Leiter der Sensetalbahn und auf den Ausbau der Depotwerkstätte in Laupen verzichtet werden.

Bis zum Ende des Ersten Weltkrieges im Jahre 1918 war die wirtschaftliche Lage der Bahn mit Ausnahme der ersten vier Betriebsjahre befriedigend. Nachdem es sich als unmöglich erwiesen hatte, das für eine Elektrifikation notwendige Kapital zusammenzubringen, kaufte die Bahn mit eigenen Mitteln eine den Besonderheiten der Strecke entsprechende Dampflokomotive. In den Jahren 1911 bis 1917 erwarb sie ein weiteres Triebfahrzeug und ersetzte ein anderes durch ein neues Modell. Nach 1918 traten finanzielle Rückschläge ein.

Die ungünstig gewordene finanzielle Lage der Bahn führte zu verschiedenen Sanierungen, die beachtliche Opfer seitens der Gläubiger, der beteiligten Gemeinden sowie der Kantone Bern und Freiburg erforderten.

III. Die Bahn und ihr technischer Zustand

Die Eigentumslänge der Sensetalbahn beträgt 11 234 m. Die Strecke weist keine Tunnel auf. Bei den drei Brücken, wovon zwei mit über 10 m Länge, handelt es sich um Betonneukonstruktionen. Der Bahn sind private Verbindungsgleise von insgesamt 2284 m Länge angeschlossen. Die grösste Neigung von 36 Promille wird auf der Strecke von Flamatt SBB nach Flamatt Dorf erreicht. Die Linie zählt insgesamt 4 Stationen und 4 Haltestellen. Laupen und Neuenegg sind die beiden wichtigsten Stationen zwischen den Anschlusspunkten Flamatt und Gümmenen an die Schweizerischen Bundesbahnen bzw. die Bern-Neuenburg-Bahn. Die Unternehmung hat die Aufnahmegebäude der Stationen Laupen und Neuenegg neu erstellt. Strassen und Wege werden von der Bahn an 19 Stellen gekreuzt, wovon 9 mit automatischen Sicherungsanlagen ausgerüstet und 10 mit Warnkreuzen gesichert sind.

Die Sensetalbahn verfügt über drei Triebwagen, wovon einer bei der Einführung der elektrischen Zugförderung im Jahre 1937 angeschafft wurde. Die beiden anderen erwarb die Unternehmung von der Schweizerischen Südostbahn in den Jahren 1958 und 1964. Die Sensetalbahn besitzt zur Zeit keine eigenen Personenwagen. Für die Abonentenspitzen hat sie einen vierachsigen Zweitklasswagen von der BLS-Betriebsgruppe gemietet. Im Jahre 1966 wurde der Güterwagenpark wie bei den meisten normalspurigen Bahnen liquidiert, und die Bahn trat einem Güterwagenabkommen zwischen den Bundesbahnen und den Privatbahnen bei, das sich bis jetzt sehr gut bewährt hat.

Die elektrische Zugförderung erfolgt mit gleicher Fahrdrachtspannung wie bei den Bundesbahnen und bei der Bern-Neuenburg-Bahn, nämlich mit 15 000 Volt Wechselstrom, $16\frac{2}{3}$ Hz, die über einen Speisepunkt in Gümmenen von den Bernischen Kraftwerken und in Flamatt von den Bundesbahnen bezogen wird. Die Trennstrecke für die beiden Speisepunkte liegt bei der Haltestelle Flamatt Dorf. Die noch vorhandenen Holzmasten der Fahrleitung werden in den kommenden Jahren durch Eisenmasten ersetzt. Im Jahre 1965 haben der Bund und der Kanton Bern eine Investitionshilfe von 4,5 Millionen Franken für ein Erneuerungsprogramm gewährt, das sich hauptsächlich auf die folgenden, zum Teil abgeschlossenen Arbeiten bezieht:

Neubau der Sense- und der Saanebrücke, Neueinführung der Bahn in die Station Flamatt, Erweiterung der Gleisanlagen Laupen und Neuenegg, Umbau der Fahrzeugdepots Laupen, Verkabelung der Fernmeldeanlagen, Einrichtung des Streckenblocks, Erstellung von Stellwerk- und Signalanlagen in Neuenegg und Laupen, Anschaffung eines Triebfahrzeuges sowie eines Traktors. Die Anlagen der Sensetalbahn, die seit 1965 erheblich verbessert wurden, sind mit denjenigen der von der Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon mitbetriebenen Bahnen vergleichbar.

IV. Verkehrsentwicklung und finanzielle Lage

Die Betriebs- und Verkehrsleistungen der Sensetalbahn haben ununterbrochen zugenommen. Die Zahl der täglichen Züge hat sich von 1913 (15) bis 1968 (35) mehr als verdoppelt. Die Zahl der Fahrgäste betrug im Jahre 1913 100 586 und im Jahre 1968 370 208 Personen. In derselben Zeitspanne stieg der Güterverkehr von 45 679 auf 81 185 beförderte Tonnen. Dem während der Wirtschaftskrise der dreissiger Jahre vorübergehend eingetretenen Verkehrsschwund folgten wieder Jahre mit steigendem Verkehrsaufkommen im Personen- und Gütertransport. Dagegen verzeichnete die Bahn bereits ab 1918 Betriebsdefizite, die im Jahre 1922 zufolge der Schliessung der Milchsiederei Nestlé AG in Neuenegg und wegen der ausserordentlich hohen Kohlenpreise einen bedrohlichen Höhepunkt erreichten. Ein Gesuch der Bahn um Gewährung einer Finanzhilfe gemäss Bundesgesetz vom 2. Oktober 1919 (AS 7 242) über die Unterstützung von privaten Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunternehmen zum Zwecke der Einführung des elektrischen Betriebes wurde vom Bund abgelehnt. Die Bahn nahm daraufhin ein Darlehen von 140 000 Franken bei der Kantonalbank von Bern auf, das von den Gemeinden Laupen, Neuenegg und Dicki (heute Kriechenwil) verbürgt wurde. Im Jahre 1925 führte die Unternehmung eine einschneidende Finanzsanierung durch. Das Obligationenkapital (350 000 Franken) ging an den Kanton Bern über, und das Aktienkapital wurde von 1 113 800 Franken auf 668 280 Franken abgeschrieben. Der freigewordene Betrag diente vornehmlich zur Beseitigung von Schuldverpflichtungen. Forderungen des Kantons Bern und der Kantonalbank wurden durch Hypothekendarlehen geillgt. Diese Massnahmen halfen der Unternehmung, über die Wirtschaftskrise der dreissiger Jahre hinwegzukommen. Eine leichte Besserung der wirtschaftlichen Lage brachte zu dieser Zeit die Ansiedlung von Industriebetrieben in Neuenegg und Laupen.

Im Jahre 1937 trat die Verwaltung allen Schwierigkeiten zum Trotz wieder an die Elektrifikation der Bahn heran. Die Umstellung wurde finanziert mit Darlehen der Gemeinden Laupen und Neuenegg (250 000 Franken, wovon 100 000 Franken von den Industrien des Sensetals aufgebracht wurden), Beiträgen der Eidgenössischen Zentralstelle für Arbeitsbeschaffung von insgesamt 139 000 Franken (Kt. Bern 24 000 Franken, Zürich 9800 Franken, Genf 11 400 Franken). Der Kanton Bern beteiligte sich noch mit einem Beitrag von 76 000 Franken zu Lasten seines Fonds für notleidende Privatbahnen. Der Gesamtbetrag belief sich auf 465 000 Franken. Die am 30. Januar 1938 aufgenommene elektrische Zugförderung wirkte sich technisch und wirtschaftlich vorteilhaft aus. Allerdings konnte erst nach Inkrafttreten des Bundesgesetzes vom 6. April 1939 über die Hilfeleistung an private Eisenbahn- und Schiffahrtsunternehmen (BS 7 248) eine weitere Finanzsanierung vorgenommen werden.

Der Bahn wurden nur Leistungen für technische Verbesserungen zugesprochen, was gemäss dem Bundesgesetz voraussetzte, dass die Unternehmung in der Lage sei, sich weiterhin selbst zu erhalten. Diese Voraussetzungen veranlassten den Bund und die Kantone Bern und Freiburg, von den bisherigen

Geldgebern weitere Opfer zu verlangen. Die an den seinerzeit für die Durchführung der Elektrifikationen gewährten Arbeitsbeschaffungskrediten beteiligten Kantone mussten auf die Rückerstattung der Beiträge von insgesamt 137 924 Franken verzichten, ebenso die Gemeinden Laupen und Neuenegg auf den Restbetrag von 187 500 ihrer Elektrifikationsdarlehen. Ferner wurde die Umwandlung von vier hypothekarisch gesicherten Anleihen in Prioritätsaktien im Wert von 780 000 Franken und die Herabsetzung des Nominalwertes der Stammaktien von 120 auf 20 Franken vorgeschrieben. Die daraufhin im Jahre 1945 zwischen dem Bund und den Kantonen Bern und Freiburg einerseits und der Bahnunternehmung andererseits über eine Hilfe von 412 500 Franken abgeschlossene Vereinbarung setzte die Beiträge der öffentlichen Hand wie folgt fest:

	Franken
Beitrag des Bundes, nicht rückzahlbar	150 000.—
Beitrag des Kantons Bern, nicht rückzahlbar	50 000.—
Beitrag des Kantons Freiburg, nicht rückzahlbar	25 000.—
Verzichtenrechnung Laupen und Neuenegg für Elektrifikationen	187 500.—
Total	<u>412 500.—</u>

Mit dieser Vereinbarung wurde auch das Aktienkapital neu geordnet und ein technisches Erneuerungsprogramm festgelegt. Dieses sah nebst verschiedenen Erneuerungsarbeiten am Unter- und Oberbau auch den Erwerb eines weiteren Triebwagens zum Preis von 170 000 Franken vor. Nach 1945 verlief die wirtschaftliche Entwicklung der Bahn in befriedigender Weise, wobei ihr zugute kam, dass in den Jahren des Zweiten Weltkrieges die Konkurrenz des Automobils weitgehend wegfiel. Die einige Jahre nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges eingetretene Hochkonjunktur beeinflusste die Betriebsergebnisse der Sennetalbahn ebenfalls vorteilhaft. Von 1953 bis 1968 stieg der Betriebsertrag von 330 442 auf 608 967 Franken. Die Jahresrechnungen schlossen aber mit einem sich laufend vermindernenden Betriebsüberschuss ab. Seit 1958 wurden die gemeinwirtschaftlichen Leistungen der Bahn mit einem Drittel der ordentlichen Abschreibungen abgegolten (Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 [AS 1958 335] Art. 49 ff.). Nach 1961 nahm der Betriebsaufwand stärker zu als der Betriebsertrag, so dass der Aufwandüberschuss, der im Jahre 1962 37 505 Franken betrug, im Jahre 1968 auf 365 584 Franken stieg. Die Ursache für die beachtliche Zunahme der Betriebsfehlbeträge liegt sowohl in den gestiegenen Personal- und Sachkosten als auch in den erhöhten Abschreibungen und den nicht aktivierbaren Bau- und Erneuerungskosten, die ab 1965, als mit der technischen Erneuerung der Bahn begonnen wurde, die jährlichen Betriebsrechnungen immer stärker belasteten. Seit dem Jahre 1962 wies die Betriebsrechnung Fehlbeträge auf, die auf Grund der Artikel 58 und 60 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 wie folgt gedeckt wurden:

Jahr	Bund Franken	Kanton Bern Franken	Kanton Freiburg Franken	Total Franken
1962	16 829	9 013	1 001	26 843
1963	52 795	25 486	2 832	81 113
1964	238 705	107 418	11 935	358 058
1965	360 449	162 202	18 022	540 673
1966	325 763	146 594	16 288	488 645
1967	329 542	148 294	16 477	494 313
1968	252 602	97 432	10 826	360 860
Total	1 576 685	696 439	77 381	2 350 505

Bis und mit dem Jahre 1967 entrichtete der Bund zwei Drittel, und die beiden Kantone hatten den weiteren Drittel zu übernehmen. Nach Artikel 60 des Eisenbahngesetzes entfallen auf den Kanton Bern 90 Prozent und auf den Kanton Freiburg 10 Prozent des gesämten Kantonsdrittels.

Im Jahre 1968 galt erstmals der Lastenverteiler gemäss Bundesgesetz vom 5. Oktober 1967 betreffend Änderung von Artikel 60 des Eisenbahngesetzes. Der Bund hat 70 Prozent zu übernehmen, während die beiden Kantone 30 Prozent zu entrichten haben. Der Verteilungsschlüssel zwischen Freiburg und Bern blieb unverändert bestehen.

Obleich der Sensetalbahn auf Grund der Hilfe zur Aufrechterhaltung des Betriebes in den letzten sieben Jahren insgesamt rund 2,3 Millionen Franken zuflossen, musste sie im Jahre 1964 um Hilfe für technische Verbesserungen auf Grund von Artikel 56 des Eisenbahngesetzes nachsuchen. Auf Grund einer Vereinbarung zwischen dem Bund, dem Kanton Bern und der Bahnverwaltung erbrachte die öffentliche Hand insgesamt 4 500 000 Franken. Davon entfielen auf den Bund 2 308 000 Franken und auf den Kanton Bern 2 192 000 Franken. Für gewisse weitere Aufwendungen wurden Eigenleistungen der Bahn von 700 000 Franken vorgesehen. Die Unternehmung verpflichtet sich, das Gesellschaftskapital durch Ausgabe von 20 000 Prioritätsaktien zu 100 Franken um 2 000 000 zu erhöhen. Der Kanton Freiburg hatte sich mit Rücksicht darauf, dass die technischen Verbesserungen vor allem auf bernischem Gebiet vorzunehmen waren, am Investitionsaufwand nicht zu beteiligen. Die Beträge des Bundes und des Kantons Bern werden bis Ende des Jahres 1969 weitgehend ausbezahlt sein.

Gemäss Bilanz per 31. Dezember 1968 stehen den Aktiven von 4 646 240 Franken (Anlagevermögen 3 048 318 Fr., Betriebsvermögen 1 239 108 Fr. und Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung 358 814 Fr.) folgende Passiven gegenüber: Eigenkapital 3 222 769 Franken (Grundkapital 2 887 680 Fr., Reserven und Rücklagen 335 089 Fr.), Fremdkapital 613 470 Franken und bedingt rückzahlbare Subventionen von 810 000 Franken (Eisenbahngesetz Art. 56). Die Bahnanlagen, einschliesslich Rollmaterial und Mobilien, im Werte von 4 993 314 Franken, sind auf 1 160 688 Franken abgeschrieben.

V. Das Gesuch um Erteilung einer neuen Konzession

Mit dem Konzessionserneuerungsgesuch vom 22. August 1969 stellt die Sensetalbahn gleichzeitig das Begehren um Erweiterung der Konzession auf die Linie Laupen-Bösingen. Die Gesuchstellerin verweist darauf, dass die ESSO-Schweiz sich entschlossen habe, von der Gemeinde Bösingen, auf deren Gebiet rund 1 Million Quadratmeter für Industrieanlagen verfügbar sind, 130 000 Quadratmeter zur Errichtung eines Lagers für flüssige Treib- und Brennstoffe mit einer Kapazität von 220 000 Kubikmetern zu erwerben.

Der Delegierte für wirtschaftliche Kriegsvorsorge befürwortet mit Schreiben vom 17. Februar 1969 den Bau dieses Lagers, das von der ESSO vornehmlich aus kriegswirtschaftlichen Gründen erstellt und betrieben werden soll. Das Lager in Bösingen soll jährlich mit rund 70 000 Tonnen umgewälzt werden. Die Zufuhren erfolgen ausschliesslich mit der Bahn, vorwiegend aus der Raffinerie in Collombey in geschlossenen Blockzügen von je 500 beziehungsweise 1000 Tonnen Brutto-Anhängelast.

Nach der erstmaligen Füllung des Lagers ergibt sich für die Sensetalbahn jährlich ein Mehrertrag von rund 200 000 Franken, dem bescheidene Mehraufwendungen von schätzungsweise 30 000 Franken gegenüberstehen. Mit dem Bau der Zweiglinie von Laupen nach Bösingen wird die Wirtschaftlichkeit der Sensetalbahn dauerhaft erheblich verbessert. Die ESSO-Schweiz ist bereit, mit den Bundesbahnen und der Sensetalbahn einen Treuevertrag bezüglich Jahrestransportmengen abzuschliessen, der mit Tonnagen von 60 000, 80 000 und 100 000 Tonnen bezüglich Frachtsätzen gestaffelt sein wird. Sie ist auch bereit, die Zweiglinie von Laupen nach Bösingen mit rund 2 Millionen Franken zu finanzieren. Der Sensetalbahn obliegt die Anpassung der Station Laupen an die Zweiglinie nach Bösingen. Für den Ausbau dieser Station steht auf Grund der weiter oben erwähnten Vereinbarung über Hilfe für technische Verbesserungen ein Betrag von 320 000 Franken zur Verfügung.

Ursprünglich war vorgesehen, die Zweiglinie nach Bösingen auf Grund des Bundesgesetzes vom 19. Dezember 1874 über die Rechtsverhältnisse der Verbindungsgleise zwischen dem schweizerischen Eisenbahnnetz und gewerblichen Anstalten (Verbindungsgleisegesetz) zu bauen und zu betreiben. Dieses Vorhaben scheiterte an einem ablehnenden Gemeindeversammlungsbeschluss der Einwohnergemeinde Laupen. Die Burgergemeinde Laupen, der das für die Zweiglinie benötigte Land gehört, erklärte ihre grundsätzliche Bereitschaft zum Verkauf. Sie machte aber die Handänderung von einem Entscheid der Einwohnergemeinde Laupen abhängig, der am 24. Februar 1969 negativ ausfiel.

Die Ablehnung wurde keineswegs mit dem Bau des Tanklagers in der freiburgischen Nachbargemeinde begründet, sondern vor allem damit, dass durch die Abfahren mit Strassen-Lastzügen ab dem Lager die ohnehin prekären innerörtlichen Strassenverkehrsbedingungen in Laupen übermässig verschlechtert würden. Die bernischen und freiburgischen Kantonsbehörden prüfen zur

Zeit, wie dieser Befürchtung durch strassentechnische Verbesserungen Rechnung getragen werden könnte.

Das weiter oben erwähnte Verbindungsgleisgesetz gibt keine Möglichkeit zum Erwerb von Grund und Rechten auf dem Wege der Enteignung gemäss Bundesgesetz vom 20. Juni 1930. Diese Möglichkeit besteht hingegen für den Bau von Bahnlagen auf Grund des Konzessionsrechtes des Bundes nach Eisenbahngesetzgebung (Eisenbahngesetz Art. 3). Die Sensetalbahn reichte aus diesem Grunde ein Konzessionsgesuch ein, das sich sowohl auf ihre bisherige Linie von Flamatt nach Gümnen bezieht als auch die vorgesehene Zweiglinie von Laupen nach Bösing umfasst. Die Konzession der Bundesversammlung für die bestehende Linie läuft ohnehin Mitte 1978 ab. Im Sinne der Verwaltungsökonomie beim Bund und bei den Kantonen ist es zweckmässig, die Erneuerung der Konzession und ihre Ausdehnung auf die Zweiglinie Laupen-Bösing zusammenzufassen.

Die technische Ausführung der Zweiglinie bietet keine besonderen Schwierigkeiten. Das vorgesehene Trasse zweigt im Areal der Station Laupen ab und überquert die Sense unmittelbar vor ihrem Zusammenfluss mit der Saane, von wo aus die Linie 2 km längs der Saane flussaufwärts bis zum projektierten Lagergelände der ESSO-Switzerland bzw. zur erwähnten Industriezone geführt würde.

Mit Beschluss des Staatsrates des Kantons Freiburg vom 22. August 1969 und Beschluss des Regierungsrates des Kantons Bern vom 3. September 1969 stimmten die beiden beteiligten Kantone dem Konzessionsgesuch der Sensetalbahn zu. Beide Kantone machen auf Grund des zehnten Abschnittes des Eisenbahngesetzes (Art. 75) ein Rückkaufsrecht geltend. Der Kanton Bern verweist in seiner Stellungnahme darauf, das Gesuch der Sensetalbahn entspreche dem bernischen Gesetz vom 4. Mai 1969 über die konzessionierten Transportunternehmungen. Von den Bahnunternehmungen werden u. a. alle Massnahmen gefordert, die zur Steigerung der Erträge geeignet sind.

Der Stab der Gruppe für Generalstabsdienste des Eidgenössischen Militärdepartements, die Generaldirektionen der Schweizerischen Bundesbahnen und der Post-, Telephon- und Telegraphenbetriebe haben keine Einwendungen gegen die Begehren der Bahn erhoben. Die Generaldirektion der PTT-Betriebe beantragt, unter Hinweis auf die Postautohalterlinie Laupen-Bösing-Düdingen, den Verkehr auf der neuen Zweiglinie auf Gütertransporte zu beschränken. Die Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen und die Direktion der Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon äusserten sich im zustimmenden Sinne zum Gesuch.

Gemäss Artikel 5 Absatz 1 des Eisenbahngesetzes kann eine Konzession erteilt werden, wenn die Interessen der Landesverteidigung nicht entgegenstehen und der Verkehr nicht zweckmässiger und wirtschaftlicher durch ein anderes Verkehrsmittel bedient werden kann. Die Interessen der Landesverteidigung bleiben auch nach der Erteilung einer neuen, auf die Zweiglinie erweiter-

ten Konzession gewährleistet. Das Bedürfnis nach einer Bahn ist erwiesen. Der Bund konnte sich an den vorerwähnten Hilfemassnahmen ohnehin nur unter der Voraussetzung beteiligen, dass es sich um eine Bahn handelt, welche für die bediente Gegend von erheblicher Bedeutung bzw. unentbehrlich ist (Eisenbahngesetz Art. 56 bzw. 58). Der Bau der Zweiglinie entspricht zudem der in der Vereinbarung vom 18. Februar 1965 für eine Investitionshilfe von 4 500 000 Franken enthaltenen Bestimmung, mit welcher der Bund die Bahn verpflichtet, alle zur rationellen und sparsamen Betriebsführung und zur Steigerung der Erträge geeigneten Massnahmen zu treffen (Eisenbahngesetz Art. 58 Abs. 3, Vereinbarung Art. 11). Auf Grund der vorstehenden Erwägungen kommen wir zum Schluss, dass die Bedingungen für die Erteilung einer neuen, auf die Zweiglinie Laupen-Bösingen erweiterten Konzession im Sinne von Artikel 5 Absatz 1 des Eisenbahngesetzes erfüllt sind.

VI. Der Konzessionsentwurf

Entsprechend dem Gesuch der Sensetalbahn unterbreiten wir Ihnen den Entwurf einer neuen, auf die Strecke Laupen-Bösingen ausgedehnten Konzession. Die Bezeichnung der Sensetalbahn als Nebenbahn (Art. 2) bestätigt die mit Bundesratsbeschluss vom 24. Januar 1905 betreffend ergänzende Bezeichnung der schweizerischen Nebenbahnen getroffene Einteilung. Der Entwurf sieht die seit Inkrafttreten des neuen Eisenbahngesetzes für Bahnen normale Geltungsdauer von 50 Jahren vor (Art. 3). Es liegt in der Natur der Verhältnisse begründet, dass die Bahn vorderhand von der Verpflichtung zum Personentransport auf der neuen Zweiglinie befreit wird (Art. 10). Der Bau und Betrieb der zu konzessionierenden Zweiglinie Laupen-Bösingen bedingt die Aufnahme einer Güterabfertigungsstelle Bösingen in die Tarife der schweizerischen und ausländischen Transportunternehmungen. Die Abfertigungsstelle steht selbstverständlich nicht nur der ESSO, sondern auch allen übrigen Verfrachtern offen. Die Frachtformalitäten werden durch die Station Laupen für sämtliche Versender und Empfänger in Bösingen besorgt. Für den Fall, dass sich ein Bedürfnis nach Personentransporten auf dieser Strecke einstellen sollte, ist der Bundesrat gestützt auf Artikel 5 Absatz 3 des Eisenbahngesetzes ermächtigt, den Umfang der Beförderungspflicht der Bahn entsprechend zu ergänzen. Die Kantone Bern und Freiburg haben sich mit dem vorgeschlagenen Konzessionstext einverstanden erklärt. Das in Artikel 15 des Entwurfes enthaltene Rückkaufsrecht entspricht den von den Kantonen Bern und Freiburg angebrachten Begehren.

Die Verfassungsmässigkeit der Vorlage in der Form eines einfachen Bundesbeschlusses 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

Auf Grund dieser Ausführungen empfehlen wir Ihnen, dem Entwurf zu einem Bundesbeschluss über die Erteilung einer neuen Konzession für die Sennetalbahn Ihre Zustimmung zu geben.

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

Bern, den 19. November 1969

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Bundespräsident:

L. von Moos

Der Bundeskanzler:

Huber

(Entwurf)

**Bundesbeschluss
über die Erteilung einer neuen Konzession
für die Sensetalbahn**

*Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,*

gestützt auf Artikel 5 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957¹⁾,
nach Einsicht in das Gesuch der Sensetalbahn AG vom 22. August 1969,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 19. November 1969,

beschliesst:

I.

Der Sensetalbahn AG wird unter den nachstehend aufgeführten Bedingungen eine neue Konzession für Bau und Betrieb einer Normalspurbahn erteilt.

Art. 1

Gesetzgebung

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

Art. 2

Nebenbahnen

Die Bahn ist eine Nebenbahn.

Art. 3

Dauer

Die Konzession wird für die Dauer von 50 Jahren, d. h. für die Zeit bis 2020 erteilt.

¹⁾ AS 1958 335

Art. 4

Sitz

Die Unternehmung hat ihren Sitz in Laupen.

Art. 5

Strecken

Die Konzession gilt für die Strecken von Flamatt nach Gümmenen sowie von Laupen nach Bösinggen.

Art. 6

Stromart

Die Bahn wird mit 15 000 Volt Wechselstrom, 16 2/3 Hz, betrieben.

Art. 7

Lärmbekämpfung

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 8 bleibt vorbehalten.

Art. 8

Pläne

Die dem Betrieb dienenden Anlagen sowie die Fahrzeuge dürfen nur nach Plänen und Vorlagen erstellt oder geändert werden, die von der Aufsichtsbehörde genehmigt worden sind. Diese ist berechtigt, zu verlangen, dass auch fertige Anlagen und Fahrzeuge geändert werden, wenn die Betriebssicherheit oder die Landesverteidigung es erfordert.

Art. 9

Fahrplan

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.

Art. 10

Beförderungspflicht

¹ Die Konzessionärin übernimmt die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Tieren und Gütern.

² Auf der Strecke Laupen–Böisingen ist die Konzessionärin nur zum Gütertransport verpflichtet.

Art. 11

Tarife

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.

Art. 12

Haftpflichtversicherung

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 Änderung bedürfen der Genehmigung der Aufsichtsbehörde.

Art. 13

Personalfürsorge

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.

Art. 14

Kontrolle

Den eidgenössischen Beamten, denen die Aufsicht über den 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 sowie das Material, Pläne inbegriffen, sind 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.

Art. 15

Rückkauf

Den Kantonen Bern und Freiburg steht das Recht auf Rückkauf der Bahn zu. Der Rückkauf ist entsprechend den Bestimmungen des zehnten Abschnittes des Eisenbahngesetzes vorzunehmen.

Art. 16

Aufhebung der Konzession von 1898

Mit dem Inkrafttreten dieses Beschlusses wird die durch Bundesbeschluss vom 1. Juli 1898¹⁾ für die Dauer von 80 Jahren, d. h. bis zum 30. Juni 1978, erteilte Konzession für die Eisenbahn Flamatt-Gümmenen (Sensetalbahn) aufgehoben.

II.

Der Bundesrat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.

¹⁾ Eisenbahnaktensammlung (EAS) 15 184

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Erteilung einer neuen Konzession für die Sensetalbahn (Vom 19. November 1969)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1969
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	50
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	10407
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	19.12.1969
Date	
Data	
Seite	1395-1408
Page	
Pagina	
Ref. No	10 044 538

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.