

In diesem Zusammenhang sind die Erfahrungen in den USA besonders aufschlußreich, nicht nur, weil die Staaten das Hauptland der Pipelines sind, sondern auch, weil sie trotz ihres Privatbahnsystems und ihrer liberalen Wirtschaftspolitik schon seit langem die Pipelines unter staatliche Aufsicht gestellt haben. Nach dem „Hepburn Act“ vom Jahr 1906 werden die mehr als einen Bundesstaat berührenden Pipelines nach den gleichen Gesetzen und Verwaltungsvorschriften behandelt wie die Eisenbahnen. Eisenbahnen und Pipelines unterstehen der Aufsicht der Interstate Commerce Commission (Bundesverkehrsamt); beide sind „common carrier“, also öffentliche Anstalten, die jedem unter gleichen Bedingungen zur Verfügung stehen und der Beförderungspflicht unterliegen. Wenn auch durch die Tatsache, daß schon im Jahr 1951 die Hälfte der Fernleitungen kein Öl von Firmen außerhalb ihres Konzerns mehr beförderten, der Common-Carrier-Status zum Teil eine Fiktion ist, so geht aus ihm doch hervor, daß der Gesetzgeber den Ölferntransport nicht als ein Internum der Ölkonzerne ansieht und die Firmierung als Werkverkehr nicht anerkennt.

In Frankreich wird die TRAPIL, die Ölproduktenleitung Le Havre–Paris, von einer gemischtwirtschaftlichen Gesellschaft betrieben, an der zu 51% der Staat und mit 49% zwei große Ölgesellschaften beteiligt sind; im Verwaltungsrat der Gesellschaft sind vier Ministerien vertreten. Diese Organisation macht sich beispielsweise verkehrspolitisch dadurch bemerkbar, daß die TRAPIL nicht durch Saisonrabatte auf die Beförderungstarife die im Sommer ungünstigere Kapazitätsausnutzung der Leitung zum Nachteil der Tankschiffahrt auf der Seine verbessern darf.

Im Hinblick auf die in der Bundesrepublik noch ungeklärten verkehrspolitischen Fragen ist festzustellen, daß sich das französische System bewährt hat. Es ordnet die Beförderung von Gütern durch Rohrleitungen in die gesamte Ordnung des öffentlichen Verkehrswesens ein und ermöglicht eine ausreichende Berücksichtigung sowohl der öffentlichen Interessen als auch der privaten Belange der Ölgesellschaften.

Dieser Bericht soll dazu anregen, sich mit dem in Europa noch neuen Verkehrsmittel Ölfernleitung und seinen Rückwirkungen auf die konventionellen Verkehrsmittel zu befassen, nicht um diese in ihrer oft behaupteten Rückständigkeit zu schützen und ihren Verkehrsbestand zu konservieren, sondern um den technischen Fortschritt, der zweifellos in den Pipelines liegt, zum Besten von Verkehr und Gemeinwohl zu nutzen.

## Das neue schweizerische Eisenbahngesetz

VON DR. C. KASPAR, ST. GALLEN

### Einleitung

Mit zunehmender Leidenschaft wird die Diskussion um die Stellung der Eisenbahn gegenüber Staat und Wirtschaft in allen Teilen unseres Erdballs geführt. Mit dem Aufkommen anderer Verkehrsträger ist die einst innegehabte Monopolstellung der Eisenbahnen dahingeschwunden, was die Regierungen und Parlamente zwingt, die der Bahn in Verfassung und Gesetz zugedachte Stellung einer Revision zu unterziehen und Zweck sowie Funktion des öffentlichen Verkehrs allgemein neu abzustecken. Auch die Schweizerischen Bahnen, vorab die unter dem Begriff Privatbahnen figurierenden nicht-bundeseigenen Bahnen, sind, obwohl es weder Kriegsschäden noch aufgestauten Verschleiß zu beheben gab, in eine prekäre Situation geraten. Das eidgenössische Parlament hat nun, um dieser Sachlage gerecht zu werden, zusammen mit einer notwendig gewordenen Revision der Eisenbahngesetzgebung das Prinzip einer Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen und unternehmensfremder Lasten gesetzlich verankert.

Die vorliegende Abhandlung setzt sich, neben der Darstellung der neuesten gesetzmäßigen Regelung schweizerischer Eisenbahnfragen, die Erläuterung der praktischen als typisch schweizerisch zu wertenden Lösung gegenwärtiger Verkehrsproblematik zum Ziele.

### I. Werdegang der eidgenössischen Eisenbahngesetzgebung

Im allgemeinen erfordert jede überragende technische Neuerung eine eigene Ordnung und schafft sozusagen ihr eigenes Recht. Sowohl das mit dem Datum vom 20. Dezember 1957 versehene neue Eisenbahngesetz als auch seine beiden Vorgänger aus den Jahren 1852 und 1872 stellen Rahmen- oder Grundgesetze dar, welche nur das Grundsätzliche ordnen und bezüglich ihrer näheren Ausführung auf andere Gesetze, Verordnungen, Konzessionen, Reglemente und Beschlüsse verweisen.

Die „bahn“brechende Neuerung der Eisenbahn hielt zwar in der Schweiz relativ spät ihren Einzug, wurde doch die sogenannte Spanisch-Brötlbahn erst volle 22 Jahre nach der ersten dem öffentlichen Verkehr zugänglichen Eisenbahnstrecke Stockton-Darlington dem Betrieb übergeben. Immerhin haben die Eisenbahnprobleme den jungen eidgenössischen Bundesstaat seit Anbeginn stark beschäftigt und wurden Gegenstand zahlreicher, mit Energie und Ausdauer verfochtener Auseinandersetzungen im damaligen Nationalrat und in der Öffentlichkeit. Diese Versäptung im Bahnbau erklärt sich aus der föderalistischen Struktur des Landes, dem Mangel an Erfahrung und nicht zuletzt aus den schwachen Finanzen dieser Zeit heraus.

### 1. Das erste Eisenbahngesetz von 1852

Dem ersten schweizerischen Eisenbahngesetz war ein erregter Kampf zwischen den Anhängern des Staatsbahnprinzips und jenen des Privatbahnsystems vorausgegangen. Die Eigenstaatlichkeit der Kantone (Länder) und die regionalen Spekulationen vermochten jedoch einem antizentralistischen Entscheid zum Durchbruch zu verhelfen: der Bau und Betrieb von Eisenbahnen im Gebiete der Eidgenossenschaft blieb den Kantonen bzw. der Privatfähigkeit überlassen. Der Bund (eidgenössischer Staat) mußte sich mit einer Art Schiedsrichterrolle begnügen und durfte nur dann Einsprache erheben, wenn Gründe der Landesverteidigung dafür ins Feld geführt werden konnten. Der Bund sicherte sich überdies die unentgeltliche Beförderung der Brief- und Paketpost und erwirkte die unentgeltliche Zulassung des Baus von Telegraphenlinien der Bahntrasse entlang sowie verbilligte Militärtransporttaxen. Wurde mit der Ablehnung des Staatsbahngedankens auch der von der Eisenbahnkommission aufgestellte Streckenplan hinfällig, so gelangten in Wirklichkeit während der Gültigkeitsdauer dieser Gesetzgebung rund doppelt soviele Bahnkilometer zur Ausführung als der Bundesrat (Bundesregierung) vorgesehen hatte. Allerdings ergaben technische Mängel, interkantonale Streitigkeiten und mangelnde Koordination Fehlinvestitionen und Verluste, die bei einer bundesstaatlichen Konzessionspraxis eher vermieden worden wären. Der politische Kleinbetrieb der 25 kantonalen Eisenbahnhoheiten zeigte sich mit der Zeit dem Großbetrieb, zu dem sich das Eisenbahnwesen entwickelte, nicht mehr gewachsen. Die stürmische Entfaltung der Wirtschaft einerseits und der Bahnen andererseits und nicht zuletzt der Gotthardvertrag von 1869 erzwangen eine Revision der Eisenbahngesetzgebung im Sinne einer Kompetenzübertragung eisenbahngesetzlicher Entscheide auf den Bund.

### 2. Das Eisenbahngesetz von 1872

Das Eisenbahngesetz vom 23. Christmonat 1872 bestätigte zwar das Privatbahnprinzip, indem es die Initiative für den Bau und Betrieb von Eisenbahnen weiterhin der privaten Hand beließ. Der Einfluß des Staates wurde jedoch insofern gestärkt, als die Eisenbahnhoheit von den Kantonen auf den Bund übergang und dieser nunmehr die Konzessionserteilung vornahm. Die Kantone sicherten sich allerdings eine gewisse Mitwirkung bei den vorbereitenden Verhandlungen. Da jedoch die Konzessionserteilung eine rein formelle Angelegenheit blieb, dauerte die Freigebigkeit in der Konzessionspraxis weiter an, was sich später insbesondere in finanzieller Hinsicht bitter rächen sollte. Folgende Rechte wurden dem Bunde außer der Konzessionskompetenz übertragen:

Genehmigung der Gesellschaftsstatuten und Baupläne, Überwachung des Bahnbaues, Bewilligungsteilung zur Betriebsöffnung, Aufstellen von Bestimmungen zur Sicherung der technischen Einheit sowie des Betriebes, Kontrolle der Fahrpläne, der Tarife und des Betriebsmaterials.

Der Ausbau und vor allem die Vereinheitlichung der Eisenbahngesetzgebung konnte im Laufe der Jahre erwirkt werden. In den Jahren 1873–1902 wurden nicht weniger als 23 Gesetze, 12 Bundesbeschlüsse und 20 Staatsverträge erlassen bzw. abgeschlossen. Die mißliche finanzielle und technische Lage der vorhandenen Privatbahnen führte erst 1898 nach wiederholt unersprißlichen Versuchen zur Verstaatlichung fünf großer Bahngesellschaften (2450 km Netzlänge). Mit Ausnahme von drei kleineren Eisenbahnunter-

nehmungen, die in der Folge noch verstaatlicht wurden, blieb es bis zur Gegenwart bei dieser ersten Aktion.

## II. Das neue Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957

### 1. Ausgangspunkt der Revision des Eisenbahngesetzes

Vermochte das Eisenbahngesetz von 1872 den Bedingungen eines Grundgesetzes trotz Entstehung der Staatsbahn (1902) voll und ganz zu genügen, so veränderten sich gewisse Voraussetzungen, bedingt durch die Kriegs- und Krisenjahre seit 1914. Die unter einem großen finanziellen Aufwand getätigte Elektrifikation des Staatsbahnnetzes infolge Kohlenmangels sowie die massive Abwanderung des öffentlichen auf den privaten Verkehr setzten den Bahnen stark zu. Die Eisenbahngesetzgebung wies in der Folge immer mehr Hilfeleistungscharakter auf (Hilfeleistung zu kommerziellen und technischen Sanierungen, Entschuldung der SBB). Die den Bahnen inhärente Monopolstellung verflüchtigte sich, ohne daß ihnen die im Interesse der Allgemeinheit und zum Schutze der Bahnbenützer auferlegten Verpflichtungen abgelöst oder entschädigt wurden. Wenn jedoch die Revision des somit nicht mehr zeitgerechten Eisenbahngesetzes von 1872 nicht früher an die Hand genommen wurde, so hat dies seinen besonderen Grund. Mit Recht vertrat der Bundesrat die Auffassung, wonach jeder neuen Spezialgesetzgebung über einen Sektor des öffentlichen Verkehrs ein Versuch zu einer Koordination der verschiedenen Verkehrsträger voranzugehen habe. Bereits im Jahre 1936 äußerte sich der Bundesrat über die Notwendigkeit einer Koordination in einer Botschaft zum neuen Eisenbahngesetz: „Eine Koordination, so wertvoll sie selbst für das Automobil ist, ist für die Eisenbahn unentbehrlich, um ihr, die mit einem gegebenen, von der Allgemeinheit getragenen, hohen Kapitalaufwand und relativ teuren Betriebskosten rechnen muß, einigermaßen sichere Grundlagen zu geben hinsichtlich der Art und Menge ihrer Transporte.“

Leider scheiterten in der Folge alle Versuche, das Koordinationsproblem auf gesetzlichem Wege zu lösen. Sowohl das Verkehrsteilungsgesetz von 1934 als auch die Einführung eines Verfassungsartikels 23ter (staatliche Regelung des Verkehrs auf Schiene, Straße, zu Wasser und in der Luft) im Jahre 1943 sowie die Autotransportordnung von 1951 fanden beim Souverän, d. h. in Volksabstimmungen, keine Gnade. Eine im Jahre 1949 vom Bundesrat eingesetzte Kommission für die Koordinierung des Verkehrs kam in ihrem Bericht vom 30. April 1954 zum Schlusse, daß vorerst eine freiwillige Zusammenarbeit zwischen Schiene und Straße anzustreben sei. Die Kommission empfahl im weiteren: „den Abbau der den Bahnen durch die bisherige Eisenbahngesetzgebung auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und sogenannten bahnfremden Lasten durch eine Revision dieser Gesetzgebung und, wo sich dies mit Rücksicht auf die Interessen der Volkswirtschaft und der Landesverteidigung nicht durchführen lasse, die Abgeltung dieser Lasten.“

Angesichts dieser Situation konnte ein längeres Zuwarten nicht mehr verantwortet werden. Glücklicherweise war die Regierung in der Lage, sich auf Vorarbeiten einer Expertenkommission aus dem Jahre 1936 und auf einen Vorentwurf zu einem neuen Eisenbahngesetz (1940) zu stützen. Aus den zahlreichen (600!) eingegangenen Änderungsanträgen von Bund, Kantonen, Verkehr und Wirtschaft entstand ein zweiter

Gesetzesvorentwurf, der vom Bundesrat, der eidgenössischen Regierung, am 3. Februar 1956 den eidgenössischen Räten vorgelegt wurde.

### 2. Die parlamentarische Behandlung des Eisenbahngesetzes<sup>1)</sup>

Der bundesrätliche Entwurf enthielt keine Bestimmungen über die wichtigsten Anliegen der Bahnen: Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen und unternehmungsfremder Lasten durch den Staat, Angleichung der Privatbahntarife an jene der Bundesbahnen sowie Steuerleichterungen zugunsten der nichtbundeseigenen Bahnen.

Dies veranlaßte die vorberatende Kommission des Ständerates (Schweizerische Länderkammer), nur unter dem einstimmigen Vorbehalt auf die Behandlung des neuen Gesetzes einzutreten, daß der Bundesrat der Kommission über die Abgeltungsfrage Bericht erstatte und Vorschläge unterbreite. Dieser Zusatzbericht erfolgte am 31. Januar 1957, wobei die Regierung eine „vollumfängliche Abgeltung“ der Grundpflichten (Betriebs-, Beförderungs-, Fahrplan- und Tarifpflicht) in ihrem Bericht ablehnte und höchstens eine Abgeltung von „beziehbaren“ Einzelatbeständen gemeinwirtschaftlicher Leistungen als diskutierbar bezeichnete. Ferner verzichtete der Bundesrat auf die Formulierung eines Grundsatzartikels und überließ einen entsprechenden Vorschlag der ständerätlichen Eisenbahngesetzkommission. Im übrigen wurde auch die postulierte Anpassung der Tarife konzessionierter Eisenbahnunternehmungen an jene der SBB mit der Begründung abgelehnt, daß „unter den gegenwärtigen Verhältnissen weder zwingende betriebswirtschaftliche, finanzielle noch volkswirtschaftliche Überlegungen bestünden, welche gerade jetzt für eine Anpassung der Privatbahntarife an die Bundesbahntarife sprechen würden“. Dieser Bericht, welcher nach ausgedehnter Diskussion des Bundesrates der Öffentlichkeit zugänglich gemacht wurde, dürfte aus fiskalischen Motiven heraus derart negativ ausgefallen sein. In der Zwischenzeit hatte nämlich das eidgenössische Finanzdepartement im Zusammenhang mit der Neuordnung der Bundesfinanzen den Bericht einer Kommission veröffentlicht, in dem eine Verstaatlichung von 15 „Privat(bahnen)“ postuliert und zu diesem Zwecke eine jährliche Ausgabe von 45 Mio sfr. vorgesehen wurde.

Im Verlaufe der weiteren Beratungen im Februar 1957 beschloß die ständerätliche Kommission grundsätzlich die Aufnahme einer Bestimmung über die Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen und unternehmungsfremder Lasten der Bahnen durch den Staat. In das neue Eisenbahngesetz wurden überdies Bestimmungen über Maßnahmen zur Annäherung von Tarifen aufgenommen.

Die Vorberatung des Gesetzes durch die nationalrätliche Eisenbahngesetzkommission (zweite Volkskammer) brachte im wesentlichen Zustimmung zu den Abänderungs- und Ergänzungsanträgen der ständerätlichen Kommission. Nachdem die Beratungen der Kommission rechtzeitig abgeschlossen werden konnten, wurde das neue Eisenbahngesetz in der Sommersession durch den Ständerat und in der Herbstsession 1957 vom Nationalrat behandelt. Sowohl im Ständerat als auch im Nationalrat wurde das Gesetz

mit eindrücklicher Einstimmigkeit (32 : 0 bzw. 145 : 0 Stimmen) angenommen. Die mit jedem Bundesgesetz verbundene Referendumsfrist von drei Monaten, innerhalb der 30 000 Stimmbürger eine Volksabstimmung verlangen zu können, ist unbenutzt abgelaufen, so daß dem Inkrafttretensbeschluß des Bundesrates, d. h. der Bundesregierung, nichts mehr im Wege steht. Das neue Eisenbahngesetz dürfte somit spätestens am 1. Januar 1959 Rechtswirkung erlangen.

### 3. Die Bestimmungen des neuen Eisenbahngesetzes

#### A) Allgemeine Bestimmungen

Der erste Abschnitt des Gesetzes enthält die allgemeinen Bestimmungen. Der Bezeichnung „Bundesgesetz über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft“ des Gesetzes von 1872 wurde der längst in den Sprachgebrauch eingegangene Titel „Eisenbahngesetz“ vorgezogen. Kannte das alte Gesetz keine Begriffsbestimmung, so haben sich die Räte für die Aufnahme folgender Definition entschieden: „Eisenbahnen im Sinne dieses Gesetzes sind Unternehmungen, die nach ihrer Zweckbestimmung von jedermann zur Beförderung von Personen und Gütern benützt werden können und deren Fahrzeuge auf oder an Schienen laufen.“ Das Eisenbahngesetz ordnet die gesamten „Beziehungen der Eisenbahnen zu andern öffentlichen Transportunternehmungen, zu öffentlichen Verwaltungen und zu Dritten“ unter Vorbehalt der Gesetzgebung über die Bundesbahnen (bereits erlassenes Bundesbahngesetz vom 25. Juni 1944) und der andern auf Eisenbahnen anwendbaren bundesrechtlichen Vorschriften.

Artikel 2 übernimmt geltendes Recht und unterscheidet zwischen Haupt- und Nebenbahnen, wobei Hauptbahnen als „normalspurige Bahnen, die dem inländischen und internationalen Durchgangsverkehr dienen“ definiert werden, Nebenbahnen als „normalspurige Bahnen, die in der Hauptsache nur dem Verkehr einer bestimmten Landesegend dienen, ferner alle Schmalspurbahnen, Zahnradbahnen, Straßenbahnen und Standseilbahnen“. Diese Unterscheidung liegt im begründeten Interesse der Nebenbahnen, an welche bezüglich der technischen Anforderungen besonders finanziell ins Gewicht fallende Erleichterungen gewährt werden.

#### B) Konzession

Die Bestimmungen über Erteilung, Erneuerung und Erlöschen der Konzession, die nach wie vor in den Kompetenzbereich des Bundes fallen, werden im zweiten Abschnitt (Art. 5–9) geregelt. Konzessionsbehörde bleibt mit Rücksicht auf die Bedeutung der für den öffentlichen Verkehr des Landes wichtigen Bahnen die Legislative, d. h. die eidgenössischen Räte (National- und Ständerat). Bei Notlage oder aus andern wichtigen Gründen kann nach Artikel 8 der Bundesrat der konzessionierten Bahnunternehmung Erleichterungen gegenüber den ihr nach Gesetz und Konzession obliegenden Verpflichtungen gewähren. Der Bundesrat kann ferner die Einstellung eines Bahnbetriebes vorübergehend bewilligen, sofern der Verkehr ganz oder teilweise mit andern als mit Eisenbahnfahrzeugen geführt wird.

#### C) Aufsicht

Im Hinblick auf das öffentliche Interesse werden wie bisher Bau und Betrieb von

<sup>1)</sup> Wir stützen uns auf die Verhandlungsprotokolle der beiden Räte: Amtliches stenographisches Bulletin der Bundesversammlung, Ständerat Sommersession 1957, Nationalrat Herbstsession 1957.

<sup>2)</sup> Der in der Schweiz geläufige Ausdruck „Privatbahnen“ ist insofern irreführend, als diese nichtbundeseigenen Bahnen eigentumsmäßig überwiegend der Eidgenossenschaft selbst, den Kantonen (Länder) und den Gemeinden gehören. Die Beteiligung Privater am Aktienkapital der „Privatbahnen“ des allg. Verkehrs beträgt 22,9%, der Anteil an festen Anleihen und Darlehen sogar nur 9,2%.

Bahnen unter die Aufsicht des Bundesrates gestellt. Im wesentlichen beschränkt sich die Aufsicht auf die Genehmigung der Pläne, der Tarife sowie der Rechnungen und Bilanzen der Bahnverwaltungen. Die unter diesem Abschnitt folgenden Bestimmungen betreffen im weiteren Nationalität von Verwaltung und Personal (Mehrheit der Verwaltungsmitglieder und in der Regel ständiges Personal sollen aus Schweizerbürgern bestehen), Vertretung im Verwaltungsrat (Beiträge- und Darlehensgläubiger), Genehmigung der Statuten durch Aufsichtsbehörde, der Geschäftsbericht und Protokolle von Generalversammlungen zuzustellen sind.

#### D) Bau und Betrieb

a) Zur Sicherstellung der Anforderungen, die der moderne Verkehr bezüglich Sicherheit und Leistungsfähigkeit an die Bahnen stellt, haben die Unternehmungen ihre Bahnanlagen und Fahrzeuge gemäß dem Stande des Verkehrs und der Technik zu erstellen, zu unterhalten und zu erneuern. Sie werden überdies verpflichtet, die nötigen Reglemente zu erstellen und diese sowie die Pläne von Bauvorhaben der Aufsichtsbehörde zur Genehmigung vorzulegen. Die Bahnen sind gemäß Gesetz nach möglichst einheitlichen Grundsätzen zu betreiben und zu verwalten. Den Nebenbahnen können Erleichterungen und Vereinfachungen eingeräumt werden, soweit dies ihrer Eigenart und Zweckbestimmung entspricht.

#### b) Kreuzungen Bahn/Straße

Der Verkehr auf der Schiene wie derjenige auf der Straße haben ein Maß angenommen, welches nach wirksameren Sicherheitsmaßnahmen bei Kreuzung der beiden Verkehrsträger ruft. Interessanterweise ist der Prozentsatz der Unfälle, die sich auf Niveauübergängen aus Zusammenstößen von Bahn- und Straßenfahrzeugen ereignet haben, an der Gesamtheit der Straßenverkehrsunfälle gemessen, verhältnismäßig klein (1955 : 0,25%, 1956 : 0,47%). Etwas höher fällt die Anzahl der bei Kollisionen von Bahn und Auto getöteten Personen. Sie betrug im Jahre 1955 2% und im Jahre 1956 3,4% aller tödlichen Straßenverkehrsunfälle. Diese unerfreuliche, in der Presse immer wieder erwähnte Tatsache veranlaßt die gesetzgebenden Behörden, neue Bestimmungen über Kreuzungen Bahn/Straße zu erlassen. Nicht nur wird die bisherige Praxis, wonach neue Kreuzungen und Veränderungen oder Verlegungen von bestehenden Kreuzungen der Genehmigung der Aufsichtsbehörde unterliegen *expressis verbis* in das Gesetz aufgenommen, sondern Artikel 24 schreibt vor, daß neue Kreuzungen in der Regel als Unter- oder Überführungen zu erstellen seien. Wichtiger ist die Frage der Kostentragung bei der Erstellung neuer oder Änderung bestehender Übergänge zu werten, nachdem allseits der Wille vorhanden ist, Niveauübergänge zu beseitigen. Die aus der Zeit der Entstehung der Bahnen stammenden und zu ihren Ungunsten lautenden Vorschriften werden entsprechend der Veränderung der Verhältnisse in dem Sinne geändert, als die beiden Verkehrswege Bahn und Straße in der Kostentragung grundsätzlich gleichgestellt werden. Demzufolge trägt derjenige Teil die Kosten, durch dessen Bedürfnisse die Änderung verursacht oder verlangt wird (sog. Verursachungs- oder Kausalitätsprinzip). Die aus der Änderung entstehenden Vorteile werden in Rechnung gestellt und dem Nutznießer berechnet: beispielsweise die Höhe der kapitalisierten Bewachungskosten, wenn durch die Beseitigung des Überganges die Kosten der Bewachung eines Niveauüberganges für die Bahn wegfallen. Die beschriebene Kostenteilung findet „sinn-

gemäß Anwendung auf die Kosten für Unterhalt und Erneuerung sowie für alle vorübergehenden und dauernden Maßnahmen zur Verhütung von Unfällen an der Kreuzungsstelle mit Einschluß der Bedienung der dazu bestimmten Anlagen“. Von dieser vorerwähnten Ordnung ausgenommen sind Vereinbarungen zwischen den Beteiligten, welche die Kostenaufteilung anders regeln. Diese letztere Bestimmung ist wohl für die praktische Ausführung die wichtigere, indem in den letzten Jahren die Kostenaufteilung insbesondere durch gegenseitige Vereinbarungen gelöst werden konnte.

#### c) Anschlußgewährung und Mitbenützung von Anlagen

Zu einer unter den Bahnen (Bundes- und Privatbahnen) umstrittenen Frage wurde die Regelung der Anschlußgewährung und Mitbenützung von Einrichtungen auf Stationen und Strecken. Der Grundsatz, wonach die anschlusssuchende Bahn (meistens Privatbahn) der anschlusßgewährenden Bahn (in der Hauptzahl der Fälle die Bundesbahnen) für die daraus entstehenden Mehrlasten angemessen zu entschädigen habe, war jedoch unbestritten, ebenso die Berücksichtigung der Vorteile, die der anschlusßgewährenden Bahn aus dem Anschluß erwachsen (Zubringerdienst!). Unstimmigkeiten ergaben sich aber immer wieder bei der Berechnung dieser Vorteile, hatten doch gewisse Privatbahnen bis zu 14,4% ihres Betriebsaufwandes als Gemeinschaftschädigungen an die SBB abzuliefern. Glücklicherweise konnten sich die beiden Parteien in freier Vereinbarung bei einer globalen Reduktion von einem Drittel der von den Bundesbahnen bisher verlangten Entschädigung finden, so daß es dem Parlament erspart wurde, durch entsprechende Gesetzesformulierung als Schiedsrichter in dieser Sache aufzutreten.

#### d) Fahrplandpflicht

Für die Ausgestaltung des Fahrplans im allgemeinen und der Anschlüsse im durchgehenden Verkehr ist nach Artikel 36 wie bisher das Bedürfnis des Verkehrs und die Leistungsfähigkeit der Anlagen maßgebend. Die Bestimmungen dieses Artikels verpflichten die Eisenbahnen, den durchgehenden Verkehr einschließlich Wagenlauf zu erleichtern, die direkte Abfertigung von Personen und Sachen einzurichten und insbesondere bei der Aufstellung des Fahrplans nach Möglichkeit die Anschlüsse zu gewährleisten. Unter den heutigen Wettbewerbsbedingungen müßten sich die Bahnen logischerweise bei der Gestaltung des Fahrplans nach der betriebswirtschaftlichen Seite hin orientieren. In Anerkennung dieser Sachlage wurde, in Übereinstimmung mit der Expertenkommission für die Koordinierung des Verkehrs, ein weiterer Passus mit folgendem Inhalt gewählt: „Erfordert das Interesse am durchgehenden Verkehr von einer Bahnunternehmung besondere, billigerweise nicht ihr allein zumutbare Leistungen, so hat, wer die Leistung verlangt, angemessen an deren Kosten beizutragen.“

#### E) Besondere Leistungen für öffentliche Verwaltungen

Aus der staats- und volkswirtschaftlichen Bedeutung der Eisenbahnen heraus sind im Verlaufe der Jahre zahlreiche Verpflichtungen zugunsten der öffentlichen Verwaltungen des Bundes, der Kantone, der Gemeinden und anderer öffentlich-rechtlicher Körperschaften entstanden, auf die nicht mehr verzichtet werden kann. Die Bahnen werden beispielsweise gehalten, zugunsten öffentlicher Verwaltungen besondere Anlagen und Einrichtungen entsprechend den Bedürfnissen der militärischen und wirtschaftlichen

Landesverteidigung zu erstellen oder die Benützung ihrer Anlagen zu dulden. Im weiteren sehen sich die Bahnunternehmungen im öffentlichen Interesse in der Ausübung ihres „Transportgeschäftes“ eingeschränkt und werden verpflichtet, gewisse Transporte zu besonderen Beförderungsbedingungen und Taxen auszuführen (Militärtransporte, Beförderung von Postgut, Leistungen aus der Zollgesetzgebung, aus Vorschriften des öffentlichen Gesundheitswesens). In Abänderung der bisherig erbrachten ungenügend oder überhaupt nicht entschädigten Leistungen haben die Bahnen nach neuem Eisenbahngesetz Anspruch auf angemessene<sup>7)</sup> Vergütung ihrer Dienstleistungen, übrigens ein Gebot richtiger Betriebsführung.

Nicht als besondere Leistungen für öffentliche Verwaltungen im Sinne des vorliegenden Gesetzes sind die den Eisenbahnunternehmungen auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und unternehmungsfremden Lasten zu bezeichnen, die ihrer besonderen Problematik und Eigenart wegen in dieser Abhandlung in einem separaten Abschnitt behandelt werden.

#### F) Förderung der Eisenbahnen und Hilfeleistung

Die zum Teil durch die ungünstige Verkehrsentwicklung der 30er Jahre notleidend gewordenen Bahnen wurden in den Jahren 1939, 1940 und 1951 durch öffentliche Mittel (Privatbahnhilfegesetz) finanziell wieder aufgerichtet. Die inzwischen eingetretene Teuerung und der fortgesetzte Verkehrsrückschwund erschwerten jedoch die Durchführung aller damals vorgesehenen technischen Verbesserungen und Neuerungen, zumal die Bundeskredite zur Hauptsache für Bilanzsanierungen beansprucht werden mußten. Um die noch ausstehenden technischen Sanierungen durchführen zu können, sieht das Gesetz eine Kannvorschrift in Artikel 56 vor:

„Der Bund kann den konzessionierten Bahnunternehmungen<sup>8)</sup>, die für den allgemeinen Verkehr des Landes oder einer Landesgegend von erheblicher Bedeutung sind, Beiträge und Darlehen gewähren zur Erstellung und Ergänzung von Anlagen und Einrichtungen sowie zur Anschaffung von Fahrzeugen, wenn dadurch die Wirtschaftlichkeit oder die Sicherheit des Betriebes wesentlich gehoben werden kann.“

Bisher sind 63 Privatbahnen in den Genuß der Privatbahnhilfegesetze gelangt, doch haben sich diese Hilfeleistungen als nicht genügend erwiesen, und das gesteckte Ziel konnte nur teilweise verwirklicht werden: die kostspielige Gewährleistung der Sicherheit und der immer schärfer werdende Wettbewerb stellen an die Bahnen eben immer höhere finanzielle Anforderungen.

Als weitere Bekräftigung aller Rationalisierungsbestrebungen ist die Erleichterung bei Betriebsumstellungen seitens des Bundes zu werten. Die Eigenossenschaft kann die Einführung von Straßentransportdiensten als Ergänzung oder als Bahnersatz fördern, soweit der Verkehr wirtschaftlicher bedient werden kann und die bisherige Verkehrsbedienung gewährleistet bleibt oder durch entsprechende Vorteile aufgewogen wird. Einige durchgeführte Betriebsumstellungen haben erwiesen, daß unter Umständen

<sup>7)</sup> „Daranter verstehen wir eine Vergütung, welche mindestens die Selbstkosten deckt, und, wo im öffentlichen Interesse besondere Anlagen und Einrichtungen der Bahn erstellt oder vorhandene erweitert oder angepaßt werden müssen, die Verzinsung und die Abschreibungskosten für den darauf entfallenden Teil des aufgewendeten Kapitals einschließt.“ Vgl. Botschaft des Bundesrates vom 3. 2. 1956, S. 42.

<sup>8)</sup> Dazu gehören die Schweizerischen Bundesbahnen nicht, da deren rechtliche Stellung nicht von einer Konzession, sondern von einem Gesetz (1944) abhängt.

Betriebsumstellungen einen geringeren Kapitaleinsatz erfordern, als für die technische Rekonstruktion der Bahn aufgewendet werden müßte.

Die mit wenigen Unterbrüchen immer wieder aus den vorstehend erwähnten Gründen notwendig gewordene finanzielle Stützung einzelner Privatbahnunternehmungen zur Aufrechterhaltung ihres Betriebes wird auch im neuen Gesetz verankert. Allerdings wird diese Hilfe auf Bahnen beschränkt, welche für den allgemeinen Verkehr des Landes oder einer Landesgegend unentbehrlich sind. Damit soll die Möglichkeit der Umstellung dauernd notleidender Eisenbahnunternehmungen gefördert werden. Die Nutznießer der Bundeshilfe zur Aufrechterhaltung des Betriebes haben den Nachweis zu erbringen, „daß ihre Einnahmen nicht hinreichen, um die Betriebsausgaben samt den vorgeschriebenen Abschreibungen an Bahnanlagen, Einrichtungen und Fahrzeugen zu decken“ (Art. 58, 2). Mit dem Einbezug der Abschreibungen wird der Tatsache Rechnung getragen, wonach bisher in zahlreichen Fällen sehr ungenügende Abschreibungen vorgenommen werden konnten, was die Unternehmungen hinderte, ihre Anlagen zu erneuern und zu immer neuen Hilfsbegehren zum Zwecke der technischen Rekonstruktion rief<sup>9)</sup>.

In das Kapitel Hilfeleistung gehört des weitern die Bundeshilfe in Form von Beistritten zu den Kosten der Wiederherstellung oder des Ersatzes beschädigter oder zerstörter Anlagen und Fahrzeuge infolge Naturschäden (Lawinen, Steinschlag, Überschwemmungen u. a. m.).

Eine rege Diskussion ergab sich aus den Bestimmungen, welche die finanzielle Mitwirkung der Kantone vorsehen. Diese haben zu den Kosten der technischen Verbesserungen angemessen beizutragen, wie übrigens auch zu den Maßnahmen des Bundes zur Umstellung oder Aufrechterhaltung des Betriebes. Die Beteiligung der einzelnen interessierten Gliedstaaten an öffentlichen Werken, zu welchen von jeher die Eisenbahnen gezählt wurden, ist zwar immer vorausgesetzt gewesen. Dies galt auch für die bisherigen Hilfsaktionen zugunsten der Privatbahnen. Nach den Bestimmungen des Artikels 60 haben die Kantone jedoch nur noch einen „halb so hohen Betrag wie der Bund zur Verfügung zu stellen. Ausnahmsweise kann der Kantonsbeitrag entsprechend der Finanzkraft der beteiligten Kantone angemessen herabgesetzt werden“. Damit berücksichtigt der Gesetzgeber die Finanzkraft der einzelnen Kantone und hebt mit der neuen Kostenteilung, zwei Drittel Bund, ein Drittel Kantone, in gewissem Sinne zum Teil die bisherige Benachteiligung derjenigen Kantone auf, welche wenig Bundesbahnstrecken, aber viel Privatbahnstrecken aufweisen. Die „Privatbahnkantone“<sup>9)</sup> haben bereits große finanzielle Opfer für ihr Eisenbahnnetz erbracht und werden trotz neuem Eisenbahngesetz noch Lasten zu tragen haben, dies im Gegensatz zu den „Bundesbahnkantonen“. Diese Kostenaufteilung stellt somit nichts anderes als einen Akt eigenössischen Finanzausgleiches dar. Mehr deklaratorische Bedeutung besitzt die Bestimmung, wonach die Heranziehung von Gemeinden und andern Körperschaften des öffentlichen Rechts Sache der Kantone sei, weil diese Rückgriffsmöglichkeit von den Kantonen unterschiedlich gehandhabt wird.

Eine finanzielle Entlastung für die Privatbahnkantone, welche gesamtwirtschaftlich

<sup>9)</sup> „Ferner hat der Umstand, daß durch die Jahre hindurch Abschreibungen nur bedächtig vorgenommen werden konnten, wesentlich zur Sanierungsbedürftigkeit der Bahnunternehmungen beigetragen.“ Vgl. Botschaft, S. 30.

<sup>9)</sup> Als typische Privatbahnkantone gelten Appenzel bei der Rhoden mit 0 km Bundesbahnen und 65 km „Privat“-bahnstrecken, Graubünden mit 20 bzw. mit 472 km „Privat“-bahnen, Bern mit 404 km Bundesbahnen und 649 km „Privat“-bahnen.

gesehen eher zur Kategorie der von der wirtschaftlichen und fiskalischen Prosperität weniger gesegneten Landesteilen gehören, bringt die Annäherung der Tarife konzessionierter Bahnunternehmungen (Privatbahnen) an jene der Bundesbahnen.

### G) Tarifwesen

Als Folge einer viel ungünstigeren Verkehrsstruktur — die Bundesbahnen weisen je Kilometer Eigentumslänge eine aus dem Personenverkehr dreimal, aus dem Güterverkehr viermal so hohe Einnahme auf als der Einnahmedurchschnitt der 15 landeswichtigen Privatbahnen — wurden die Privatbahnen gezwungen, seit Inbetriebnahme ihrer Strecken höhere Tarife zu erlassen. Neben der geringen Verkehrsdichte werden die nämlichen Privatbahnen besonders in Gebirgsgegenden mit höheren Bau- und Betriebskosten (zahlreiche Viadukte und Tunnels, Lawinenverbauungen, Schneeräumung im Winter) belastet<sup>7)</sup>. Die Unmöglichkeit eines Tarifausgleichs durch gutrentierende Talstrecken (Beispiel Bundesbahnen) begründen im weiteren höhere Tarife durch Entfernungs- und Bergzuschläge<sup>8)</sup>.

Die in der vorparlamentarischen Diskussion umstrittene Annäherung der Tarife konzessionierter Bahnunternehmungen an jene der Bundesbahnen bedeutet vor allem eine Leistung des Bundes zugunsten der von den Privatbahnen bedienten Gegenden, was uns folgende Stelle aus dem Bericht des Bundesrates an die ständerätliche Eisenbahngesetzkommission vom 30. Januar 1957 deutlich vor Augen führt: „Für die 15 von der Eisenbahnrückkaufskommission für eine allfällige Verstaatlichung vorgeschlagenen Bahnen dürfte nach ihrer Meinung der bei einer Herabsetzung der Tarife auf das Niveau der SBB eintretende jährliche Einnahmeausfall nicht viel weniger als 30 Mio Franken betragen. Gestützt auf die gegenwärtig gültigen Tarifgrundlagen und berechnet für das Jahr 1954 schätzen wir den Ertragsausfall sämtlicher Privatbahnen des allgemeinen Verkehrs auf rund 44 Mio Franken.“ Bezüglich der verkehrswerbenden Auswirkungen einer Tarifreduktion fährt der Bericht weiter: „Sicher steht indessen fest, daß insgesamt bei weitem keine Kompensation des Ertragsausfalles durch Einnahmen aus dem zu erwartenden Mehrverkehr eintreten würde.“ Auch in dieser Frage spielt die politische Zweckmäßigkeit vor der verkehrswirtschaftlichen Weitsicht die größere Rolle; der vorerwähnte Bundesratsbericht trifft hier ins Schwarze, wenn er sich mit folgenden Worten zum Problem äußert: „Die Privatbahnen würden durch Tarifanpassungsmaßnahmen finanziell nicht entlastet, sondern belastet.“

### H) Übrige Bestimmungen des Eisenbahngesetzes

In den Abschnitten 9 bis 13 werden: das Rechnungswesen, der Rückkauf, die Personalfiskalkassen, die Strafbestimmungen und Verwaltungsmaßnahmen sowie die Übergangs- und Schlußbestimmungen geordnet.

<sup>7)</sup> Unterbaukosten pro Kilometer Eigentumslänge 1956:

Schweiz, Bundesbahnen	Sfr. 329 802,—
Bodensee-Toggenburgbahn	Sfr. 428 235,—
Lötschbergbahn	Sfr. 1 125 435,—

<sup>8)</sup> Die Bundesbahnen haben im Jahre 1952 auf politischen Druck hin alle Berg- und Distanzzuschläge aufgehoben.

Distanz- und Bergzuschläge einiger Privatbahnen:

Tarife der Lötschbergbahn	sind 55% (Personenverk.), 58,1% (Güterverk.) höher als SBB
Tarife der Rätischen Bahnen	sind 22% (genereller Durchschnitt) höher als SBB
Tarife der Südtostbahn	sind 66,2% höher als SBB

Da diese Gesetzesbestimmungen keine ausgesprochene Problematik aufweisen, die einer eingehenden Beschreibung wert wären, beschränken wir uns auf ihre summarische Darstellung.

Die im neuen Gesetz angestrebte formelle und materielle Vereinheitlichung des Rechnungswesens bildet die Voraussetzung einer notwendigen Übersicht über die finanzielle Lage der Eisenbahnen. Dieses „Imbildeisen“ über die finanziellen Verhältnisse der Unternehmung selbst und über die finanziellen Verknüpfungen zwischen öffentlicher Hand und Eisenbahn ist nicht zuletzt ein Erfordernis rationellen und wirtschaftlichen Geschäftsgebarens. Das Rechnungswesen der schweizerischen Eisenbahnen fußt, wenige Abweichungen ausgenommen, auf den Bestimmungen des schweizerischen Obligationenrechts für Aktiengesellschaften.

Während der Eidgenossenschaft gemäß Konzessionen und Artikel 75 des Gesetzes ein Recht auf Rückkauf zusteht, können die Bahnunternehmungen einen Anspruch, vom Bunde erworben zu werden, nicht geltend machen. Von diesem Recht wird jedoch der Bund auch in Zukunft, wie schon unter dem Rückkaufgesetz von 1897, nur Gebrauch machen, wenn es höhere Landesinteressen gebieten, vor denen diejenigen der Bahnverwaltungen zurückzutreten haben.

Die Übergangsbestimmungen enthalten in Artikel 95, 2 die Bestimmung, wonach der Bund auch konzessionierten Straßentransportdiensten, welche Bahnen des allgemeinen Verkehrs ersetzen oder aus Umstellungen von Bahnen hervorgegangen und notwendig sind (Artikel 58) Hilfe zur Aufrechterhaltung des Betriebes gewähren kann. Mit dieser neuen Bestimmung sollen Betriebsumstellungen gefördert werden, durch welche finanzielle und technische Vorteile zu erreichen sind.

## III. Die Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Pflichten und unternehmungsfremder Lasten

### 1. Die Forderung nach Abgeltung

Das verkehrspolitische Kernstück und damit auch der umstrittenste Abschnitt des Eisenbahngesetzes bildet die Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen und unternehmungsfremder Lasten. Da der Werdegang und die Analyse dieser die Eisenbahnen aller Länder betreffende Problematik bereits in zahlreichen Abhandlungen dargestellt und untersucht wurde<sup>9)</sup>, beschränken wir uns auf das unseres Erachtens Wesentlichste dieser praktischen und typisch schweizerischen Lösung.

Einen ersten Vorstoß zugunsten der Abgeltung ihrer unternehmungsfremden Lasten und gemeinwirtschaftlichen Leistungen durch die öffentliche Hand unternahm der Verwaltungsrat der Bundesbahnen und der Verband Schweizerischer Transportunternehmungen (Spitzenorganisation der Privatbahnen) im Jahre 1951 durch entsprechende Eingaben an den Vorsteher des Post- und Eisenbahndepartementes. Als abgeltungswürdige Tatbestände wurden geltend gemacht:

<sup>9)</sup> Wir verweisen insbesondere auf:

Meyer H. R. Das Problem der Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen und unternehmungsfremder Lasten der Eisenbahnen durch den Staat. Die Schweiz auf dem Wege zu einer praktischen Lösung. Internationales Archiv für Verkehrswesen, Heft 10/1957.

Von den Bundesbahnen:

a) *Unternehmungsfremde Lasten*

- Vorzinsung des Fehlbetrages der Pensions- und Hilfskasse
- Surbalverpflichtung (Defizitdeckung eines Postautobetriebes durch die SBB wegen nicht erbauter Bahnlinie)
- Berücksichtigung der einheimischen Produktion

b) *Gemeinwirtschaftliche Leistungen*

- Tarifzugeständnisse an einzelne Landesgegenden
- Ausnahmetarife des Güterverkehrs
- Sozialtarife (Arbeiter- und Schülerabonnements usw.)
- Taxenermäßigungen im Militärverkehr
- Ständige Transportbereitschaft

Von den Privatbahnen wurden nur *gemeinwirtschaftliche Leistungen* aufgezählt:

- Staffeltarif im Personenverkehr
- Ausnahmetarife des Güterverkehrs
- Sozialtarife, Taxenermäßigungen im Militärverkehr sowie zivile, wehrwirtschaftliche und militärische Transportbereitschaft

Die Bundesbahnen schätzten ihre Abgeltungsforderungen auf rund 30 bis 40 Mio Franken jährlich. Bei den Parlamentsverhandlungen wurden für die Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen der Privatbahnen 6 Mio Franken in Rechnung gestellt. Die Forderung auf Abgeltung wurde im übrigen von der eidgenössischen Koordinationskommission übernommen und in ihrem Bericht vom 30. April 1954 zur Ausführung empfohlen.

## 2. Die grundsätzliche Verankerung

Nachdem bereits in den Vorverhandlungen seitens des Bundesrates eine starke Opposition gegen den Abgeltungsanspruch bestand (vergleiche einleitende Bemerkungen unter II/2), erfolgte die eigentliche gesetzgeberische Arbeit in den Spezialkommissionen resp. in den Räten.

Artikel 49 regelt den Grundsatz und bestimmt:

„Der Bund entschädigt nach Maßgabe der Bestimmungen dieses Abschnittes die schweizerischen Bahnunternehmungen des allgemeinen Verkehrs für die finanziellen Nachteile aus den ihnen durch Gesetz und Konzession oder in anderer Weise auferlegten gemeinwirtschaftlichen Leistungen und unternehmungsfremden Lasten. Unternehmungsfremde Vorteile sind in Rechnung zu stellen.“

Die unternehmungsfremden Vorteile verstehen sich vor allem für die Bundesbahnen und betreffen Streikverbot, günstige Verzinsung des Dotationskapitals und des Kontokorrentkredites der SBB, bevorzugte Stellung der SBB auf dem Kapitalmarkt, Befreiung der Militärdienstpflicht sowie Steuerprivilegien der Bundesbahnen.

Die Umschreibung der abzugeltenden Tatbestände erfolgt in Artikel 50:

„Gemeinwirtschaftliche Leistungen ergeben sich aus den Grundpflichten, welche den Eisenbahnen den Charakter öffentlicher Verkehrsdienste verleihen (Betriebspflicht, Fahrplanpflicht, Beförderungspflicht, Tarifpflicht), sowie aus solchen tarifarischen

und betrieblichen Maßnahmen, die in besonderer Weise volkswirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Bedürfnissen Rechnung tragen, insofern es sich um Leistungen handelt, die eine Bahnunternehmung bei kaufmännischer Geschäftsführung ohne entsprechenden Ausgleich nicht übernehmen könnte.“

Als gemeinwirtschaftlich sind solche Leistungen zu bezeichnen, die den Bahnen im allgemeinen Interesse auferlegt sind, die sie aber als privatwirtschaftliche Unternehmungen mit kaufmännischer Geschäftsführung nicht übernehmen könnten. Diese Leistungen charakterisieren sich als zusätzliche Belastungen ohne entsprechendes Entgelt. Aus diesem Grunde sind sie den Bahnen als Maßnahme einer Angleichung ihrer Wettbewerbsbedingungen an jene des Straßentransportgewerbes und als Akt eines Ausgleichs der regional und kanton verschieden Privatbahnbelastungen durch den Bund abzugelten.

Eine Berechnung der Abgeltung kann auf verschiedene Weise vorgenommen werden: getrennte Berechnungen für die auf den vier Grundpflichten beruhenden Leistungen sowie der übrigen Leistungen aus Einzelatbeständen oder aber Globalentschädigung im Sinne einer Pauschalleistung. Sah Variante I des Post- und Eisenbahndepartementes<sup>19)</sup> einen Beitrag für die Belastung aus den Grundpflichten von vier Mio Franken (Summe des jährlich den Eisenbahntransporten auferlegten Frachtkundenstempels) und eine Globalentschädigung für Einzelatbestände vor, so empfahl Variante II die wesentlich einfachere Lösung einer einmaligen jährlichen Globalentschädigung für alle Verpflichtungen auf Grund des gesetzlich vorgeschriebenen Abschreibungsbedarfes der einzelnen Privatbahnen. Es zeigte sich jedoch bald, daß eine Lösung des Problems über den Weg der Berechnung von Einzelatbeständen zu keinem befriedigenden Ergebnis führen konnte, wollte man nicht Gefahr laufen, einem beachtlichen und umständlichen Verwaltungsapparat Vorschub zu leisten. Dem zweiten Vorschlag wurde somit der Vorzug gegeben, da die gesetzlich vorgeschriebenen Abschreibungen nichts anderes als den Erneuerungsbedarf einer Bahn darstellen und insofern für die zu leistenden Entschädigungen eine geeignete Grundlage bilden, als sich dieser Erneuerungsbedarf im wesentlichen aus den Grundpflichten ergibt. Reiche Nahrung fand die Diskussion bei der Festlegung der Höhe des als Abgeltung auszurichtenden Prozentsatzes des Abschreibungsbedarfes. Der Abschreibungsbetrag der 67 Privatbahnen des allgemeinen Verkehrs beträgt bei einem ursprünglichen Baukonto von rund einer Milliarde Franken rd. 15 Mio Franken. Das vom Eisenbahndepartement vorgeschlagene und hierauf von den Räten festgelegte Drittel – ein höherer Prozentsatz, obwohl gerechtfertigt, wurde aus abstimmungspolitischen Gründen fallengelassen – wird eine jährliche Ausgabe von fünf bis sieben Mio Franken zur Folge haben.

Im Hinblick auf die besondere Lage der Bundesbahnen als Staatsbahn und ihrer engen Verknüpfung mit dem Staate und seinen Finanzen (Defizitdeckung) wurden diese von der beschriebenen Abgeltungsberechnung ausgenommen (Art. 51, 2<sup>11)</sup>). Dagegen haben

<sup>19)</sup> Vgl. Meyer H. R., a.a.O.

<sup>11)</sup> Artikel 51 lautet: „Als Globalentschädigung für ihre gemeinwirtschaftlichen Leistungen entrichtet der Bund den konzessionierten Bahnunternehmungen an die in Artikel 66, Absatz 2, vorgeschriebenen Abschreibungen einen jährlichen Beitrag von 33 1/2 Prozent. Entschädigungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen der Schweizerischen Bundesbahnen werden durch einfachen Bundesbeschluss festgesetzt.“ Artikel 66, 2: „Die Abschreibungen sind auf Grund der Erstellung und Anschaffungskosten, der wahrscheinlichen Nutzungsdauer der Anlagen und des voraussichtlichen Wertes abgehenden alten Materials festzusetzen und von der Aufsichtsbehörde zu genehmigen.“

die eidgenössischen Räte die Unterstellung der konzessionierten Schiffahrtsunternehmungen unter die Bestimmungen über die Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen beschlossen. Diese Regelung wird lediglich für die Dampfschiffgesellschaft des Vierwaldstättersees von Bedeutung sein.

Die unternehmungsfremden Lasten als „Aufwendungen, die mit der Aufgabe der Eisenbahn als öffentlichem Verkehrsdienst in keinem Zusammenhang stehen“, werden ebenfalls durch einen Beschluß der Bundesversammlung (beide Räte) festgesetzt, da die Tatbestände unternehmungsfremder Lasten selten auftreten und im gegenwärtigen Augenblick noch umstritten sind.

### Schlußbemerkungen

Die Schweizerische Eisenbahngesetzgebung bedurfte dringend einer Revision; mit ihrer Neufassung sind hoffentlich Probleme gelöst worden, die in anderen Ländern noch umstritten und in der Schwebe sind. Der im Eisenbahngesetz vorgezeichnete Weg einer Entschädigung der die Bahnen belastenden Auflagen zugunsten der Allgemeinheit ist nicht mühselos und ohne Anstrengungen verschiedener Behörden zustande gekommen.

Die finanziellen Konsequenzen für die Bundeskasse, ein von den Gegnern gerne verwendetes Argument, sind, besonders im Vergleich zum Aufwand für andere Verkehrsträger, durchaus tragbar. Das neue Eisenbahngesetz wird gestützt auf bisherige Erfahrungen und rechnerische Unterlagen jährlich folgende Summen erfordern.

a) Technische Verbesserungen gemäß Artikel 47	6 Mio Franken
b) Aufrechterhaltung des Betriebes gemäß Artikel 49	3 Mio Franken
c) Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen	6 Mio Franken
Total	<u>15 Mio Franken</u>

Zu diesem Betrag bemerkte ein Mitglied des Ständerates gemäß stenographischem Bulletin<sup>1)</sup>: „Von dem in den Richtlinien des eidgenössischen Finanzdepartementes zur Bundesfinanzreform zugunsten der Bahnen eingestellten jährlichen Ausgabenplafonds von 45 Millionen Franken würden also für die Lösung anderer Bahnprobleme, wie Abgeltung bahnfremder Lasten der Bundesbahnen, Umstellung anderer Bahnprobleme, wie Hilfe bei Naturschäden und Tarifannäherungen, noch jährlich 30 Millionen Franken zur Verfügung stehen. Dabei dürften sich die Fälle der Umstellung einer Privatbahn auf eine andere Betriebsart und die Hilfe bei Naturschäden nur relativ selten einstellen und keinesfalls zu jährlich wiederkehrenden Belastungen führen. Für die Abgeltung der Bundesbahnen und die Tarifannäherung bleibt aber ausdrücklich die Spezialgesetzgebung vorbehalten, so daß der Gesetzgeber immer in der Lage sein wird, ihre finanziellen Konsequenzen zu überprüfen und zu berücksichtigen.“ Die vorerwähnten 15 Millionen Franken stellen jedoch keine neue Belastung dar, wurden doch gemäß den Hilfsaktionen des Bundes in den Jahren 1940–1955 zur Deckung von Betriebsfehlbeträgen und zur finanziellen und technischen Wiederaufrichtung von Privatbahnen und Schiffahrtsunternehmungen jährlich 15,51 Millionen Franken aufgewendet.

<sup>1)</sup> S. 134

Die gesetzliche Verankerung des Abgeltungsprinzips hat im Rahmen des Gesamtverkehrs gesehen eine neue Ära schweizerischer Verkehrsgesetzgebung entstehen lassen, die durch ein neuzeitliches Straßenverkehrsgesetz und durch eventuelle neue Verkehrskordinationsbestimmungen im Rahmen einer Straßenbaugesetzgebung ergänzt und weitergeführt werden soll.

Für die schweizerischen Bahnen gilt es weiterhin, alles zu unternehmen, um ihre Selbsterhaltung, den technischen und wirtschaftlichen Fortschritt sowie ihre Funktion im Dienste der Allgemeinheit zu gewährleisten.