

Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Verweigerung der Fristverlängerung für die Eisenbahnlinie Langenthal-Wauwyl.

(Vom 26. November 1886.)

Tit.

Mit Eingabe vom 22./24. Dezember 1885 suchte das Direktorium der schweiz. Centralbahn um weitere vierjährige Erstreckung der ihr schon wiederholt, letztmals durch Bundesbeschluß vom 24. April 1882 (siehe Eisenbahnaktensamml. I, 249, IV, 217, VII, 34) verlängerten Fristen für Vorlage eines neuen Finanzausweises und Wiederaufnahme der Erdarbeiten, sowie Vollendung und Inbetriebsetzung der Eisenbahnlinie Langenthal-Wauwyl nach.

Die schweiz. Centralbahn bezog sich zur Begründung auf ihr früheres Fristverlängerungsgesuch vom 30. Dezember 1881, in welchem sie darauf hingewiesen hatte, daß seit Eröffnung der Gotthardbahn eine noch zu kurze Zeit verstrichen sei, um ein sicheres Urtheil darüber zu erlauben, ob die Erstellung einer weitem Zufahrtlinie Langenthal-Wauwyl zum Gotthard mit Rücksicht auf den bezüglichen Verkehr angezeigt erscheine. Diese Ungewißheit daure auch heute noch an, so daß es seitens der Petentin für zweckmäßig erachtet werde, das Ansuchen um nochmalige Fristerstreckung einzureichen, auf dessen Entsprechung sie um so eher glaube hoffen zu können, als die Ausführung dieser Bahnlinie von keiner andern Seite angestrebt werde und ihr Gesuch lediglich die Forterhaltung eines bestehenden Verhältnisses bezwecke.

Schon vor Einlangen dieses Gesuches hatte sich der Regierungsrath des Kantons Bern veranlaßt gesehen, mit Schreiben vom 21. Dezember bei dem Bundesrathe gegen Gewährung einer von der schweiz. Centralbahn anzubegehrenden Fristverlängerung zu protestiren, indem er ausführte, daß die Gründe, welche bei der letzten, entgegen seiner bestimmten Verwahrung erteilten Erneuerung allenfalls noch für diese Maßregel in Betracht kommen konnten, dahingefallen seien. Die Bahngesellschaft habe auf mancherlei Weise die Absicht kund gethan, die erwähnte Linie nicht zu bauen und ein Verlängerungsbegehren sei daher nicht ernst gemeint. Sie wolle die Konzessionserneuerung nur, um in Tarif und Konkurrenzfragen eine Waffe gegen die bernischen Eisenbahninteressen in Händen zu haben. Es verstoße gegen Sinn und Geist des betreffenden Bundesgesetzes, aus den Konzessionsertheilungen einen Gegenstand der Spekulation gegen die Interessen desjenigen Kantons zu machen, dessen Gebiet durch die Linien, welche als Vorwand zu einer solchen Spekulation dienen sollen, durchschnitten werde.

In seiner Vernehmlassung vom 16. Juni 1886 spricht sich, allerdings mit der entgegengesetzten Tendenz, auch der Regierungsrath des Kantons Luzern gegen Gestattung der nachgesuchten Fristverlängerung aus. Er folgert zunächst aus der Thatsache des Baubeginns, d. i. der Inanspruchnahme und Anwendung der Rechte, welche aus der erteilten Konzession fließen, die Verpflichtung für den Konzessionär, die Bahn fertig zu bauen und zu betreiben, es sei denn, daß derselbe hiezu unvermögend sei. Das Expropriationsrecht sei durch Bundesrecht auf die Erstellung öffentlicher Werke beschränkt und es stehe daher einer Eisenbahngesellschaft nicht zu, von dem Recht der Expropriation zum Zwecke der Erstellung einer Eisenbahn als eines öffentlichen Werkes Gebrauch zu machen, das öffentliche Werk dann aber nicht auszuführen. Daß die Baueinstellung im Jahre 1876 einem gänzlichen Fallenlassen des Baues der Linie in der Wirkung gleich kommen werde, habe schon damals im Ernste nicht bezweifelt werden können und sei diese Annahme durch die wiederholten Fristverlängerungen für ganz außergewöhnlich lange Zeitperioden nur bestätigt worden. Die Regierung von Luzern sei auch jetzt noch der Ansicht, daß, wenn der Bau einmal begonnen habe, es nicht in das Belieben der Bahngesellschaft gestellt werden dürfe, die Finanzmittel, über deren Besitz zum Zwecke des Bahnbaues sie sich beim Bundesrathe auszuweisen hatte, in beliebiger anderer Weise zu verwenden. Wenn dieses nicht die praktische Bedeutung des Finanzausweises sei, so wäre es dann richtiger, wieder auf das von den Kantonen angewendete Kautionsystem zurückzukommen.

Das Mißliche des bestehenden Verhältnisses werde im gegebenen Fall durch den Umstand noch auffälliger, daß durch den bisher ausgeführten Bahnbau, namentlich durch den großen Damm über das Roththal in der Gemeinde Altbüron, eine eigentliche Verwüstung der Gegend stattgefunden habe und sich die Bewohner dieser Gegend hierüber fortwährend beschwerten. Die Gegend sei übrigens noch in anderer Weise geschädigt, indem zum Zwecke des Bahnbaues das Gefälle öffentlicher Straßen in einer den Verkehr schädigenden Weise zusammengelegt und der Grundwerth der Gemeinde Altbüron durch die Umänderung gut gepflegter Wiesen in Dämme, Einschnitte und Schutthalden nicht unerheblich gemindert worden seien. Dieser Thatsache gegenüber reiche die Behauptung nicht hin, daß im Grunde genommen jeder nachweisbare Schaden, der durch den Bau entstanden, nach Maßgabe des Expropriationsgesetzes vergütet worden sei.

Die Luzerner Regierung schließt mit dem Gesuch, es möchte der Bundesrath die Bahngesellschaft zur Vollendung des begonnenen Baues verhalten, eventuell eine Fristerstreckung nur gegen Leistung einer entsprechenden Kaution ertheilen, welch' letztere bei Nichteinhaltung der Fristen der geschädigten Landesgegend verfallen würde.

Was zunächst diese letztern Begehren betrifft, so halten wir dafür, daß denselben in der gewünschten Weise nicht entsprochen werden kann. Die Bahngesellschaft zur Fortführung und Vollendung des Baues rechtlich zu zwingen, ist dem Bund durch das Gesetz kein Mittel an die Hand gegeben. Das Eisenbahngesetz sieht in Art. 13 lediglich vor, daß den Gesellschaften Fristen für den Beginn der Erdarbeiten, die Fortführung der Anlage und Vollendung der konzessionirten Bahn angesetzt und bei Nichteinhaltung derselben und Verweigerung der Erstreckung seitens der Bundesversammlung, die vorhandenen Anlagen für Rechnung der Gesellschaft öffentlich versteigert werden sollen, bezw. daß die Konzession dahinfällt, wenn Anlagen noch nicht vorhanden sind.

Wenn übrigens die Regierung von Luzern besonders aus der Inanspruchnahme des Expropriationsrechtes für die begonnene Bahn als öffentliches Werk, die Verpflichtung zur Vollendung desselben ableiten will, in der Weise, daß deren Erfüllung rechtlich erzwungen werden könnte, so ist dem entgegenzuhalten, daß auch in dieser Beziehung ein rechtlicher Zwang nicht ausgeübt werden kann, sondern Art. 47 des Bundesgesetzes betreffend die Verbindlichkeit zur Abtretung von Privatrechten vom 1. Mai 1850 Regel macht, wonach im Falle der Nichtausführung eines öffentlichen Werkes das dafür expropriirte Eigenthum gegen Rückerstattung der er-

haltenen Entschädigung und Erstattung der darauf verwendeten Auslagen, eventuell unter Abrechnung des eingetretenen Minderwerthes, zurückgefordert werden kann. Damit ist zugleich der Weg gezeichnet, auf welchem die allfällig durch das bestehende Verhältniß in ihren Interessen geschädigten Bewohner von Altbüron nach Hinfall der Konzession ihre Rechte wahren können.

Ebenso wenig erscheint auf Grund des geleisteten Finanzausweises ein solcher Rechtszwang gesetzlich zulässig. Mit Leistung des Finanzausweises erlangt der Konzessionär das Recht zur Inangriffnahme des Bahnbaues, nicht aber verpflichtet er sich damit in absoluter Weise zur Ausführung. Die Nichtausführung des Baues innert den anberaumten Fristen hat vielmehr lediglich Verwirkung der Konzession und Versteigerung allfällig schon vorhandener Anlagen zur Folge. Ueberdieß ist zu erwägen, daß der früher geleistete Ausweis infolge der Gewährung neuer Fristen dahingefallen ist.

Wir können auch nicht empfehlen, die Fristerstreckung gegen Kautions zu ertheilen. Denn darin gehen wir mit den beiden Regierungen vollkommen einig; daß die Absicht, die Linie zu bauen, der Petentin durchaus fern liegt. Es geht dies schon aus dem Umstande deutlich genug hervor, daß die schweiz. Centralbahn die auf den Bau verwendeten circa Fr. 2,100,000 in den Jahren 1878 und 1879 ihren Aktiven abgeschrieben und amortisirt hat (s. Jahresberichte der schweiz. Centralbahn vom Jahr 1878, Seite 10 und 11, 1879, Seite 10) und findet sich sowohl in den wiederholten Fristverlängerungsgesuchen als besonders auch in dem vorliegenden bestätigt, mit welchem nicht weniger als 4 Jahre Erstreckung der Fristen verlangt wird (s. auch Jahresberichte von 1881, Seite 2 und 3; 1885, Seite 2). Auch liegen keine Gründe vor, welche im Allgemeinen oder mit Rücksicht auf die Verkehrsbedürfnisse der beteiligten Landesgegend die Erstellung der Linie als besonders wünschbar erscheinen ließen.

Unter diesen Umständen sind auch wir der Ansicht, daß das Fortbestehen des gegenwärtigen Verhältnisses nicht länger gestattet werden darf und den stets erneuten Fristverlängerungen bei der offen zu Tage tretenden Absicht, doch nicht zu bauen, einmal ein Ende gemacht werden muß. Doch beantragen wir Ihnen, dies nicht in der von der Regierung von Luzern vorgeschlagenen Weise, sondern durch Ablehnung der nachgesuchten Fristverlängerung zu thun.

Die Petentin macht zwar zur Begründung ihres Gesuches geltend, daß die Ungewißheit darüber, ob die Erstellung einer weitern Zufahrtlinie Langenthal-Wauwyl zum Gotthard mit Rück-

sicht auf den bezüglichen Verkehr angezeigt erscheine, noch heute fortdaure. Allein wir können dies keineswegs als richtig zugeben. Nachdem die Gotthardbahn seit dem Jahr 1882 dem Betrieb übergeben ist, war der Petentinn reichlich Zeit und Gelegenheit geboten, sich über diese Frage ins Klare zu kommen und schlüssig zu machen.

Wenn die Regierung von Bern zur Begründung ihres Protestes noch anführt, daß die Konzessionserneuerung nur deshalb anbegehrt werde, um in Tarif- und Konkurrenzfragen eine Waffe gegen die bernischen Eisenbahninteressen in Händen zu haben, so kann diesem Argument kein Gewicht beigemessen werden, indem nicht einzu- sehen ist, inwiefern eine bloß konzessionirte, aber nicht gebaute Linie in genannter Richtung ernstlich von Einfluß sein oder Gegenstand der Spekulation bilden könnte.

Es bleibt uns noch zu erwähnen, daß sich die Regierung von Solothurn veranlaßt sah, mittelst Eingabe vom 26. Juni das Fristverlängerungsgesuch der Centralbahn zu unterstützen, eventuell in dem Sinne, daß die verlangte Fristerstreckung wenigstens auf zwei Jahre gewährt werde. In dieser Eingabe wurde der Bundesrath für den Fall, daß er nicht geneigt sein sollte, dem Begehren der Centralbahn ganz oder theilweise zu entsprechen, ersucht, die Beschlußfassung zu verschieben, indem die Regierung von Solothurn beabsichtige, ihren Standpunkt in einer ausführlicheren Eingabe zu begründen. Dem Wunsche um Verschiebung wurde entsprochen, und es hat die Solothurner Regierung die in Aussicht gestellte Begründung unterm 8. November 1886 eingereicht.

Es wird ³darin ausgeführt, daß das schon in den vierziger und sechziger Jahren aufgestellte Projekt einer Weißensteinbahn von Solothurn nach Münster zur Verbindung des Birsthales mit der Stadt Solothurn und den bevölkertsten Gegenden der offenen Schweiz neuerdings angeregt und zum Gegenstand einläßlicher Detailstudien gemacht worden sei. Dieselben hätten ergeben, daß die Erstellungskosten nicht höher als auf 4 $\frac{1}{2}$ Millionen veranschlagt zu werden brauchen und daher zu der zuversichtlichen Hoffnung auf befriedigende Rentabilität der Linie berechtigten. Ein Initiativkomite habe die Finanzierung des Unternehmens sofort an die Hand genommen und werde, sobald die noch weiter nothwendigen technischen Arbeiten vollendet sein werden, das Konzessionsgesuch für die Linie Solothurn-Münster der Bundesversammlung einreichen.

Das Projekt habe für die bernischen Aemter Münster, Delsberg, Pruntrut und Laufen, ferner für den solothurnischen Kantonstheil Dorneck-Thierstein einerseits, für die Gegend von Solothurn, für den größten Theil des bernischen Mittellandes und für einen Theil des Kantons Luzern anderseits eine große Bedeutung. Unter der

Voraussetzung, daß auch die Linie Langenthal-Wauwyl erstellt werde, sei die Möglichkeit geboten, noch entferntere Verkehrsgebiete in den Bereich der Weißensteinbahn und der Linie Langenthal-Wauwyl einzubeziehen, indem durch diese zwei Bahnen die direkteste Verbindung zwischen der französischen Ostbahn und der Gotthardbahn hergestellt würde (Belfort - Basel - Wauwyl = 140 km.; Belfort-Solothurn-Wauwyl bloß 120 km.).

Die Solothurner Regierung gehe von der bestimmten Ansicht aus, daß die projektirte Weißensteinbahn den Bau von Langenthal-Wauwyl zur Folge haben werde und unterstütze daher energisch das Fristverlängerungsgesuch für letztere.

Alle diese Anbringen würden nach der Ansicht des Bundesrathes nur dann von Gewicht sein, wenn die Centralbahn dieselben geltend machen und die Linie nach Wauwyl als Fortsetzung des Solothurner Projektes bauen wollte. Das ist aber keineswegs der Fall, so daß es eher im Interesse der Solothurner Regierung liegen muß, diese Strecke für eine künftige Konzession frei zu machen.

Sollte je in der Folge die Weißensteinbahn wirklich zur Ausführung gelangen und dann eine direktere Verbindung mit dem Gotthard sich als wünschbar erzeigen, so steht dazumal nichts entgegen, das zur Zeit nicht aktuelle Projekt Langenthal-Wauwyl wieder aufzunehmen und um eine neue Konzession einzukommen.

Unter den gegebenen Umständen halten wir dafür, daß die Befürwortung der Regierung des Kantons Solothurn, angesichts der Haltung der beiden von der Linie direkt berührten Kantone und der obigen Ausführungen keinen Grund abgeben kann, das als unhaltbar erkannte bisherige Verhältniß betreffend die Linie Langenthal-Wauwyl weiter fortbestehen zu lassen.

Wir beantragen Ihnen daher, auf das Gesuch der schweiz. Centralbahn nicht einzutreten und den Bundesrath mit den infolge Hinfalls der Konzession nothwendig erscheinenden weitern Maßnahmen (Art. 13 des Eisenbahngesetzes) zu beauftragen.

Wir benutzen diesen Anlaß, Sie, Tit., unserer vollkommensten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 26. November 1886.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,
Der Bundespräsident:

Deucher.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf)

Bundesbeschluß

betreffend

Verweigerung der Fristverlängerung für eine Eisenbahn
von Langenthal nach Wauwyl.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

- 1) eines Gesuches der schweiz. Centralbahn, vom 22. Dezember 1885;
- 2) einer Botschaft des Bundesrathes vom 26. November 1886,

beschließt:

1. Auf das Gesuch der Schweiz. Centralbahn um nochmalige Erstreckung der ihr letztmals durch Bundesbeschluß vom 24. April 1882 (Eisenbahnaktensamml. VII, 34) verlängerten Fristen zur Leistung eines neuen Finanzausweises und zur Wiederaufnahme der Arbeiten an der unterm 23. September 1873 genannter Gesellschaft konzessionirten Eisenbahn von Langenthal nach Wauwyl und zur Vollendung dieser Linie, wird nicht eingetreten.

2. Der Bundesrath ist mit dem Vollzuge dieses Beschlusses und der Anordnung der weitem, in Folge Hinfalls der Konzession nothwendig werdenden Maßnahmen beauftragt.

Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend die Uebertragung der Konzession für eine schmalspurige Eisenbahn von Brienz nach Alpnachstad (Brünigbahn) und Ertheilung einer neuen Konzession von Alpnachstad nach Luzern.

(Vom 26. November 1886.)

Tit.

Unterm 30. August 1886 reichte das Gründungskomite der Brünigbahn und die Direktion der Jura-Bern-Luzernbahn, letztere zufolge Ermächtigung der Generalversammlung der Aktionäre vom 25. Oktober 1886, ein gemeinschaftliches Gesuch ein um Uebertragung der Brünigbahnkonzession an die J. B. L., wobei es sich edoch nach Angabe der Petenten nur um die beiden Sektionen Brienz-Alpnachstad und Alpnachstad-Luzern handeln sollte. In Bezug auf letztere Strecke enthält das Gesuch die Angabe, daß dieselbe erst noch studirt werden müsse und die J. B. L. vorläufig keine Verpflichtung zum Bau derselben übernehme. Bei Anlaß der Konzessionsübertragung sei sodann eine Inkongruenz zu korrigiren, welche darin bestehe, daß seiner Zeit die Konzession für die Linie Stansstad-Luzern, statt für Alpnachstad-Luzern, ertheilt wurde, wohl aus Irrthum, oder vielmehr in der irrthümlichen Voraussetzung, daß die erste Sektion der Brünigbahn von Brienz nicht nur bis Alpnachstad, sondern bis Stansstad werde geführt werden, obschon es dem Konzessionär frei stehe, nur bis Alpnachstad zu

**Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Verweigerung der
Fristverlängerung für die Eisenbahnlinie Langenthal-Wauwyl. (Vom 26. November 1886.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1886
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	50
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	01.12.1886
Date	
Data	
Seite	974-981
Page	
Pagina	
Ref. No	10 013 310

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.