

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung über die Erteilung einer neuen Konzession für die städtische Strassenbahn Schaffhausen.

(Vom 1. Dezember 1930.)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

1. Mit Eingabe vom 2. März 1928 an das eidgenössische Eisenbahndepartement teilte der Stadtrat von Schaffhausen mit, dass er gemäss einem Beschluss des Grossen Stadtrates beabsichtige, versuchsweise einen Autobusbetrieb auf der Strecke Fronwagplatz-Schützenhaus-Hohlenbaum-Neubrunn-Schützenhaus-Fronwagplatz einzuführen und während dieser Zeit den Betrieb der Breitelinie der Strassenbahn einzustellen. Für den Fall, dass der Versuch mit dem Autobusbetrieb günstig ausfalle, werde die genannte Tramlinie definitiv aufgehoben; der Stadtrat behalte sich vor, in diesem Falle ein Gesuch um eine entsprechende Abänderung der Bundeskonzession der städtischen Strassenbahn zu stellen. Da der Regierungsrat des Kantons Schaffhausen in seiner Vernehmlassung vom 13. März 1928 erklärte, dass er gegen die beabsichtigte vorübergehende Einstellung des Strassenbahnbetriebes auf der Breitelinie und dessen Ersetzung durch einen Autobusbetrieb keine Einwendungen zu erheben habe, erklärte sich auch das eidgenössische Eisenbahndepartement mit Schreiben vom 20. April 1928 an den Stadtrat von Schaffhausen unter gewissen Vorbehalten mit diesen Massnahmen einverstanden.

Mit Schreiben vom 24. Juli 1929 gab sodann der Stadtrat von Schaffhausen dem Eisenbahndepartement davon Kenntnis, dass der Grosse Stadtrat am 5. Juli des gleichen Jahres beschlossen habe, den zunächst probeweise durchgeführten Autobusbetrieb definitiv beizubehalten und den Betrieb auf der Breitelinie der städtischen Strassenbahn endgültig stillzulegen; er stelle daher das Gesuch um entsprechende Änderung der Bundeskonzession.

Im Verlauf der Behandlung dieses Konzessionsänderungsgesuches durch das Eisenbahndepartement stellte es sich als wünschbar heraus, gleichzeitig verschiedene andere Bestimmungen der ursprünglichen Konzession mit den Vorschriften der neueren Konzessionen in Einklang zu bringen. Da ferner die Konzession der Schaffhauser Strassenbahn vom 23. Juni 1904 bereits durch eine Reihe von Bundesbeschlüssen Abänderungen erfahren hat, empfahl es

sich der Übersichtlichkeit halber, alles in einer neuen einheitlichen Konzession zusammenzufassen, wie dies auch bei Anlass der letzten Konzessionsänderung der Genfer Strassenbahn geschehen ist. (Vgl. Bundesbl. 1928, I, S. 845.) Stadtrat und Regierungsrat von Schaffhausen stimmten dieser Anregung zu, und es wurde auch sogleich über den wesentlichen Inhalt der neuen Konzession Übereinstimmung mit diesen Behörden erzielt bis auf einen Punkt, der noch zu weiteren Verhandlungen Anlass gab. Es betraf dies die in Art. 2 des Konzessionsentwurfes vorgesehene Verlängerung der Konzessionsdauer um rund 5 Jahre; eine solche wurde, wie in andern Fällen, vorgesehen mit Rücksicht auf den Umstand, dass das Netz der städtischen Strassenbahn Schaffhausen seit der Erteilung der ersten Konzession vom 28. Juni 1904 mehrmals durch neue Linien erweitert worden ist. Die Regierung des Kantons Schaffhausen wendete gegen diese Verlängerung der Konzessionsdauer ein, dass der Kanton durch den zwischen der städtischen Strassenbahn und der Strassenbahn Schaffhausen-Schleitheim abgeschlossenen Betriebsvertrag, der für die Dauer der Bundeskonzession unkündbar sei, gebunden wäre und dass sie sich nicht damit einverstanden erklären könne, diese Bindung durch Verlängerung der Dauer der Bundeskonzession ebenfalls zu verlängern. Der Stadtrat gab darauf am 18. September 1930 die Erklärung ab, er anerkenne, dass die Verlängerung der Konzessionsdauer keine Verlängerung des erwähnten Betriebsvertrages zur Folge haben und dass dieser demnach wie bisher bis 31. Dezember 1949, nicht etwa bis zum 1. Januar 1955, unkündbar bleiben solle. Gestützt auf diese Erklärung teilte der Regierungsrat des Kantons Schaffhausen mit Schreiben vom 26. September 1930 dem Eisenbahndepartement mit, dass er unter den obwaltenden Umständen der in Art. 2 des Konzessionsentwurfes vorgesehenen Verlängerung der Konzessionsdauer bis zum 1. Januar 1955 nunmehr ebenfalls zustimme.

2. Der Inhalt des nachfolgenden Entwurfes für eine neue Konzession, dem, wie bereits bemerkt, sowohl der Regierungsrat als auch der Stadtrat von Schaffhausen zugestimmt haben, gibt uns zu folgenden Bemerkungen Anlass:

Im Eingang sind die gegenwärtig in Betrieb stehenden Linien der Schaffhauser Strassenbahn unter Weglassung der aufgehobenen Breitelinie aufgezählt. Durch den in lit. c enthaltenen Zusatz «eventuell bis zum Logierhaus der Eisen- und Stahlwerke» soll die Schaffhauser Strassenbahn das Recht erhalten, entsprechend der auf Zusehen hin bereits erteilten Bewilligung an Samstagsnachmittagen und Sonntagen den Betrieb der Mühletallinie (Bahnhof-Birch) bis nach dem Logierhaus der Eisen- und Stahlwerke auszudehnen, ohne jedoch zur regelmässigen Bedienung dieser Strecke verpflichtet zu sein. Die Strassenbahn benützt auf dieser Strecke die Fabrikgleisanlage der Eisen- und Stahlwerke Schaffhausen mit deren Einverständnis.

Von der in Art. 2 vorgesehenen Verlängerung der Konzessionsdauer war bereits die Rede; es ist hier nur noch beizufügen, dass im Zusammenhang damit

auch der Rückkaufstermin und die für die Berechnung des Rückkaufs in Betracht fallende Zeitperiode (Art. 20) etwas geändert worden sind.

In Art. 8 sind die im Art. 10 der bisherigen Konzession enthaltenen Grundsätze über die Transportpflicht etwas zweckmässiger umschrieben.

Der Wortlaut der Art. 13—15, die sich auf das Tarifwesen beziehen, ist den entsprechenden Bestimmungen der neueren Konzessionen angepasst worden, ohne dass sich daraus eine materielle Änderung des bisherigen Rechtszustandes ergäbe.

Art. 22 enthält die schon in mehrere neuere Strassenbahnkonzessionen aufgenommene Bestimmung, dass der Bundesrat ermächtigt ist, den Bau neuer wie auch den Abbruch bestehender Linien von sich aus zu bewilligen; vgl. Bundesbeschluss über die neue Konzession für die Genfer Strassenbahnen vom 14. Juni 1928, Art. 10, Abs. 3 (EAS. 44, S. 180), ferner Bundesbeschluss über die Änderung der Konzession der Trambahn der Stadt Luzern, vom 25. Juni 1930, Art. 4 (EAS. 46, S. 30).

In Art. 19 wurde der Ausdruck «gewinnberechtigtes Kapital» durch «Anlagekapital» ersetzt, da es sich bei den Schaffhauser Strassenbahnen um ein kommunales Unternehmen handelt. Weitere redaktionelle Abänderungen untergeordneter Natur finden sich in den Art. 3, 4, Abs. 1, 5, 7, 10, 11, Abs. 1, und 21.

Gestrichen wurden die Art. 3, 4, 16, Abs. 2, 18, Abs. 2, und 20 der alten Konzession, weil sie sich entweder nur auf die Bauzeit beziehen und aus diesen oder andern Gründen entbehrlich sind.

Einzig die Art. 4, Abs. 2, 6, 9, 11, Abs. 2, 12, 16, Abs. 1, 17 und 18 stimmen wirklich mit den entsprechenden Bestimmungen der alten Konzession, in der zum Teil durch den Bundesbeschluss vom 18. Dezember 1920 abgeänderten Fassung, überein.

Wir empfehlen Ihnen die Annahme des nachfolgenden Beschlusses-Entwurfes und benützen den Anlass, um Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 1. Dezember 1930.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Musy.

Der Bundeskanzler:

Kaeslin.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

über die

Erteilung einer neuen Konzession für die elektrische Strassenbahn der Stadt Schaffhausen.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

einer Eingabe des Stadtrates von Schaffhausen, vom 24. Juli 1929,
einer Botschaft des Bundesrates vom 1. Dezember 1930,

beschliesst:

I.

Der Stadt Schaffhausen wird unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen eine neue Konzession für den Bau und Betrieb nachstehender Strassenbahnlinien erteilt:

- a. Schaffhausen (Depot)-Neuhausen, mit Abzweigung von der Scheidegg nach dem Rheinhof;
- b. Schaffhausen (Depot)-Ebnet, mit Abzweigung von der vorderen Bahnhofstrasse nach dem Güterbahnhof;
- c. Bahnhof Schaffhausen (Unterführung beim Adler)-Mühlental-Birch, eventuell bis zum Logierhaus der Eisen- und Stahlwerke.

Art. 1.

Es sollen die jeweiligen Bundesgesetze, sowie alle übrigen Vorschriften der Bundesbehörden über den Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen jederzeit genaue Beachtung finden.

Die Bahn wird als Nebenbahn im Sinne des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 erklärt.

Art. 2.

Die Konzession erlischt am 1. Januar 1955.

Art. 3.

Die Ausführung von Bauten, sowie der zum Betrieb der Bahn erforderlichen Einrichtungen darf nur geschehen auf Grund von Ausführungsplänen, welche vorher dem Bundesrat vorgelegt und von diesem genehmigt worden sind. Der Bundesrat ist berechtigt, auch nach Genehmigung der Pläne eine Abänderung dieser Anlagen zu verlangen, wenn eine solche durch die Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 4.

Die Spurweite beträgt einen Meter; der Betrieb erfolgt mittels Elektrizität.

In bezug auf die Benützung der öffentlichen Strassen für die Anlage und den Betrieb der Bahn gelten die vom Regierungsrate des Kantons Schaffhausen unterm 4. September 1899 und 14. April 1904 und die vom Gemeinderat von Neuhausen unterm 17. November 1899 aufgestellten Vorschriften, soweit dieselben nicht mit der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung im Widerspruch stehen.

Art. 5.

Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch Bauarbeiten zutage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen usw., sind Eigentum des Kantons Schaffhausen und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 6.

Den eidgenössischen Beamten, welchen die Überwachung der Bahn hinsichtlich der Bauten oder des Betriebes obliegt, hat die Bahnverwaltung behufs Erfüllung ihrer Aufgabe zu jeder Zeit Einsicht von allen Teilen der Bahn, der Stationen und des Materials zu gestatten, sowie das zur Untersuchung nötige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

Art. 7.

Der Bundesrat kann verlangen, dass Beamte oder Angestellte der Konzessionärin, welche in der Ausübung ihrer Funktionen zu begründeten Klagen Anlass geben und gegen welche die Konzessionärin nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nötigenfalls entlassen werden.

Art. 8.

Die Konzessionärin übernimmt die Beförderung von Personen und Handgepäck. Es steht ihr frei, mit Zustimmung des Bundesrates auf einzelnen Linien auch Gepäck, Güter und lebende Tiere zu befördern.

Art. 9.

Die Konzessionärin hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, können solche erst eingeführt werden, nachdem sie vom Bundesrat genehmigt worden sind.

Art. 10.

Der Konzessionärin ist im allgemeinen anheimgestellt, die Zahl der täglichen Züge und deren Kurszeiten festzusetzen. Immerhin sind alle Projekte, welche sich auf fahrplanmässige Züge beziehen, dem eidgenössischen Eisenbahndepartement vorzulegen und dürfen vor ihrer Genehmigung nicht vollzogen werden.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat bestimmt.

Art. 11.

Zur Personenbeförderung werden Wagen mit nur einer Klasse verwendet.

Auf Verlangen des Bundesrates sind im direkten Verkehr der im Rheinhof anschliessenden Unternehmung mit dem Bahnhof Schaffhausen im Transit über die Linie Rheinhof-Bahnhof Schaffhausen auch mit Warenzügen Personen zu befördern.

Art. 12.

Für den Transport von Personen darf eine Taxe von 20 Rappen für den ersten und von 10 Rappen für jeden folgenden Kilometer der Bahnlänge bezogen werden.

Für Kinder unter 4 Jahren ist, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, keine Taxe zu zahlen.

Die Konzessionärin ist verpflichtet, zu Bedingungen, welche im Einvernehmen mit dem Bundesrat aufzustellen sind, Abonnementsbillette zu reduzierter Taxe auszugeben.

Art. 13.

Im direkten Verkehr der im Rheinhof anschliessenden Unternehmung mit dem Bahnhof Schaffhausen ist im Transit über die Linie Rheinhof-Bahnhof Schaffhausen für die Beförderung von Personen, deren Mittellosigkeit durch eine Bescheinigung der zuständigen Behörden bezeugt wird, die halbe Taxe zu bezahlen.

Für Polizeitransporte, die von eidgenössischen oder kantonalen Behörden angeordnet werden, setzt der Bundesrat die näheren Bedingungen fest.

Art. 14.

Handgepäck wird taxfrei befördert, wenn es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann; soweit dafür be-

sonderer Platz in Anspruch genommen wird, ist die entsprechende Personentaxe zu bezahlen.

Im direkten Verkehr der im Rheinhof anschliessenden Unternehmung mit dem Bahnhof Schaffhausen ist im Transit über die Linie Rheinhof-Bahnhof Schaffhausen jeder Reisende berechtigt, 10 Kilogramm Reisegepäck taxfrei zu befördern, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Art. 15.

Wenn auf einzelnen Linien die Beförderung von Gepäck, Gütern und lebenden Tieren eingeführt werden soll, so wird der Bundesrat, nach Anhörung der Bahnverwaltung, die Bedingungen und Taxen hierfür festsetzen.

Art. 16.

Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet.

Art. 17.

Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 18.

Der nach gegenwärtiger Konzession zulässige Höchstbetrag der Beförderungspreise ist verhältnismässig herabzusetzen, wenn der auf das Anlagekapital entfallende Jahresgewinn in sechs aufeinanderfolgenden Jahren im Durchschnitt und für jedes einzelne der drei letzten Jahre 6% übersteigt, sofern nicht die Unternehmung den Bedürfnissen der Bevölkerung durch Gewährung anderer Preiserleichterungen oder durch Einführung von Verkehrsverbesserungen genügend Rechnung trägt. Kann hierüber eine Verständigung zwischen dem Bundesrat und der Unternehmung nicht erzielt werden, so entscheidet die Bundesversammlung.

Wenn der Jahresgewinn in drei aufeinanderfolgenden Jahren 2% des Anlagekapitals nicht erreicht, erlangt die Unternehmung ein Anrecht auf angemessene Erhöhung des nach gegenwärtiger Konzession zulässigen Höchstbetrages der Beförderungspreise. Über das Mass der Erhöhung entscheidet die Bundesversammlung.

Art. 19.

Die Unternehmung ist verpflichtet:

- a. einen Reservefonds, dessen Mittel zur Bestreitung ausserordentlicher Ausgaben infolge von Naturereignissen, Unfällen und Krisen, sowie zur Deckung allfälliger Fehlbeträge dienen sollen, zu äufnen durch jährliche Rücklage von mindestens 5% des Jahresgewinnes, bis 10% des Anlagekapitals erreicht sind;

- b. für das Personal eine Krankenkasse zu errichten oder es bei einer Krankenkasse zu versichern;
- c. für das Personal eine Dienstalterskasse oder Pensionskasse zu gründen, wenn der Jahresgewinn in drei aufeinanderfolgenden Jahren 4% des Anlagekapitals übersteigt;
- d. die Reisenden bei einer Anstalt oder einem Eisenbahnverband gegen diejenigen Unfälle zu versichern, für die sie gemäss den geltenden gesetzlichen Bestimmungen haftpflichtig ist.

Art. 20.

Für die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Schaffhausen, gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens auf 1. Januar 1940 und von da an je auf 1. Januar eines Jahres erfolgen. Vom Entschluss des Rückkaufes ist der Konzessionärin drei Jahre vor dem wirklichen Eintritte desselben Kenntnis zu geben.
- b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigentümer der Bahn mit ihrem Betriebsmaterial und allen übrigen Zugehören. Immerhin bleiben die Drittmannsrechte hinsichtlich des Pensions- und Unterstützungsfonds vorbehalten. Zu welchem Zeitpunkt auch der Rückkauf erfolgen mag, ist die Bahn samt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustande abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung keine Genüge getan werden und sollte auch die Verwendung allfälliger Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnismässiger Betrag von der Rückkaufsumme in Abzug zu bringen.
- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Januar 1945 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Kalenderjahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Konzessionärin notifiziert wird, unmittelbar vorangehen — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1945 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Wert des oben beschriebenen Reinertrages.

Bei Ermittlung des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzedierte Eisenbahnunternehmung mit Ausschluss aller anderen etwa damit verbundenen Geschäftszweige in Betracht und Berechnung gezogen werden.

- d. Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesamten Überschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welchem letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefonds einverleibt wurden.

- e. Im Falle des Rückkaufs im Zeitpunkte des Ablaufs der Konzession ist nach der Wahl des Rückkäufers entweder der Betrag der erstmaligen Anlagekosten für den Bau und Betrieb oder eine durch bundesgerichtliche Abschätzung zu bestimmende Summe als Entschädigung zu bezahlen.
- f. Streitigkeiten, die über den Rückkauf und damit zusammenhängende Fragen entstehen möchten, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichts.

Art. 21.

Hat der Kanton Schaffhausen den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 20 vorgesehen ist, jederzeit auszuüben, und der Kanton hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der Konzessionärin zu fordern berechtigt gewesen wäre.

Art. 22.

Der Bundesrat kann nach Anhörung der kantonalen Regierung die Konzessionärin ermächtigen, weitere Linien auf dem Gebiete der Stadt Schaffhausen zu bauen, die bestehende Linienführung abzuändern, den Dienst auf einzelnen Linien zu beschränken oder ganz aufzuheben und gegebenenfalls die bezüglichen Einrichtungen zu beseitigen.

II.

Die Bundesbeschlüsse vom 23. Juni 1904 (EAS. 20, 161), 20. Juni 1912 (EAS. 28, 113), 3. Oktober 1918 (EAS. 34, 137) und 18. Dezember 1920 (EAS. 36, 143) betreffend die Konzession elektrischer Strassenbahnen in der Stadt Schaffhausen und von Schaffhausen nach Neuhausen und deren Abänderung, sowie die Bundesratsbeschlüsse vom 29. August 1910 (EAS. 26, 204) und 19. April 1912 (EAS. 28, 91) betreffend die Ausdehnung der vorerwähnten Konzession, werden aufgehoben.

III.

Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieses Beschlusses, der am 1. Januar 1931 in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Erteilung einer neuen Konzession für die städtische Strassenbahn Schaffhausen. (Vom 1. Dezember 1930.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1930
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	49
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	2633
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	03.12.1930
Date	
Data	
Seite	796-804
Page	
Pagina	
Ref. No	10 031 210

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.