

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Erhebung von Gebühren für Konzessionierung von Transportanstalten.

(Vom 31. Mai 1912.)

Tit.

I.

Gemäss Artikel 19, Abs. 3, des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft vom 23. Dezember 1872 (A. S. a. R. XI, 1) wird dem Bundesrate vorbehalten, von den Eisenbahnverwaltungen für den regelmässigen periodischen Personentransport eine jährliche Konzessionsgebühr von fünfzig Franken für jede im Betriebe befindliche Wegstrecke von einem Kilometer zu erheben, sofern die Bahnrechnung nach Abzug der auf Abschreibungsrechnung getragenen oder einem Reservefonds einverleibten Summen 4 % abwirft; beim Steigen des so berechneten Ertrags auf 5 %, beziehungsweise 6 % und mehr, darf diese Gebühr auf 100, beziehungsweise 200 Franken erhöht werden.

Von den konzessionierten Schiffahrtsunternehmungen, den Automobilunternehmungen, Aufzügen und Luftseilbahnen, bezieht das Eisenbahndepartement Konzessionsgebühren nach Massgabe der Art. 41 der Verordnung betreffend die Schifffahrt konzessionierter Unternehmungen auf schweizerischen Gewässern vom 19. Dezember 1910 (A. S. XXVI, 1493) und Art. 29 der Verordnung betreffend die Konzessionierung und die Kontrolle der Automobilunternehmungen, Aufzüge und Luftseilbahnen vom 18. September 1906 (A. S. XXII, 565).

In den erwähnten drei Erlassen (Eisenbahngesetz, Schiffsahrtsverordnung und Automobilverordnung) finden sich dagegen keine Bestimmungen, gemäss welchen Gebühren für die Konzessionierung von Transportanstalten erhoben werden können. Hierfür muss zunächst die gesetzliche Grundlage geschaffen werden, was durch Erlass des im Entwurfe nachfolgenden Bundesbeschlusses erreicht werden soll.

Für die Erhebung von Gebühren für Konzessionierung von Transportanstalten sprechen nun folgende Gründe:

Die Prüfung der Gesuche um Erteilung von Konzessionen erfordert ein eingehendes Studium der bezüglichen Akten. Oft müssen Aktenergänzungen verlangt werden, bisweilen sind auch langwierige Unterhandlungen mit den Konzessionsbewerbern und andern Interessenten notwendig. Insbesondere ist dies der Fall, wenn Konzessionsgesuche eingereicht werden, die mit bereits bestehenden Konzessionen oder mit Konzessionsgesuchen, die schon in Behandlung sind, in Konkurrenz treten. Nun ist aber die Zahl der in den letzten Jahren eingegangenen Konzessionsgesuche und erteilten Konzessionen eine verhältnismässig beträchtliche, wie Sie der nachfolgenden Liste, die sich auf die Jahre 1902—1911 bezieht, gefl. entnehmen wollen.

	Eisenbahnen		Schiffsahrts- unternehmungen		Automobile und Aufzüge	
	Gesuche	Erteilte Kon- zessionen	Gesuche	Erteilte Kon- zessionen	Gesuche	Erteilte Kon- zessionen
1902 . .	19	15	—	—	—	—
1903 . .	19	10	—	—	5	5 prov.
1904 . .	54	22	—	—	14	14 " "
1905 . .	52	22	3	3	13	13 " "
1906 . .	45	20	1	1	10	10 ⁸ ₂ " def.
1907 . .	44	18	—	—	12	12
1908 . .	32	13	1	—	1	—
1909 . .	27	22	—	1	—	—
1910 . .	20	15	9	1	7	5
1911 . .	22	15	22	8	9	8
Total	334	172	36	14	71	67

Die Zahl der in den Jahren 1910 und 1911 für Schifffahrtsunternehmungen, Automobile und Aufzüge eingereichten Konzessionsgesuche ist eine relativ hohe und kommt davon her, weil ein Teil der genannten Unternehmungen infolge Ablauf der Dauer ihrer Konzessionen um Erteilung von neuen Konzessionen nachsuchten.

Es erscheint durchaus gerechtfertigt, dass der Bund, sowie auch die interessierten Kantone für die Arbeit, die sie bei Prüfung und Erteilung der Konzessionen zu leisten haben, eine angemessene Entschädigung erhalten. Das gleiche gilt auch für die Arbeit, die bei Ausdehnung, Übertragung oder Änderung von Konzessionen, sowie bei Gewährung einer Verlängerung der Frist zur Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Gesellschaftsstatuten zu verrichten ist.

Ausser dem oben angeführten Grunde spricht namentlich noch folgender Umstand für die Erhebung der im Bundesbeschluss vorgesehenen Gebühren:

Es werden zuweilen Konzessionsgesuche für Projekte eingereicht, die keinem wirklichen Bedürfnisse entsprechen. Gleichwohl müssen dieselben einer sorgfältigen Prüfung unterzogen werden. Dadurch erwächst aber den Bundes- und kantonalen Behörden, denen die Prüfung derartiger Gesuche obliegt, viel unnütze Arbeit. Ferner ist es wiederholt vorgekommen, dass Konzessionsgesuche eingereicht wurden für Projekte die bereits, ausgeführt oder wenigstens konzessioniert waren. Gelegentlich konnte man sich des Eindrucks nicht erwehren, dass diese Konkurrenzkonzessionsgesuche nur zu dem Zwecke eingereicht wurden, um sie in dem in Aussicht stehenden Konkurrenzkampfe gegen Ausrichtung einer Entschädigung wieder zurückzuziehen. Tatsache ist es ferner, dass manchmal mit Konzessionen ein förmlicher Handel getrieben wurde, indem dieselben wiederholt gegen Entschädigung auf neue Inhaber übertragen wurden. Überhaupt muss konstatiert werden, dass vielfach bei den Konzessionsbewerbern der Wille, die Projekte zu finanzieren, fehlt, und dass dieselben, wenn die Konzession erteilt wird, lediglich einen günstigen Moment abwarten, um ihre Konzession zu verkaufen. Bei Einreichung von Fristverlängerungsgesuchen hat sich oft ergeben, dass die Konzessionsinhaber während einer Anzahl von Jahren nicht die geringsten Anstrengungen für die Verwirklichung der Projekte gemacht haben. Auch werden immer noch Fristverlängerungen für konzessionierte Projekte verlangt, die gar keine Aussicht auf Verwirklichung haben, während es in solchen Fällen, um vergebliche Arbeit zu ersparen, doch richtiger

wäre, die Konzessionen durch unbenützten Ablauf der Frist einfach untergehen zu lassen.

Durch die Erhebung der im nachfolgenden Entwurfe eines Bundesbeschlusses vorgesehenen Gebühren würden die erwähnten Übelstände beseitigt oder doch mindestens erheblich eingeschränkt, ohne dass dadurch die Verwirklichung von Projekten, die einem wirklichen Bedürfnis entsprechen, in Frage gestellt werden könnte.

Zu den einzelnen Bestimmungen des Entwurfes übergehend, heben wir folgendes hervor:

Der Entwurf sieht im Artikel 1 die Erhebung von nachstehenden Gebühren vor:

Bei Einreichung eines Gesuches um Erteilung einer Bahnkonzession ist eine Grundtaxe von Fr. 500 und ein Zuschlag von Fr. 50 per Kilometer der Bahnlänge zu entrichten, wobei Bruchteile eines Kilometers als ein ganzer Kilometer zu berechnen sind. Für andere Transportanstalten, wie Schiffahrts- und Automobilunternehmungen, Aufzüge, Luftseilbahnen und Luftschiffe besteht die zu entrichtende Gebühr aus einer Grundtaxe von Fr. 250 und einem Zuschlag von Fr. 25 per Kilometer der Luftdistanz von der Anfangs- bis zur Endstation jeder einzelnen Linie. In besonderen Fällen, bei denen die Länge der konzessionierten Linien nicht zum voraus festgesetzt werden kann, setzt der Bundesrat die Gebühren nach freiem Ermessen fest.

Für die Ausdehnung einer Konzession auf eine neue Linie ist die oben erwähnte Zuschlagsgebühr von Fr. 50, bzw. Fr. 25 per Kilometer der Betriebslänge der neuen Strecke zu entrichten.

Gesuche um Übertragung von Konzessionen sind bezüglich der Gebühren wie neue Konzessionsgesuche zu behandeln. Erfolgt jedoch die Übertragung an eine kantonale oder Gemeindebehörde, so ist nur die Hälfte der für neue Konzessionsgesuche vorgesehenen Gebühren zu entrichten.

Für die Erstreckung der konzessionsmässigen Fristen ist für jedes Jahr nachgesuchter Verlängerung der zehnte Teil der bei Einreichung des Konzessionsgesuches bezahlten Gebühren (Grundtaxe und kilometrische Gebühr) zu entrichten.

Bei Einreichung eines Gesuches um Änderung einer Konzession ist eine Grundtaxe von Fr. 100 zu entrichten.

Artikel 2 sieht vor, dass die gemäss Artikel 1 zu erlegenden Gebühren zwischen dem Bunde und dem oder den Kantonen,

deren Gebiet durch die Transportanstalt in Anspruch genommen wird, hälftig geteilt wird. Sind mehrere Kantone beteiligt, so wird die ihnen zukommende Hälfte der Gebühr im Verhältnis der auf jeden Kanton entfallenden kilometrischen Länge der betreffenden Linie verteilt.

Artikel 3 enthält Bestimmungen darüber, in welchem Masse die bezahlten Gebühren zurückzuerstatten sind, falls einem Gesuche um Erteilung, Ausdehnung, Übertragung oder Änderung einer Konzession, sowie einem Gesuche um Erstreckung der konzessionsmässigen Fristen nicht oder nur teilweise, d. h. nicht im begehrten Zeitmasse entsprochen wird.

Artikel 4 bestimmt, dass das Verfahren bei Einzahlung der nach Art. 1 und 2 zu erlegenden Gebühren und bei Auszahlung der nach Artikel 3 zu leistenden Rückerstattungen durch einen besondern Bundesratsbeschluss zu regeln ist.

Artikel 5 enthält die Referendums Klausel.

II.

Einen ersten Entwurf des bezüglichen Bundesbeschlusses, vom 5. April 1911, den wir dem Dossier beilegen, hat das Eisenbahndepartement unterm 6. April 1911 den Kantonsregierungen und der Generaldirektion der S. B. B. zur Vernehmlassung zugestellt.

Dieser erste Entwurf unterscheidet sich von dem mit unsrer Botschaft vorgelegten hauptsächlich dadurch, dass Artikel 2 betreffend die Teilung der Gebühren zwischen dem Bunde und den interessierten Kantonen fehlt. Ferner fehlt im Art. 1 C der zweite Absatz, wonach bei Übertragung von Konzessionen an eine kantonale oder Gemeindebehörde nur die Hälfte der für neue Konzessionsgesuche vorgesehenen Gebühren zu entrichten ist. Endlich sind im ersten Entwurfe auch Gebühren vorgesehen für die Erneuerung von erloschenen Konzessionen. Im zweiten Entwurfe sind alle auf die Erneuerung sich beziehenden Bestimmungen weggelassen, da wir, einem vom Ständerat anlässlich der Behandlung der Konzessionserneuerung für die elektrischen Eisenbahnen in den Freibergen in seiner Sitzung vom 13. Dezember 1911 ausgesprochenen Wunsche Folge gebend, Ihnen inskünftig nicht mehr die Erneuerung erloschener Konzessionen, sondern die Erteilung von neuen Konzessionen beantragen werden.

Sämtliche Vernehmlassungen sind dem Eisenbahndepartement im Laufe des Jahres 1911 zugekommen. Hierbei ergab sich folgendes Resultat:

1. Die Regierungen der Kantone Bern, Uri, Schwyz, Obwalden, Nidwalden, Glarus, Schaffhausen, Thurgau, Waadt, sowie die Generaldirektion der S. B. B. sehen sich zu keinen Änderungsanträgen veranlasst.

2. Die Regierungen der Kantone Zürich, Luzern, Freiburg, Appenzell I.-Rh., Wallis, Neuenburg und Genf wünschen, dass die Gebühren zwischen dem Bunde und den Kantonen geteilt werden, indem sie darauf hinweisen, dass auch den beteiligten Regierungen bei Erteilung, Ausdehnung, Übertragung und Änderung von Konzessionen, sowie bei Fristerstreckungen erhebliche Arbeit erwächst.

Wir halten diesen Wunsch für gerechtfertigt und haben demselben durch Aufnahme des neuen Artikels 2 in den nachfolgenden Entwurf des Bundesbeschlusses entsprochen.

Im Anschluss an obiges Begehren weist die Regierung des Kantons Zürich daraufhin, dass sie für Transportanstalten, welche, wie Strassenbahnen, Automobilunternehmungen etc., die kantonale Polizeihochheit unmittelbar berühren, bisher selbständige Konzessionen auf Grund des kantonalen Strassenpolizeigesetzes erteilt und hierfür auch einmalige Gebühren bezogen habe. Sie nehme an, dass der zu erlassende Bundesbeschluss nun nicht den Sinn haben solle, die Konzessionsbewerber zugunsten des Bundes von den Gebühren, die der Kanton beziehe, zu entlasten, sondern dass dieser vielmehr auch fernerhin berechtigt sei, die üblichen Gebühren in Rechnung zu bringen.

Diesen Ausführungen gegenüber erklären wir, dass es nach wie vor ausschliesslich Sache der Kantone sein soll, darüber zu entscheiden, ob und unter welchen Bedingungen sie Transportunternehmungen die Benützung der Strassen gestatten wollen. Das Recht der Kantone, für diese Benützung Gebühren zu erheben, wird daher durch den nachfolgenden Bundesbeschlussentwurf in keiner Weise berührt. Zweifel hierüber können wohl nicht entstehen, weshalb wir davon Umgang genommen haben, eine diesbezügliche Bestimmung in den Beschlussesentwurf aufzunehmen.

3. Der Staatsrat des Kantons Genf wünscht, dass Kantone, die Konzessionsgesuche einreichen, keine Gebühren zu zahlen haben, während der Regierungsrat des Kantons Zug befürwortet, es möchten für die von Gemeinde-, Bezirks- oder Kantonsbehörden vorgelegten Konzessionsgesuche niedrigere Gebühren berechnet werden. Der Regierungsrat des Kantons Aargau stellt das Be-

gehren, es möchten Unternehmungen, denen ein gemeinnütziger Charakter und eine volkswirtschaftliche Bedeutung zukommt, von den Gebühren ausgenommen werden. Der Regierungsrat des Kantons St. Gallen wünscht eine Differenzierung sowohl für die Grundtaxe als auch für den kilometrischen Zuschlag. Letzterer dürfte im Minimum auf Fr. 20 und im Maximum auf Fr. 100 angesetzt werden. Die geringste Gebühr solle eintreten, wenn die Bewerbung von öffentlich-rechtlichen Körperschaften ausgehe.

Diesen Begehren wird wenigstens teilweise durch den neuen Art. 2 entsprochen. Zufolge der Bestimmung, dass die zu erlegenden Gebühren zwischen dem Bunde und den beteiligten Kantonen hälftig zu teilen sind, erhalten die Kantone, wenn sie selbst Konzessionsbewerber sind, die Hälfte der bezahlten Gebühren wiederum zurück, und wenn Bezirks- oder Gemeindebehörden Konzessionsgesuche einreichen, so steht es ja den Kantonen frei, die auf sie entfallende Hälfte der Gebühren den genannten Behörden ganz oder teilweise wieder zurückzuerstatten. Hierdurch könnte auch der vom Regierungsrat des Kantons St. Gallen gemachten Anregung bis zu einem gewissen Grade Rechnung getragen werden.

4. Die Regierungen der Kantone Freiburg und Neuenburg stellen folgende Begehren:

- a. Die Normal- und Schmalspurbahnen sollen bezüglich der zu erhebenden Gebühren in der Weise unterschieden werden, dass letztere im Art. 1, A, Ziffer 2, neben den „andern Transportanstalten“ eingereiht werden.
- b. Bei Übertragung von Konzessionen sollen nur 50 % der Gebühren für neue Konzessionsgesuche berechnet werden.

Auch die Regierungen der Kantone Wallis und St. Gallen verlangen niedrigere Gebühren für die Übertragung von Konzessionen, der letztere Regierungsrat jedoch nur für den Fall, wenn eine Konzession aus privatem in öffentlichen Besitz übergehen soll.

- c. Der Bundesbeschluss soll keine Anwendung finden auf Unternehmungen, die bereits existieren.

Zu diesen Wünschen bemerken wir:

Zu a. Die im Entwurf vorgesehene Anordnung, wonach die Transportanstalten in „Eisenbahnen“ und „andere Transportanstalten“ eingeteilt werden, scheint uns richtiger zu sein, als die von den Kantonen Freiburg und Neuenburg vorgeschlagene.

Es ist in Betracht zu ziehen, dass die Begutachtung der Konzessionsgesuche für Schmalspurbahnen im allgemeinen ebensoviel Arbeit erfordert wie diejenige für Normalbahnen. Auch erlangen Schmalspurbahnen manchmal eine ebenso grosse wirtschaftliche Bedeutung, wie Normalbahnen.

Zu b. Die Erhebung von gleich hohen Gebühren für die Übertragung von Konzessionen wie für die Erteilung von neuen Konzessionen halten wir für gerechtfertigt. Gerade bei der Übertragung von Konzessionen ist wiederholt der Übelstand zutage getreten, dass mit Konzessionen Handel getrieben und dieselben mit Gewinn weiterverkauft wurden. Diesem Missbrauch kann dadurch gesteuert werden, dass für die Übertragung verhältnismässig hohe Gebühren festgesetzt werden. Eine Ausnahme hiervon sollte jedoch zugestanden werden, wenn die Übertragung an eine kantonale oder Gemeindebehörde erfolgt.

Wir haben daher dem Art. 1, C, einen zweiten Absatz beigefügt, wonach bei Übertragung von Konzessionen an eine kantonale oder Gemeindebehörde nur die Hälfte der für neue Konzessionen vorgesehenen Gebühren zu entrichten ist.

Zu c. Da der Bundesbeschluss keine rückwirkende Kraft hat, findet er auf Unternehmungen, die bereits existieren, nur dann Anwendung, wenn eine Übertragung, Änderung oder Ausdehnung der Konzession in Frage kommt. Ein hinlänglicher Grund, in diesen Fällen keine Gebühr zu erheben, besteht nicht.

5. Der Kleine Rat des Kantons Graubünden hält die Gebühren für Erteilung von Konzessionen für zu hoch; es möchte nur eine mässige Gebühr als Entgelt für die Inanspruchnahme des Personals bei den Konzessionierungen angesetzt werden.

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Land ist der Ansicht, die Gebühr für „andere Transportanstalten“ sei zu hoch und es sollte auch die Grundtaxe für Änderung von Konzessionen in bezug auf „andere Transportanstalten“ niedriger gehalten werden, als in bezug auf die Eisenbahnen.

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt führt aus, es seien Bedenken gegen die Erhebung von Gebühren erhoben worden, da dieselben auch für ernsthafte Projekte eine schwere Belastung bilden könnten. Jedenfalls erscheinen aber die Gebühren, die für „andere Transportanstalten“, insbesondere Schiffahrtsunternehmungen, vorgesehen seien, nicht als angemessen. Er empfehle daher, diese letztern Gebühren fallen zu lassen, oder sie wenigstens wesentlich zu ermässigen.

Der Regierungsrat des Kantons Solothurn ist der Ansicht, dass für Fristverlängerungen keine Gebühren erhoben werden sollten, während der Staatsrat des Kantons Wallis sich für eine Ermässigung der Gebühren für die Fristverlängerungen ausspricht.

Zu diesen Wünschen bemerken wir:

Eine Reduktion der vorgesehenen Gebühren können wir weder für die „Eisenbahnen“ noch für die „andern Transportanstalten“ befürworten. Die betreffenden Gebühren müssen im Gegenteil als bescheidene bezeichnet werden und es erscheint geradezu als ausgeschlossen, dass ein ernsthaft gemeintes, einem wirklichen Bedürfnis dienendes Projekt, infolge der zu erlegenden Gebühren nicht zur Ausführung gelange.

Was speziell die Fristverlängerungsgesuche anbelangt, so sollte an der festgesetzten Gebühr unbedingt festgehalten werden. Es wurde wiederholt die Beobachtung gemacht, dass Initiativkomitees für die Verwirklichung der Konzessionen gar keine Anstrengungen machten und solange Fristverlängerung verlangten, bis entweder ein Konkurrenz-Konzessionsgesuch vorgelegt oder vom Bundesrate nur noch eine „letzte Frist“ gewährt wurde. Die Erhebung von Gebühren für Fristverlängerungen wird nun gerade die Wirkung haben, dass wirtschaftlich nützliche Projekte finanziert und wirtschaftlich wertlose, keine Aussicht auf Verwirklichung in sich schliessende Projekte fallen gelassen werden.

6. Der Regierungsrat des Kantons Appenzell A. R., schlägt vor, es möchte im Falle der Ausführung einer konzessionierten Bahnbaute ein Betrag von 50% der geleisteten Gebühr an die Konzessionsbewerber wieder zurückerstattet werden. Dadurch würde auch das volkswirtschaftliche Moment, welches in zukünftigen Bahnbauten liegt, berücksichtigt. Die Schwierigkeiten für die Realisierung wirklich ernst gemeinter Projekte würden nicht wesentlich vermehrt, die den vorberatenden Instanzen erwachsenden Auslagen aber immerhin hinlänglich gedeckt und die verursachte Mühewalt würde entschädigt.

Die Anregung des Regierungsrates des Kantons Appenzell A. R. können wir nicht befürworten. Wir haben schon oben ausgeführt, dass die in Aussicht genommenen Gebühren bescheidene sind. Auch ist darauf hinzuweisen, dass die für die Konzessionierung aufgewendete Arbeit die nämliche ist, ob die Bahn zu Stande komme oder nicht.

7. Der Staatsrat des Kantons Tessin spricht sich gegen die Erhebung von Gebühren für die Erteilung von Eisenbahnkonzessionen aus mit im wesentlichen folgender Begründung:

Da das kantonale Eisenbahngesetz vom 24. Januar 1902 Subsidien von Fr. 250 bis Fr. 500 per Kilometer für die Studien von Eisenbahnlinien vorsehe, und die Erstellung von Regionalbahnen mit 30% der Baukosten unterstütze, halte er es nicht für zweckmässig, dass die Initiativkomitees und Gründergesellschaften Gebühren für die Einreichung ihrer Konzessionsgesuche bezahlen müssen und infolge dessen schon von Anfang an mit finanziellen Schwierigkeiten zu kämpfen haben. Für andere Transportunternehmungen sollten Gebühren nur dann erhoben werden, wenn den Konzessionsgesuchen, nachdem deren Behandlung eine unnütze Arbeit verursacht hat, nicht entsprochen wird.

Wir haben im ersten Teile der Botschaft die Gründe auseinandergesetzt, die uns zur Erstellung des Bundesbeschlusses-entwurfes veranlassten; der Umstand, dass Eisenbahnbestrebungen durch ein kantonales Subventionsgesetz gefördert werden, kann keinen hinlänglichen Grund dafür bilden, dass auf die Erhebung der vorgesehenen Gebühren für Eisenbahnkonzessionen verzichtet werden soll. Was sodann die andern Transportunternehmungen anbelangt, so erlauben wir uns, ebenfalls auf das im ersten Teile der Botschaft hierüber Ausgeführte zu verweisen.

Zu den alten Artikeln 2 und 3 (neu 3, 4) haben die Kantonsregierungen keine Bemerkungen gemacht. Den alten Artikel 4 (neu 5) beantragt der Staatsrat des Kantons Freiburg zu streichen.

Wir halten es jedoch für richtiger, allen Bundesbeschlüssen, die dem Referendum unterliegen sollen, die Referendums Klausel beizufügen.

Zu weitem Bemerkungen gibt uns der nachfolgende Entwurf eines Bundesbeschlusses keinen Anlass.

Wir empfehlen Ihnen denselben zur Annahme und benützen auch diesen Anlass, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 31. Mai 1912.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

L. Forrer.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schatzmann.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Erhebung von Gebühren für Konzessionierung von Transportanstalten.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrates vom
31. Mai 1912,

beschliesst:

Art. 1. Bei Einreichung eines Konzessionsgesuches, sowie bei Ausdehnung, Übertragung, Verlängerung oder Änderung einer Konzession sind nachstehende Gebühren zu entrichten:

A. Einreichung von Konzessionsgesuchen.

1. Eisenbahnen. Bei Einreichung eines Gesuches um Erteilung einer Bahnkonzession ist eine Grundtaxe von Fr. 500 und ein Zuschlag von Fr. 50 per Kilometer der Bahnlänge zu entrichten. Bruchteile eines Kilometers sind als ein ganzer Kilometer zu berechnen.

2. Andere Transportanstalten. Für andere Transportanstalten wie Schiffahrts- und Automobilunternehmungen, Aufzüge, Luftseilbahnen und Luftschiffe besteht die zu entrichtende Gebühr aus einer Grundtaxe von

Fr. 250 und einem Zuschlag von Fr. 25 per Kilometer der Luftdistanz von der Anfangs- bis zur Endstation jeder einzelnen Linie.

In besondern Fällen, bei denen die Länge der konzessionierten Linien nicht zum Voraus festgesetzt werden kann, setzt der Bundesrat die Gebühren nach freiem Ermessen fest.

B. Ausdehnung von Konzessionen.

Für die Ausdehnung einer Konzession auf eine neue Linie ist die sub A festgesetzte Zuschlagsgebühr von Fr. 50, beziehungsweise Fr. 25 per Kilometer der Betriebslänge der neuen Strecke zu entrichten.

C. Übertragung von Konzessionen.

Gesuche um Übertragung von Konzessionen sind bezüglich der Gebühren wie neue Konzessionsgesuche zu behandeln.

Erfolgt jedoch die Übertragung an eine kantonale oder Gemeindebehörde, so ist nur die Hälfte der im Absatz 1 vorgesehenen Gebühren zu entrichten.

D. Verlängerung der konzessionsmässigen Fristen.

Für die Erstreckung der konzessionsmässigen Fristen ist für jedes Jahr nachgesuchter Verlängerung der zehnte Teil der bei Einreichung des Konzessionsgesuches bezahlten Gebühren (Grundtaxe und kilometrische Gebühr) zu entrichten.

E. Änderung von Konzessionen.

Bei Einreichung eines Gesuches um Änderung einer Konzession ist eine Grundtaxe von Fr. 100 zu entrichten.

Art. 2. Die gemäss Art. 1 zu erlegenden Gebühren werden zwischen dem Bunde und dem oder den Kantonen, deren Gebiet durch die Transportanstalt in Anspruch genommen wird, hälftig geteilt.

Sind mehrere Kantone beteiligt, so wird die ihnen zukommende Hälfte der Gebühr im Verhältnis der auf jeden Kanton entfallenden kilometrischen Länge der betreffenden Linie verteilt.

Art. 3. Falls einem Gesuche um Erteilung, Ausdehnung, Übertragung oder Änderung einer Konzession nicht entsprochen wird, wird die Hälfte der bezahlten Gebühren zurückerstattet.

Beim Hinfall von Konzessionen mit alternativem Charakter erfolgt die Rückerstattung der Hälfte der bezahlten Gebühren anlässlich der Genehmigung des Finanzausweises für das zur Ausführung gelangende Projekt.

Wenn einem Gesuche um Erstreckung der konzessionsmässigen Fristen nicht entsprochen wird, so werden die bei Einreichung des Konzessionsgesuches und allfälliger früherer Fristverlängerungsgesuche bezahlten Gebühren zur Hälfte und die für das abgewiesene Fristverlängerungsgesuch bezahlte Gebühr ganz zurückerstattet. Wenn einem Fristverlängerungsgesuch nur teilweise, d. h. nicht im beehrten Zeitmasse, entsprochen wird, so wird die für dasselbe bezahlte Gebühr im Verhältnis der nicht bewilligten Jahre zurückerstattet.

Bei Rückerstattung von bezahlten Gebühren findet keine Zinsvergütung statt.

Art. 4. Das Verfahren bei Einzahlung der nach Art. 1 und 2 zu erlegenden Gebühren und bei Auszahlung der nach Art. 3 zu leistenden Rückerstattungen wird der Bundesrat in besonderem Beschluss bestimmen.

Über Anstände, die sich sowohl aus der Einzahlung als aus der Rückerstattung von Gebühren ergeben, entscheidet der Bundesrat in erster und letzter Instanz.

Art. 5. Der Bundesrat wird beauftragt, auf Grundlage der Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1874, betreffend die Volksabstimmung über Bundesgesetze und Bundesbeschlüsse, die Bekanntmachung dieses Bundesbeschlusses zu veranstalten und den Beginn der Wirksamkeit desselben festzusetzen.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Erhebung von Gebühren für Konzessionierung von Transportanstalten. (Vom 31. Mai 1912.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1912
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	23
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	333
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	05.06.1912
Date	
Data	
Seite	539-552
Page	
Pagina	
Ref. No	10 024 632

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.