

## Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Genehmigung des zwischen dem Direktorium der Schweizerischen Centralbahn und der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen unterm 2. Dezember 1901 abgeschlossenen Vertrages über die Verpachtung der neuen Bahnstrecke St. Johann-Hauptbahnhof Basel und die gemeinschaftliche Benützung des Hauptbahnhofes in Basel und der Güterstation St. Johann.

(Vom 7. April 1902.)

---

Tit.

Durch Bundesbeschluß betreffend Erklärung des Bundes zum Übereinkommen vom 31. Juli 1897 zwischen dem Regierungsrat des Kantons Baselstadt und dem Direktorium der S. C. B. über die Verlegung der Elsässerlinie und den Bau einer Güterstation zu St. Johann vom 18. Dezember 1897 (A. S. XVI, 592) wurde der Bundesrat ermächtigt, die Erklärung abzugeben, daß für den Fall des Rückkaufes der Centralbahn auf den nächsten offenen Termin (1. Mai 1903) der Bund in die von der Schweizerischen Centralbahn durch das Übereinkommen zwischen dem Regierungsrat des Kantons Baselstadt und dem Direktorium der

S. C. B. betreffend die Verlegung der Elsässerlinie und den Bau einer Güterstation zu St. Johann in Basel vom 31. Juli 1897 übernommenen Verpflichtungen in vollem Umfange und ohne Belastung der Schweizerischen Centralbahn eintreten werde, unter der Bedingung, daß die von der Schweizerischen Centralbahn über die Verpachtung der neuen Elsässerlinie und über die Mitbenützung der Güterstation zu St. Johann mit den Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen und den anderen den Bahnhof Basel mitbenützenden Bahnen abzuschließenden Verträge dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen seien.

Diese Verpflichtung des Bundes ist dann allerdings durch den Abschluß des Vertrages vom 5. November 1900 betreffend den freihändigen Ankauf der Centralbahn durch den Bund gegenstandslos geworden, indem die Centralbahn auf Grund des kapitalisierten Reinertrages zurückgekauft wurde und eine besondere Vergütung für die Kosten der Verlegung der Elsässerlinie nicht angerechnet wurde.

Nach langjährigen Verhandlungen ist nun zwischen dem Direktorium der Schweizerischen Centralbahn einerseits und der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen anderseits der oben erwähnte Vertrag über:

1. die Verpachtung der neuen Bahnstrecke zwischen der Güterstation St. Johann und dem Hauptbahnhof der Schweizerischen Centralbahn in Basel an die Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen und
2. die gemeinschaftliche Benutzung des Hauptbahnhofes der Schweizerischen Centralbahn in Basel und der Güterstation St. Johann

am 2. Dezember 1901 abgeschlossen worden.

Derselbe liegt gedruckt bei den Akten.

Die Generaldirektion der S. B. B. hat diesem Vertrage am 31. Dezember 1901 an Stelle des Verwaltungsrates der Centralbahn gemäß der ihr durch Art. 5 des Vertrages vom 5. November 1900 betreffend den freihändigen Ankauf der Centralbahn durch den Bund übertragenen Kompetenz die Genehmigung erteilt, unter Vorbehalt der Ratifikation durch die zuständigen Bundesbehörden.

Die Generaldirektion der S. B. B. unterbreitete uns diesen Vertrag mit Begleitschreiben vom 17. Januar 1902 mit dem Ersuchen, die Ratifikation des Vertrages durch den Bundesrat und die Bundesversammlung veranlassen zu wollen.

Dieser Vertrag ersetzt denjenigen vom 15. Juli 1873 über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnstrecke vom Centralbahnhof Basel bis zur deutschen Grenze bei St. Louis, genehmigt durch Bundesbeschluß vom 31. Januar 1874 (E. A. S. n. F. II, 63), samt Nachträgen vom 14. März 1884, genehmigt durch Bundesbeschluß vom 27. Juni 1884 (E. A. S. n. F. VIII, 33) und vom 9. März 1892 (E. A. S. n. F. XII, 73, Anhang).

Eine Revision des genannten Vertrages vom 15. Juli 1873 samt Nachträgen ist notwendig geworden infolge der Erweiterung des Bahnhofes Basel, welche einen vollständigen Umbau des Personenbahnhofes und des Rangierbahnhofes, sowie im Zusammenhang mit diesen Bauten eine Verlegung der an die Elsaß-Lothringer Bahnen verpachteten Bahnstrecke vom Centralbahnhof bis zur Landesgrenze veranlaßte. Man war darüber einig, daß die Fortsetzung des Pachtverhältnisses für beide Teile das rationellste sei, da ein richtiger Betrieb einer internationalen Hauptbahn am zweckmäßigsten in einem großen Übergangsbahnhof, wie derjenige von Basel, endige. Die diesbezüglichen Verhandlungen beanspruchten wegen der vielen komplizierten technischen und finanziellen Fragen viel Zeit und Mühe.

Der Vertrag ist auf der Grundlage abgeschlossen, daß die Bahnlinie vom Hauptbahnhof Basel bis zur deutschen Landesgrenze den Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen zum ausschließlichen Betrieb verpachtet werde, daß aber die an der genannten Linie erstellte Güterstation St. Johann lediglich eine Filiale des Hauptbahnhofes bilde und daher von der Centralbahn als Bestandteil des der gemeinsamen Benutzung durch Centralbahn, Bötzbahn, Jura-Simplon-Bahn, Badische Bahn und Elsaß-Lothringer Bahnen dienenden Güterbahnhofes verwaltet werde.

Wir verzichten darauf, auf die einzelnen Artikel des Vertrages einzutreten, indem dieselben im allgemeinen zu besondern Erörterungen keinen Anlaß geben, und beschränken uns darauf, nur wenige Punkte hervorzuheben.

Im Artikel 15 sind Vereinbarungen getroffen über die Belastung des Baucontos mit Zinsen, weshalb wir es für angezeigt halten, bei der Genehmigung des Vertrages die Bestimmungen des Rechnungsgesetzes ausdrücklich vorzubehalten.

Im Artikel 29 sind für die Tarifierstellung ab der Güterstation St. Johann im Einvernehmen mit dem Eisenbahndepartement folgende Grundsätze vereinbart:

1. Für Frachtgüter aller Art von und nach der Güterstation St. Johann werden die Transporttaxen den Taxen für Basel

Centralbahnhof gleichgestellt, und zwar sowohl im Verkehr mit der Schweiz als im Verkehr mit Deutschland.

Maßgebend sind somit für die Güterstation St. Johann die für Basel Centralbahnhof sich ergebenden Sätze, sei es, daß dieselben auf Grund der effektiven Distanz berechnet werden können, sei es, daß sie wegen der Konkurrenz anderer Routen unter die normalen Taxen ermäßigt werden müssen.

Die für diese Gleichstellung allfällig erforderliche Zustimmung der beidseitigen Aufsichtsbehörden gilt mit der Ratifikation dieses Vertrages als erteilt.

2. Für den Eilgutverkehr wird die Güterstation St. Johann bis auf weiteres nicht eröffnet.

3. Bei Viehsendungen in gewöhnlicher Fracht von den über Basel Centralbahnhof hinaus gelegenen Stationen nach der Güterstation St. Johann und umgekehrt wird außer der für Basel Centralbahnhof bestehenden Fracht eine Überfuhrgebühr erhoben, deren Höhe in den Tarifen festgesetzt wird. Diese Überfuhrgebühr fällt den Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen zu. Die Wagenachsen dieser Transporte werden nur im Hauptbahnhof gezählt, und zwar zu Lasten der schweizerischen Bahnen.

4. Abgesehen von dem dem internationalen Frachtrecht unterworfenen Transporten gilt der Verkehr der beiden Basler Stationen (Bahnhof Basel und Güterstation St. Johann) mit deutschen Stationen als interner deutscher Verkehr, und es sind für denselben die betreffenden deutschen reglementarischen Bestimmungen, Tarifvorschriften und Tarife maßgebend; dagegen ist der Verkehr der beiden genannten Basler Stationen unter sich sowohl als mit den übrigen schweizerischen Stationen als schweizerischer Verkehr den schweizerischen reglementarischen Bestimmungen, Tarifvorschriften und Tarifen unterworfen.

5. Der Verkehr von Gütern und Vieh zwischen dem Hauptbahnhof loco und der Güterstation St. Johann loco wird von der Centralbahn abgefertigt und behandelt, mit Ausnahme der Transportleistung, welche die Reichseisenbahnen besorgen.

Mit Bezug auf diese tarifarischen Maßnahmen haben wir das Verlangen zu stellen, daß alle von den Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen für den Verkehr über die verpachtete Strecke, d. h. für den Verkehr mit der Station Basel S. B. B., resp. Basel St. Johann zur Anwendung kommenden reglementarischen und tarifarischen Vorschriften, sowie alle Tarife und Ausnahmefrachtsätze samt allfällig später nötig werdenden Änderungen und Neu-

ausgaben dem Eisenbahndepartemente in wenigstens einem Exemplare vorgelegt werden sollen.

Gemäß Artikel 33, Absatz 2, ist der Vertrag bis zum 31. März 1906 fest abgeschlossen und bleibt von da an weiter in Kraft, sofern er nicht mit einjähriger Frist, zum erstenmal vor dem 31. März 1905, von einem der Kontrahenten gekündigt wird.

Im Artikel 35 wird zum Entscheide allfälliger Streitigkeiten das Bundesgericht als zuständig erklärt, falls der Streitwert Fr. 30,000 übersteigt, andernfalls ein Dreier-Schiedsgericht, dessen Obmann im Falle der Nichtverständigung über die Wahl das Bundesgericht ernennt.

Für den definitiven Vertragsabschluß ist in Artikel 36 die Ratifikation durch den Chef des Reichsamtes für Verwaltung der Reichseisenbahnen seitens der Elsaß-Lothringer Bahnen und diejenige der zuständigen Bundesbehörden seitens der Centralbahn vorbehalten.

Wir fügen noch bei, daß der Vertrag vom Direktorium der Schweizerischen Centralbahn ausdrücklich namens der Schweizerischen Eidgenossenschaft als Eigentümerin der Centralbahn abgeschlossen worden und daher der heutigen Rechtslage durchaus angepaßt ist.

Die Generaldirektion der S. B. B. erklärte in ihrem Schreiben vom 17. Januar, sie habe sich überzeugt, daß bei den Verhandlungen über diesen Vertrag die Interessen der Bundesbahnverwaltung in richtiger Weise gewahrt worden seien und daß erreicht worden sei, was man billigerweise gegenüber den Elsaß-Lothringer Bahnen habe verlangen können.

Die Regierung des Kantons Baselstadt erhob in ihrer Vernehmlassung vom 19. März keine förmlichen Einwendungen. Sie bemerkte lediglich, sie gehe von der Ansicht aus, daß durch diesen Vertrag selbstredend den Vereinbarungen zwischen der Bahnverwaltung und dem Kanton Basel betreffend Erstellung der neuen Elsässerlinie und des St. Johannbahnhofes, sowie über den Umbau des Hauptbahnhofes kein Eintrag geschehe. Eine einläßliche Prüfung sei angesichts der Kürze der eingeräumten Frist nicht gut möglich gewesen. Indessen möchte sie nicht versäumt haben, ihr alle aus den angeführten Vereinbarungen dem Kanton zustehenden Rechte ausdrücklich zu wahren.

Auch unsererseits steht der Guttheißung dieses Vortrages unter den oben genannten Bedingungen nichts entgegen.

Es bleibt uns noch übrig, darauf hinzuweisen, daß zwar der eingangs erwähnte Bundesbeschluß vom 18. Dezember 1897 am Schlusse der Ziffer 1 nur den Bundesrat als diejenige Behörde erwähnt, welcher der Vertrag zur Genehmigung vorzulegen sei, daß wir aber trotzdem einen Beschluß der Bundesversammlung für nötig halten, weil es sich um die Verpachtung einer Eisenbahnlinie handelt und derartige Verträge stets Ihnen zur Genehmigung unterbreitet wurden, wie denn auch der frühere Vertrag betreffend den Betrieb der Strecke vom Centralbahnhof Basel bis zur Landesgrenze bei St. Ludwig und die Mitbenützung des Bahnhofes Basel vom 15. Juli 1873 durch einen Bundesbeschluß sanktioniert wurde. (E. A. S. n. F. II, 63.)

Indem wir Ihnen den nachstehenden Beschlußentwurf zur Annahme empfehlen, benützen wir auch diesen Anlaß, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 7. April 1902.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**Zemp.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Ringier.**

---

## Bundesbeschuß

betreffend

Genehmigung des zwischen dem Direktorium der Schweizerischen Centralbahn und der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen am 2. Dezember 1901 abgeschlossenen Vertrages über die Verpachtung der neuen Bahnstrecke St. Johann-Hauptbahnhof Basel und die gemeinschaftliche Benützung des Hauptbahnhofes in Basel und der Güterstation St. Johann.

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. einer Eingabe der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen, vom 17. Januar 1902, nebst Beilagen;
2. einer Botschaft des Bundesrates, vom 7. April 1902,

beschließt:

I. Dem unterm 2. Dezember 1901 zwischen dem Direktorium der Schweizerischen Centralbahn und der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen abgeschlossenen Verträge über:

1. die Verpachtung der neuen Bahnstrecke zwischen der Güterstation St. Johann und dem Hauptbahnhof der Schweizerischen Centralbahn in Basel an die Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen und

2. die gemeinschaftliche Benützung des Hauptbahnhofes der Schweizerischen Centralbahn in Basel und der Güterstation St. Johann

wird die Genehmigung unter den nachstehenden Vorbehalten erteilt:

- a. alle von den Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen für den Verkehr über die verpachtete Strecke, d. h. für den Verkehr mit der Station Basel S. B. B. resp. Basel-St. Johann zur Anwendung kommenden reglementarischen und tarifrischen Vorschriften, sowie alle Tarife und Ausnahmefrachtsätze samt allfällig später nötig werdenden Änderungen und Neuausgaben sind dem Eisenbahndepartement in wenigstens einem Exemplar vorzulegen;
- b. die Bestimmungen des Bundesgesetzes über das Rechnungswesen der Eisenbahnen vom 27. März 1896 bleiben ausdrücklich vorbehalten.

**II.** Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge dieses Beschlusses, welcher sofort in Kraft tritt, beauftragt.





**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Genehmigung des zwischen dem Direktorium der Schweizerischen Centralbahn und der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen unterm 2. Dezember 1901 abgeschlossenen...**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1902
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	15
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.04.1902
Date	
Data	
Seite	730-737
Page	
Pagina	
Ref. No	10 020 016

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.