Bundesblatt

Bern, den 25. August 1972 124. Jahrgang Band II

Nr. 34

Erscheint wöchentlich. Preis: Inland Fr. 44.– im Jahr. Fr. 26.– im Halbjahr, Ausland Fr. 58.– im Jahr, zuzüglich Nachnahme- und Postzustellungsgebühr. Inseratenverwaltung: Permedia, Publicitas-Zentraldienst für Periodika, Hirschmattstrasse 36, 6002 Luzern, Tel. 041/23 66 66

11375

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Erteilung einer neuen Konzession für die Oensingen–Balsthal-Bahn

(Vom 9. August 1972)

Sehr geehrter Herr Präsident,
sehr geehrte Damen und Herren,

Wir beehren uns, Ihnen mit dieser Botschaft den Entwurf eines Bundesbeschlusses über die Erteilung einer neuen Konzession für die Oensingen–Balsthal-Bahn zu unterbreiten.

I. Übersicht

Die Konzession der Oensingen–Balsthal-Bahn erlischt am 27. Juni 1973. Die Bahngesellschaft ersuchte am 9. Juli 1970 um die Erteilung einer auf den Güterverkehr beschränkten Konzession für die Dauer von 50 Jahren. Dieses Gesuch wurde von der Bahngesellschaft, in welcher die Gemeinde Balsthal durch fiduziarische Übernahme der im Besitze der von Roll AG befindlichen Bahnaktien inzwischen Mehrheitsaktionärin geworden war, am 6. Dezember 1971 dahin ergänzt, dass die Konzession auch für den Personenverkehr zu erteilen sei. Der Regierungsrat des Kantons Solothurn beantragte in seiner Vernehmlassung vom 8. Februar 1972 die Erneuerung der Konzession für den Personen- und Güterverkehr auf die Dauer von vorläufig weiteren 20 Jahren. Die zweiteilige Gesuchstellung der Bahngesellschaft mit Begehren und Ergänzungsbegehren sowie der von diesen Gesuchen bezüglich der Konzessionsdauer abweichende Antrag der solothurnischen Kantonsregierung lassen erkennen, dass über die künftige Verkehrsbedienung zwischen Oensingen und Balsthal verschiedene Auffassungen bestehen. Während zwar die Weiterführung der Gütertransporte durch die Bahn unbestritten blieb, wurde bezüglich der Personenbeförderung die Frage nach der Umstellung auf einen Strassentransportdienst aufgeworfen. Nach einlässlicher Prüfung aller Vor- und Nachteile der möglichen Lösungen haben wir beschlossen, Ihnen die Erteilung einer Konzession für den Güterverkehr mit einer Laufzeit

von 50 Jahren zu beantragen und den Personenverkehr nach Ablauf der geltenden Konzession auf die Strasse zu verlegen.

Als Entschädigung für ihre gemeinwirtschaftlichen Leistungen entrichtet der Bund der Oensingen–Balsthal-Bahn an die vorgeschriebenen Abschreibungen einen jährlichen Beitrag von $33\frac{1}{3}$ Prozent. Diese Entschädigung beträgt zurzeit 11 000 Franken im Jahr. Seit ihrem Bestehen hat die Bahngesellschaft mit Ausnahme von Beiträgen an die Kosten der Elektrifikation keine weiteren Bundesleistungen beansprucht.

II. Geschichtlicher Rückblick

Die Eisenbahnlinie Oensingen–Balsthal war seinerzeit als Teilstück verschiedener Eisenbahnprojekte gedacht, welche die Verbindung aus dem Raume Basel nach dem Mittelland und der Zentralschweiz herstellen sollten. Das erste Projekt, die sogenannte Wasserfallenbahn von Liestal über Reigoldswil nach Oensingen, wurde am 15. Juli 1872/23. September 1873 zugunsten der Schweizerischen Centralbahn konzessioniert (Eisenbahnaktensammlung alte Folge [EAS a. F.] 8 257; Eisenbahnaktensammlung neue Folge [EAS] I 241), musste jedoch in der Folge aus finanziellen Gründen aufgegeben werden, nachdem bereits mit den Bauarbeiten einschliesslich dem Vortrieb am Wasserfallentunnel begonnen worden war. Für das zweite Projekt ersuchte Ingenieur Beyeler, Bern, am 24. April 1891 um Erteilung einer Konzession. Er plante ein regionales Schmalspurbahnnetz mit Balsthal als Zentrum (Schmalspurbahnen der Balsthaler Klus). Je eine Linie sollte nach Gänsbrunnen, eventuell Münster, Mümliswil, Waldenburg (mit Anschluss an die bereits am 1. November 1880 in Betrieb genommene Schmalspurbahn Liestal–Waldenburg) und über Oensingen nach Langenthal verlaufen.

In Balsthal gelangte man indessen zur Überzeugung, dass eine Schmalspurbahn den Anforderungen des Personen- und Güterverkehrs, insbesondere aber den Bedürfnissen der von Roll'schen Eisenwerke in der Klus und der Papierfabrik Balsthal, nicht genüge. Die Talschaft strebte den Anschluss an das Normalspurnetz an. Namens eines Balsthaler Initiativkomitees ersuchten deshalb die Herren Albert Jäggi, Robert Meier und Oberamtmann Josef Bloch am 13. Oktober 1891 um Erteilung einer Konzession für den Bau und Betrieb einer Normalspurbahn Oensingen–Balsthal mit Anschluss an die Schweizerische Centralbahn in Oensingen. Am 28. Juni 1893 erteilte die Bundesversammlung die Konzession mit Gültigkeit bis 27. Juni 1973 (EAS I2 330).

Am 22. Dezember 1893 verweigerte die Bundesversammlung die Konzession für die projektierten Schmalspurbahnen der Balsthaler Klus (EAS I2 660). Dagegen erteilte sie den Herren Dr. Jakob Kummer und Alfred Egger in Aarwangen am 28. Juni desselben Jahres eine Konzession für den Bau und Betrieb einer Normalspurbahn Langenthal–Oensingen (EAS I2 337). Diese Konzession wurde dann durch jene vom 30. März 1906 ersetzt, die sich auf Bau und Betrieb einer entsprechenden Schmalspurbahn bezieht (EAS 22 105), de-

ren Teilstrecke Niederbipp–Oensingen allerdings im Jahre 1945 aufgehoben wurde (EAS 61 127).

Mit den erwähnten konzessionsrechtlichen Erlassen wurde die Grundlage zur Verwirklichung wenigstens eines Teils des von Ingenieur Beyeler projektierten Eisenbahnnetzes geschaffen.

Der Bau der Oensingen-Balsthal-Bahn gestaltete sich weit schwieriger, als anfänglich angenommen wurde. Die Berechnung der Rendite ergab vorerst kein erfreuliches Bild, weil die Anlagekosten für die etwa 4 km lange Strecke sehr hoch waren. Mehrere Gutachten schlossen ein günstigeres Ergebnis aus. Die Baufirma Ritter-Egger in Zürich glaubte zwar, dass sich die Kosten mit einigen Planänderungen lediglich auf 403 400 Franken belaufen würden; spätere Berechnungen ergaben jedoch einen Betrag von 820 000 Franken, der den wirklichen Baukosten schliesslich recht nahe kam. Die Finanzierung gelang erst nach zähen Verhandlungen und nur dank grosszügiger Beteiligung der Gemeinde Balsthal und der Ludwig von Roll'schen Eisenwerke. Das Aktienkapital betrug 425 000 Franken, eingeteilt in 850 Inhaberaktien; davon übernahmen die Industrie 61 Prozent (von Roll'sche Eisenwerke 238 500, Papierfabrik 14 500, Tonwarenfabrik 5000 Franken) und die öffentliche Hand 27 Prozent (Gemeinde Balsthal 100 000, Mümliswil 7000, Laupersdorf 5000 und Matzendorf 4000 Franken); die restlichen 12 Prozent wurden von Privataktionären aufgebracht. Weitere 400 000 Franken mussten mittels einer Anleihe beschafft werden, an der sich die Solothurner Kantonalbank mit 350 000 Franken und die Ludwig von Roll'schen Eisenwerke mit 50 000 Franken beteiligten.

Verfasser des zur Ausführung gelangten Projektes war Ingenieur E. Ritter-Egger, Zürich. Am 9. August 1898 wurde von Oensingen aus mit den Erdarbeiten begonnen. Während des Baues mussten aus technischen Gründen verschiedene Projektänderungen vorgenommen werden, die beachtliche Mehrkosten nach sich zogen. Ende Februar 1899 war das Trasse bis zur Station Klus fertiggestellt, was den von Roll'schen Eisenwerken die vorläufige Benützung der Teilstrecke Oensingen–Klus als Industriegleis ermöglichte. Durch den Einsatz einer grösseren Arbeitsequipe wurde die Vollendung des Baus bis Balsthal beschleunigt, so dass die Kollaudation am 11. Juli 1899 stattfinden konnte. Die Betriebsaufnahme mit Dampftraktion erfolgte am 17. Juli 1899.

Das Rollmaterial bestand aus zwei Lokomotiven, zwei Personenwagen und zehn Güterwagen. Im Zweiten Weltkrieg gab die Brennstoffverknappung dazu Anlass, den elektrischen Betrieb einzuführen. Die Gesamtkosten der Elektrifikation betrugen 825 000 Franken. Daran beteiligte sich der Bund gestützt auf das Bundesgesetz vom 6. April 1939 über die Hilfeleistung an private Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunternehmungen (BS 7 248) mit einem Darlehen von 175 000 Franken, das vollständig zurückbezahlt ist, und einem nicht rückzahlbaren Beitrag von 150 000 Franken. Am 3. Oktober 1943 konnte der elektrische Betrieb mit dem SBB-Stromsystem (15 kV, 16 2/3 Hz) aufgenommen werden.

III. Die Bahn und ihr technischer Zustand

Gestützt auf das Bundesgesetz vom 21. Dezember 1899 über Bau und Betrieb der schweizerischen Nebenbahnen (BS 7 117) wurde die Oensingen–Balsthal-Bahn (OeBB) mit zahlreichen weiteren Bahnen, die «nicht den grossen Durchgangsverkehr für Personen und Güter vermitteln», durch Bundesratsbeschluss vom 10. August 1900 (EAS 16 194) als Nebenbahn erklärt. Die OeBB verläuft ausschliesslich auf solothurnischem Gebiet, bedient die Stationen Balsthal, Klus und Oensingen sowie die Haltestellen Thalbrücke und Maiacker und hat in Oensingen Anschluss an das Netz der Schweizerischen Bundesbahnen. Die Mitbenützung der Station Oensingen ist vertraglich mit den Schweizerischen Bundesbahnen geregelt.

Die Eigentumslänge der Bahn misst 3916 m, die Betriebslänge 4013 m. Das Trasse führt über drei Brücken von mehr als 2 m Länge (Gesamtlänge der Brücken 34 m), erreicht eine grösste Neigung von 12 Promille und weist einen kleinsten Kurvenradius von 250 m auf. In der Klus ist das Verbindungsgleis der von Roll AG und in Balsthal jenes der Papierfabrik Balsthal angeschlossen. Die Bahnanlagen befinden sich in gutem Zustand. Der Oberbau enthält seit dem Jahre 1969 nahezu vollständig Schienen des SBB-Profiles V, und die Fahrleitung entspricht den SBB-Normen. Nebst einer Über- und zwei Unterführungen bestehen sieben Niveauübergänge, wovon fünf mit automatischen Voll- und Halbbarrieren und zwei mit einer Blinklichtanlage gesichert sind.

Das Rollmaterial umfasst zurzeit einen Triebwagen Be 2/4, zwei Traktoren Te 2/2, drei Personenwagen B2, je einen Gepäckwagen D2 und DZ2 und einen Bahndienstwagen X2. Für die Personenbeförderung stehen der OeBB somit vier Fahrzeuge mit 245 Sitzplätzen zur Verfügung. In gutem Zustand befinden sich einzig die beiden Traktoren Te 2/2, die für den Güterverkehr eingesetzt werden. Der Triebwagen, ein im Jahre 1958 von der Bern–Lötschberg–Simplon-Bahn übernommener «Blauer Pfeil», Baujahr 1935, ist störungsanfällig und genügt den Anforderungen nicht mehr. Auch die drei aus der Zeit zwischen 1894 bis 1903 stammenden zweiachsigen Personenwagen sind veraltet.

Der Personalbestand der OeBB hat sich von 37 Angestellten im Jahre 1965 auf 26 im Jahre 1971 verringert. Während ein Angestellter den Verwaltungsdienst besorgt, sind 16 Angestellte im Stationsdienst, 5 im Fahrdienst und 4 im Unterhaltsdienst tätig. Gemäss Vertrag vom 14./26. November 1968 übertrug die OeBB, welche zuvor eine eigene Direktion hatte, die Leitung und Betriebsführung mit Wirkung ab 1. Januar 1969 der Emmental–Burgdorf–Thun-Bahn.

IV. Verkehrsentwicklung und finanzielle Lage

Die OeBB beförderte im Jahre 1900 146 498 Reisende. Die Zahl der beförderten Personen betrug im Jahre 1913 572 000, verminderte sich auf 476 000 bis zum Jahre 1924, erreichte 1932 wieder 513 000, um bis 1936 erneut auf 373 000 zu-

rückzufallen. Es folgte eine stetige Erhöhung bis 1963 auf 684 000 Personen. Seit-her ist der Personenverkehr rückläufig und verzeichnete 1971 noch 491 309 Rei-sende. Die Zahl der Reisenden nahm in der Zeitspanne von 1963 bis 1971 um rund 28 Prozent ab.

An Gütern wurden im Jahre 1900 43 105 und 1971 121 162 t transportiert. Der Güterverkehr erreichte 1913 85 000 t, fiel 1921 auf 49 000 t und stieg bis 1930 wieder auf 116 000 t. Die Krisenjahre brachten einen erneuten Rückgang. Ab 1943 (90 000 t) erholte sich der Güterverkehr wieder und erreichte im Jahre 1956 mit 159 000 t einen absoluten Höhepunkt. Seit 1964 bewegt sich das jährliche Güterverkehrsvolumen zwischen 120 000 und 130 000 t.

Auf dem unverändert gebliebenen Aktienkapital konnte mit Ausnahme von 17 Jahren seit der Aufnahme des Bahnbetriebes eine Dividende zwischen 2 und 8 Prozent ausgeschüttet werden. Die OeBB ist eine der wenigen Privatbahnen der Schweiz, deren Betriebsrechnung fast immer positiv abschloss. Lediglich in den Jahren 1936 und 1938 wurden Aufwandüberschüsse von 6000 bzw. 14 000 Fran-ken ausgewiesen. Die bilanzmässigen Reserven betragen 857 000 Franken. Davon entfallen 130 000 Franken auf die allgemeine Reserve und 680 000 Fran-ken auf eine Spezialreserve, die für die Verbesserung und die Erneuerung der Bahnanlagen sowie der Fahrzeuge bestimmt ist. Die restlichen 47 000 Franken bilden eine Reserve für Wohlfahrtszwecke und Unfallversicherungen. Die finan-zielle Lage der Bahn kann als gesund bezeichnet werden.

Die Betriebsrechnung 1971 schloss bei Erträgen von 1 084 000 Franken und Aufwendungen von 1 016 000 Franken mit einem Ertragsüberschuss von 68 000 Franken ab. Auf der Aufwandseite machen die Personalkosten 567 000 Franken oder 56 Prozent, die Sachkosten 433 000 Franken oder 43 Prozent und die ordent-lichen Abschreibungen 16 000 Franken oder 1 Prozent aus. Der Gesamtertrag von 1 084 000 Franken setzt sich zusammen aus dem Verkehrsertrag von

Betriebsrechnung der OeBB für 1971 nach Transportkategorien

(in 1000 Fr.)

Aufwand und Ertragsarten	Personenverkehr	Güterverkehr	Total
1	2	3	4
<i>Aufwand</i>	380	636	1016
Personalaufwand	221	346	567
Sachaufwand	151	282	433
Ordentliche Abschreibungen	8	8	16
<i>Ertrag</i>	274	810	1084
Verkehrsertrag	260	756	1016
Nebenertrag	14	54	68
<i>Ertragsüberschuss</i>	-106	174	68

1 016 000 Franken oder 94 Prozent und dem Nebenertrag von 68 000 Franken oder 6 Prozent. Am Verkehrsertrag ist der Güterverkehr mit 756 000 Franken oder 74 Prozent und der Personenverkehr mit 260 000 Franken oder 26 Prozent beteiligt.

Die Aufteilung der Aufwendungen und Erträge auf die beiden Transportkategorien nach dem Verursacherprinzip ergibt, dass der Güterverkehr im Gegensatz zum Personenverkehr selbsttragend ist und das eigentliche Rückgrat der Bahn bildet. Aus der vorstehenden Gegenüberstellung der Beträge für 1971 ist ersichtlich, dass der Güterverkehr mit einem Ertragsüberschuss von 174 000 Franken abschliesst, wogegen der Personenverkehr einen Aufwandüberschuss von 106 000 Franken aufweist.

V. Konzessionsgesuch und Vernehmlassungen

Den bevorstehenden Ablauf der Konzession nahmen die Verwaltungsbehörden der Aktiengesellschaft Oensingen-Balsthal-Bahn zum Anlass, vor der Einreichung eines Gesuches um Konzessionserneuerung die Ursachen der kommerziellen Entwicklung auf dem Personenbeförderungssektor zu erörtern. Dabei wurde der Personenverkehr zwischen Oensingen und Balsthal demjenigen zwischen Oensingen und der gesamten Region Thal gegenübergestellt. Es erwies sich, dass das in Balsthal zwischen Postauto und Bahn erforderliche Umsteigen die Anziehungskraft der öffentlichen Verkehrsmittel der Region stark herabmindert, was nicht nur eine Zunahme des privaten Verkehrs zur Folge hat, sondern auch zahlreiche Firmen zwingt, zur Personalerhaltung betriebseigene Personenbeförderungen, sogenannte Hilfsbetriebe, einzurichten. Da sich zudem einerseits die Erneuerung des Personenwagenparks der Bahn aufdrängt und andererseits die PTT-Betriebe mit drei in Balsthal endenden Postautolinien durchaus in der Lage sind, für die Personenbeförderung zwischen Balsthal und Oensingen eine zumindest gleichwertige Verkehrsbedienung anzubieten, beschlossen die Organe der Bahngesellschaft, um eine auf den Güterverkehr beschränkte Konzession nachzusuchen (Gesuch vom 9. Juli 1970).

Diesem Beschluss erwuchs in der Gemeinde Balsthal eine starke Opposition. Es bildete sich ein Aktionskomitee, das sich mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln für die Erhaltung des Personenverkehrs auf der Schiene einsetzte und zu erreichen suchte, dass die Konzession nicht nur für den Güter-, sondern auch für den Personenverkehr erteilt werde. Als Hauptgrund wurde geltend gemacht, dass ein Strassentransportdienst die Eisenbahn nicht vollwertig zu ersetzen vermöge. Das Aktionskomitee vermochte die öffentliche Meinung in Balsthal für sich zu gewinnen. In einer Volksabstimmung vom 31. Oktober 1971 genehmigte der Balsthaler Souverän mit grossem Mehr einen Vertrag, der den Übergang von 477 im Besitze der von Roll AG befindlichen Bahnaktien ins fiduziarische Eigentum der Einwohnergemeinde Balsthal vorsah. Nach dieser Transaktion veranlasste die Gemeinde Balsthal die Einberufung einer ausserordentlichen Generalversammlung der Bahngesellschaft und

erreichte als neue Mehrheitsaktionärin die Gutheissung des Antrages, es sei das ursprüngliche Gesuch um Konzessionserneuerung in dem Sinne zu ergänzen, dass die neue Konzession nicht nur auf den Transport von Gütern beschränkt werde, sondern wie bisher auch den Personentransport umfasse. Die entsprechende Eingabe an die Konzessionsbehörde erfolgte am 6. Dezember 1971.

Die Gruppe für Generalstabsdienste des Eidgenössischen Militärdepartements und die Generaldirektion PTT hatten keine Einwendungen gegen die Erteilung einer auf den Güterverkehr beschränkten Konzession erhoben. Auch die Schweizerischen Bundesbahnen stimmten einer solchen Lösung unter der Voraussetzung zu, dass der Fahrplan der Autokurse auf die Züge in Richtung Solothurn und Olten abgestimmt und zwischen dem Autobusbetrieb und den SBB keine ins Gewicht fallende tarifarische Verteuerung geschaffen werde.

In ihrer Stellungnahme vom 8. Februar 1972 stellt die solothurnische Kantonsregierung fest, dass im Kanton die Meinungen hinsichtlich der Weiterführung des Personenverkehrs auf der Schiene geteilt seien. Während die Einwohnergemeinde Balsthal, unterstützt vom Initiativkomitee zur Erhaltung des Personenverkehrs auf der Schiene, die Weiterführung der Personen- und Gütertransporte durch die Bahn auf 50 Jahre beantragte, befürworteten die Gemeinden Oensingen, Mümliswil-Ramiswil, Aedermannsdorf, Herbetswil und Matzendorf sowie die Solothurner Handelskammer einen Strassentransportdienst für den Personenverkehr. Das Oberamt Balsthal sowie die Gemeinden Gännsbrunnen, Laupersdorf und Holderbank sprachen sich für eine Zwischenlösung aus, wonach der Bahn die Konzession für Personen- und Gütertransporte auf die Dauer von einstweilen 20 Jahren zu erteilen und die allfällige Verlegung der Personentransporte auf die Strasse nach Ablauf dieser Frist erneut zu erwägen sei. Die kantonale Vernehmlassung befasst sich ausserdem mit dem Bevölkerungsrückgang in der Region Thal, dessen Gründe unter anderem auch in der ungenügenden Erschliessung zu suchen seien. Bezüglich der Vor- und Nachteile des öffentlichen Verkehrs auf der Schiene und auf der Strasse gelte es, verschiedene Faktoren wie Verkehrsschwierigkeiten auf der Strasse, Flächenbedienung, Haltestellen, Umweltschutz, Platzangebot im Spitzenverkehr, Witterungsverhältnisse, Billettabfertigung, Anschlüsse usw. zu berücksichtigen. In Anbetracht aller Umstände beantragt der Regierungsrat des Kantons Solothurn, die Konzession für den Betrieb einer Personen- und Güterbahn auf die Dauer von vorläufig 20 Jahren zu erneuern. Für den Fall, dass die eidgenössischen Räte die Konzession nur für den Güterverkehr erteilen sollten, wäre nach Ansicht des Regierungsrates die Umstellung der Personenbeförderung auf einen Strassentransportdienst allenfalls noch durch die Kommission Angehört zu untersuchen. Die durch eine Umstellung bedingten Kosten für die Strassensanierung und für die Errichtung von Ausweichstellen seien zudem nach den einschlägigen Bestimmungen des Eisenbahngesetzes vom Bund zu übernehmen.

VI. Zur Frage der Umstellung des Personenverkehrs auf einen Strassentransportdienst

Gemäss Artikel 5 Absatz 1 des Eisenbahngesetzes (EG) vom 20. Dezember 1957 (AS 1958 335) kann eine Konzession u. a. erteilt werden, wenn der Verkehr nicht zweckmässiger und wirtschaftlicher durch ein anderes Verkehrsmittel bedient werden kann.

1. Grundsätzliche Überlegungen

Die Frage, ob die Personenbeförderung mit der OeBB zweckmässig sei, darf nicht nur unter dem beschränkten Gesichtswinkel der lokalen Verbindung Oensingen–Balsthal beurteilt werden. Vielmehr ist die Bedienung der gesamten Region durch den öffentlichen Verkehr unter heutigen Verhältnissen zu würdigen und allenfalls neu zu ordnen. Heute müssen die Bewohner der Region Thal, die mit dem öffentlichen Verkehrsmittel beispielsweise nach Niederbipp gelangen wollen – bei Gesamtfahrstrecken von 10–20 km –, zweimal, d. h. in Balsthal und in Oensingen, umsteigen. Solche Erschwerungen werden von einer weitgehend individuell motorisierten Bevölkerung nicht mehr in Kauf genommen. Hinzu kommt, dass die Kursfahrzeuge der drei in Balsthal endenden Postautolinien (Gänsbrunnen–Welschenrohr–Balsthal, Passwang–Mümliswil–Balsthal, Waldenburg–Balsthal) jeweils in Balsthal die Rückkehr des Pendelzuges mit Fahrgästen aus Oensingen abwarten müssen. Ein so wenig anziehendes Verkehrsangebot führt erfahrungsgemäss zu einer Zunahme des Individualverkehrs und der betriebseigenen Personalbeförderungen. Auch der Bevölkerungsrückgang in den Gemeinden der Region Thal dürfte damit in einem gewissen Zusammenhang stehen. Dieser Entwicklung kann mit einer Ausdehnung der genannten Postautolinien von Balsthal nach Oensingen begegnet werden. Die erwähnte Massnahme bedingt indessen die Aufhebung der Personenbeförderung auf der OeBB. Eine solche Lösung gestattet nicht nur einen wirtschaftlicheren Einsatz der Autobusse der PTT, sondern mit dem Direktverkehr bis Oensingen lassen sich auch die unliebsamen Fahrtunterbrüche in Balsthal vermeiden. Ein Autobetrieb eignet sich zudem vorzüglich für den sogenannten Flächenverkehr, weil mit einfachen Streckenänderungen die Erschliessung neuer Wohnquartiere und die Bedienung abseits gelegener Industriebetriebe jederzeit möglich ist. Die vorgesehene Verkehrsbedienung entspricht aber auch den typischen Anforderungen eines modernen Verkehrsleitbildes, indem der Busbetrieb den Sammelverkehr in der Region Thal bewältigt und den Reisenden in Oensingen den direkten Anschluss an die SBB vermittelt. In umgekehrter Richtung übernimmt der Busbetrieb ab Oensingen die Rolle des Abnehmers und Feinverteilers. Eine Mehrbelastung der Strasse Oensingen–Balsthal durch die PTT-Autobusse lässt sich kaum bestreiten; dagegen ist mit einer Überlastung nicht zu rechnen, da einerseits diese Verkehrsachse seit dem Bau der Autobahn N 2 (Härkingen–Augst) vom Durchgangsverkehr Mittelland–Region Basel entlastet wurde und andererseits anzunehmen ist, dass mit einem

verbesserten öffentlichen Verkehrsangebot die Entwicklung des individuellen Verkehrs etwas gebremst wird. Schliesslich hat die Umstellung des Personenverkehrs auf die Strasse keine Beseitigung der Bahnanlagen zur Folge, da diese für den Güterverkehr weiterhin unterhalten werden müssen. So wird es auch künftig möglich sein, die Besucher allfälliger Grossanlässe mit SBB-Zügen nach Balsthal zu befördern.

Die Zweckmässigkeit der Umstellung der Personenbeförderung von der Bahn auf einen Strassentransportdienst wurde übrigens von einer auf Orts-, Regional- und Verkehrsplanung spezialisierten Unternehmung (Metron AG, Brugg) in Zusammenarbeit mit der Regionalplanungsgruppe Thal untersucht. Das im Dezember 1970 fertiggestellte Gutachten enthält folgende Feststellung:

«In erster Linie handelt es sich um eine möglichst fachliche, d. h. planerische und technische Beurteilung, bei welcher aber bis zu einem gewissen Grade die politischen Meinungen aufgrund von Umfragen bei den Gemeindebehörden, den Industriebetrieben, den Gewerbevereinen und beim Aktionskomitee zur Beibehaltung der Personenbahn berücksichtigt wurden ...

Die Gesamtbeurteilungen zeigen, dass, *vom Standpunkt der Region aus gehen*, der Bus entscheidende Vorteile aufweisen würde. Für Balsthal hingegen liegt die Bahn leicht im Vorsprung.»

In einer abschliessenden Zusammenfassung der Beurteilungen wird in dem Gutachten hervorgehoben, dass – unter besonderer Berücksichtigung der zukunftsbezogenen Aspekte – der Buslösung der Vorzug zu geben sei.

In Anbetracht der einlässlichen und sachlichen Untersuchung besteht keine Veranlassung, die Schlussfolgerungen des Gutachtens anzuzweifeln und eine neue Expertise über den gleichen Fragenkomplex durch die Kommission für die Überprüfung der Betriebsgestaltung öffentlicher Verkehrsunternehmen (Kommission Angehrn) ausarbeiten zu lassen. Diese Kommission war zudem nur mit der Prüfung der Umstellung solcher Bahnen beauftragt, die Bundesleistungen zur Aufrechterhaltung des Betriebes nach Artikel 58 EG bezogen, eine Voraussetzung, die für die OeBB nicht zutrifft.

2. Wirtschaftlichkeitsrechnung

a. Der Investitionsbedarf der OeBB

Soll der Bahnbetrieb in seiner heutigen Form aufrechterhalten werden, sind Neuinvestitionen unumgänglich. Besonders vordringlich sind der Ersatz eines Teils des überalterten und störungsanfälligen Rollmaterials für den Personenverkehr und die Verbesserung der Sicherungsanlagen. Der Investitionsbedarf beläuft sich auf 1,2 Millionen Franken und setzt sich wie folgt zusammen:

– Rollmaterial	Fr
(je ein gebrauchter Triebwagen, Steuerwagen und Personenwagen)	1 000 000
– Sicherungsanlagen	
(Einbau des Streckenblocks und Elektrifizierung von zwei Weichen in Klus)	200 000
Total	<u>1 200 000</u>

Dank der guten Finanzlage kann die OeBB diese Investitionen aus eigenen Mitteln finanzieren. Hingegen würde die Betriebsrechnung dadurch ab 1973 mit zusätzlichen ordentlichen Abschreibungen von jährlich 40 000 Franken belastet.

Die Gleisanlagen, die Fahrleitung und die Aufnahmegebäude der OeBB sind in gutem Zustand, so dass, abgesehen von der Anschaffung von Billetautomaten und Billetdruckern im Betrag von 100 000 Franken sowie den normalen Unterhaltsarbeiten, keine weiteren Investitionen zu erwarten sind.

b. Mutmassliche finanzielle Entwicklung der OeBB

Aufgrund einer Extrapolation der Ergebnisse der Betriebsrechnungen 1970 und 1971 wurde versucht, die Finanzlage der Bahn für die Jahre 1972 bis 1977 zu beurteilen. Aus der folgenden Zusammenstellung geht hervor, dass sich für den Bahnbetrieb unter Berücksichtigung der künftigen Aufwand- und Ertragsentwicklung in absehbarer Zeit ein Betriebsfehlbetrag abzeichnet.

Mutmassliche Entwicklung der Betriebsrechnung der OeBB bis 1977 (in 1000 Fr.)

Aufwand und Ertragsarten	Jahre							
	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
1	2	3	4	5	6	7	8	9
<i>Aufwand total</i>	995	1016	1162	1192	1241	1272	1332	1426
Personalaufwand ..	568	567	677	686	720	728	764	833
Sachaufwand	411	433	469	450	460	483	507	532
Ordentliche Abschreibungen	16	16	16	56	56	56	56	56
Nicht aktivierbare Bau- und Erneuerungskosten					5	5	5	5
<i>Ertrag total</i>	1075	1084	1209	1266	1261	1326	1316	1374
Personenverkehr ..	261	260	264	260	281	278	290	284
Güterverkehr	716	756	806	866	840	903	876	940
Abgeltung	11	11	70	70	70	75	75	75
Übriger Ertrag	87	57	69	70	70	70	75	75
<i>Ertragsüberschuss</i> ..	80	68	47	74	20	54	–16	–52

Trotz einer zurückhaltenden Annahme für die Aufwandsteigerung und einer eher optimistischen Beurteilung der künftigen Erträge ergibt sich von 1971 bis 1977 ein mutmasslicher Mehraufwand von 410 000 Franken (+ 43%), dem lediglich ein mutmasslicher Mehrertrag von 290 000 Franken (+ 28%) gegenübersteht. Das Betriebsergebnis würde sich somit um 120 000 Franken verschlechtern. Diese Tendenz dürfte auch nach 1977 andauern.

c. Vergleich der Betriebsrechnung Schiene/Strasse 1971

Im Gegensatz zum Güterverkehr ist der Personenverkehr der OeBB nicht selbsttragend. Es stellt sich deshalb die Frage, ob die Wirtschaftlichkeit des Personenverkehrs durch die Verlegung auf die Strasse verbessert werden könnte.

Gegenüberstellung der Betriebsrechnung Personen- und Güterverkehr auf der Schiene/Personenverkehr auf der Strasse, Güterverkehr auf der Schiene für 1971

(in 1000 Fr.)

Aufwand und Ertragsarten	Personen- und Güterverkehr auf der Schiene			Personenverkehr auf der Strasse/Güterverkehr auf der Schiene		
	Personen	Güter	Total	Personen	Güter	Total
1	2	3	4	5	6	7
<i>Aufwand total</i>	380	636	1016	172	668	840
Personalaufwand	221	346	567	90	346	436
Sachaufwand	151	282	433	67	306	373
Ordentliche Abschreibungen	8	8	16	15	16	31
<i>Ertrag total</i>	274	810	1084	245	810	1055
Verkehrsertrag	260	756	1016	240	756	996
Abgeltung	5	6	11	5	6	11
Übriger Ertrag	9	48	57	—	48	48
<i>Ertragsüberschuss</i>	—106	174	68	73	142	215

Das Betriebsergebnis des Personenverkehrs würde im Falle der Umstellung auf einen Strassentransportdienst um 179 000 Franken verbessert. Unter Berücksichtigung der zusätzlichen Abschreibungen als Folge der dringlichen Erneuerung des Rollmaterials für den Personenverkehr auf der Schiene würde sich sogar eine Verbesserung von 215 000 Franken ergeben. Der Ertragsüberschuss würde sich bei gemischtem Betrieb um 147 000 Franken, bei Berücksichtigung der zusätzlichen Abschreibungen um 180 000 Franken verbessern.

3. Schlussfolgerung

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass durch die Verlegung des Personenverkehrs der OeBB auf die Strasse der öffentliche Verkehr der Region zweckmässiger und wirtschaftlicher gestaltet wird. Damit sind aber die Voraussetzungen für eine Umstellung gemäss den Bestimmungen von Artikel 57 des EG gegeben, wonach der Bund die Einführung eines Strassentransportdienstes an Stelle der Bahn fördern kann, wenn dadurch der Verkehr wirtschaftlicher bedient wird und die bisherige Bedienung gewährleistet bleibt oder durch entsprechende Vorteile aufgewogen wird.

Da die Voraussetzungen des Artikels 57 des EG zutreffen, könnte bei Beibehaltung der Bahn für den Personenverkehr eine Investitionshilfe des Bundes gemäss Artikel 56 des EG nicht mehr gewährt werden, weil diese Bestimmung auch voraussetzt, dass die Wirtschaftlichkeit durch Investitionshilfen verbessert werden kann. Gestützt auf diesen gesetzgeberischen Willen schliesst denn auch Artikel 6 Absatz 3 der Verordnung vom 19. Dezember 1958 über den Vollzug des sechsten und siebenten Abschnittes des EG (AS 1958 1369) die Investitionshilfe aus, wenn die Bedingungen für die Anwendung von Artikel 57 des EG (Umstellung des Betriebes) erfüllt sind. Zudem entfele für eine dem Personenverkehr dienende Bahn auch ein allfälliger Anspruch auf die Hilfe zur Aufrechterhaltung des Betriebes nach Artikel 58 des EG. Diese kann konzessionierten Bahnunternehmen gewährt werden, solange sie für den allgemeinen Verkehr einer Landesgegend unentbehrlich sind, eine Voraussetzung, die für den schienengebundenen Personenverkehr der OeBB nicht mehr zutrifft. Künftige Investitionshilfen und Hilfen zur Aufrechterhaltung des Betriebes hätten demnach ohne Mitwirkung des Bundes und ausschliesslich zu Lasten des Kantons Solothurn und der beteiligten Gemeinden zu erfolgen.

Durch Artikel 95 Absatz 2 des Bundesgesetzes vom 11. März 1971 über die Änderung des EG (AS 1972 519) wurden die Voraussetzungen geschaffen, auch Strassentransportdienste in den Genuss der eisenbahngesetzlichen Hilfeleistungen gelangen zu lassen. Einem Strassentransportdienst zwischen Balsthal und Oensingen in Form einer Weiterführung der bestehenden Postautolinien über Balsthal hinaus nach Oensingen würden somit allfällige Investitionshilfen und Hilfen zur Aufrechterhaltung des Betriebes gewährt, an denen sich der Kanton Solothurn gegenwärtig mit je 50 Prozent zu beteiligen hätte.

Aufgrund der dargelegten Verhältnisse erweist sich die Erteilung einer Eisenbahnkonzession an die OeBB für den Güterverkehr und die Umstellung des Personenverkehrs auf einen Strassentransportdienst als zweckmässigste und wirtschaftlichste Lösung. Für Bahnbedienstete, die wegen der Umstellung von der OeBB nicht mehr weiter beschäftigt werden können, soll im Rahmen der Bestimmungen von Artikel 57 Absätze 2-4 des EG vorgesorgt werden.

VII. Der Konzessionsentwurf

Der Konzessionsentwurf entspricht der seit Inkrafttreten des neuen Eisenbahngesetzes üblichen Fassung.

Abweichend vom Antrag der Gesuchstellerin und des Kantons Solothurn, die um eine Konzession für den Personen- und Güterverkehr nachgesucht haben, wird in der Einleitung zum Beschlussentwurf festgehalten, dass die Konzession für Bau und Betrieb einer dem Güterverkehr dienenden Normalspurbahn erteilt wird (vgl. auch die Umschreibung der Beförderungspflicht in Art. 8 des Entwurfs).

In Anwendung von Artikel 2 Absatz 2 des EG wird die Bahn in Artikel 2 des Entwurfs als Nebenbahn erklärt.

Gemäss geltender Regel wird in Artikel 3 eine Konzessionsdauer von 50 Jahren vorgeschlagen.

Weder der Kanton Solothurn noch die beteiligten Gemeinden haben die Verankerung eines Rückkaufsrechts verlangt.

Der Kanton Solothurn und die Organe der OeBB haben den Konzessionsentwurf, soweit er die Einschränkung auf den Güterverkehr vorsieht, abgelehnt.

Die *Verfassungsmässigkeit* der Vorlage in der Form eines einfachen Bundesbeschlusses beruht auf Artikel 5 Absätze 1 und 2 des EG, das sich seinerseits auf die Artikel 23, 24^{ter}, 26, 34 Absatz 2, 36 und 64 der Bundesverfassung stützt.

VIII. Antrag

Aufgrund dieser Ausführungen empfehlen wir Ihnen, dem Entwurf zu einem Bundesbeschluss über die Erteilung einer neuen Konzession für die Oensingen-Balsthal-Bahn Ihre Zustimmung zu geben.

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

Bern, den 9. August 1972

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Bundespräsident:

Celio

Der Bundeskanzler:

Huber

(Entwurf)

Bundesbeschluss
über die Erteilung einer neuen
Konzession für die Oensingen–Balsthal-Bahn

Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,

gestützt auf Artikel 5 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957¹⁾,
nach Einsicht in die Gesuche der Oensingen–Balsthal-Bahn vom 9. Juli
1970 und 6. Dezember 1971,

nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 9. August 1972²⁾,

beschliesst:

I

Der Oensingen–Balsthal-Bahn wird unter den nachstehend aufgeführten Bedingungen eine neue Konzession für Bau und Betrieb einer dem Güterverkehr dienenden Normalspurbahn erteilt.

Art. 1

Gesetzgebung

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

Art. 2

Nebenbahn

Die Bahn wird als Nebenbahn erklärt.

Art. 3

Dauer

Die Konzession wird für die Dauer von 50 Jahren, d. h. für die Zeit vom 28. Juni 1973 bis 27. Juni 2023, erteilt.

¹⁾ AS 1958 335

²⁾ BBl 1972 II 157

Art. 4

Sitz

Das Unternehmen hat seinen Sitz in Balsthal.

Art. 5

Strecke

Die Konzession gilt für die Strecke Oensingen–Balsthal.

Art. 6

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 7 bleibt vorbehalten.

Art. 7

Pläne

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 ist berechtigt, auch nach Erstellung der Anlagen und Fahrzeuge deren Änderung zu verlangen, wenn die Betriebssicherheit oder die Landesverteidigung es erfordert.

Art. 8

Beförderungspflicht

Die Konzessionärin übernimmt die Beförderung von Tieren und Gütern.

Art. 9

Tarife

¹ Für die Aufstellung 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. 10

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 ihre nachträgliche Änderung bedürfen der Genehmigung der Aufsichtsbehörde.

Art. 11

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. 12

Kontrolle

Den eidgenössischen Beamten, denen die Aufsicht über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen obliegt, sind 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 hiefür notwendigen Auskünfte zu erteilen.

II

Art. 13

Dieser Beschluss ist nicht allgemeinverbindlich; er untersteht nicht dem Referendum.

Art. 14

Vollzug

Der Bundesrat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Erteilung einer neuen Konzession für die Oensingen-Balsthal-Bahn (Vom 9. August 1972)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1972
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	34
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	11375
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	25.08.1972
Date	
Data	
Seite	157-172
Page	
Pagina	
Ref. No	10 045 500

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.