

Bundesblatt

86. Jahrgang.

Bern, den 31. Januar 1934.

Band I.

Erscheint wöchentlich. Preis 20 Franken im Jahr, 10 Franken im Halbjahr, zuzüglich Nachnahme- und Postbestellungsgebühr.

Einrückungsgebühr: 50 Rappen die Fetitzelle oder deren Raum. — Inserate franko an Stämpfli & Cie. in Bern.

3059

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend den Erlass eines Bundesgesetzes über die Regelung der Beförderung von Gütern mit Motorfahrzeugen auf öffentlichen Strassen.

(Vom 23. Januar 1934.)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Das Bundesgesetz, dessen Entwurf wir Ihnen vorzulegen die Ehre haben, bezweckt, ein geordnetes Zusammenwirken unserer Transport- und Verkehrsanstalten — Eisenbahnen, Lastwagenunternehmungen, Post — sowie eine vernünftige Verkehrsteilung zwischen Schiene und Strasse sicherzustellen. In seinem wichtigsten Inhalt stellt der Entwurf eine Verständigungslösung dar, die die bisherigen Interessengegensätze im Verkehrswesen mildern wird und der sich auch die Wortführer der grossen Wirtschaftsverbände des Landes als Vertreter der Verfrachterkreise angeschlossen haben.

Die Aufgabe ist nicht leicht zu lösen. Es geht dies schon daraus hervor, dass die meisten bisherigen Lösungsversuche, namentlich im Ausland, nur zu Teilerfolgen geführt haben. Man darf dabei nicht leichtthin das, was sich bewährt hat, dem Neuen opfern, aber auch nicht das Neue nur deshalb missachten, um das Alte um jeden Preis beizubehalten. Der schienengebundene Verkehr ist vor weiterer Schwächung zu bewahren und soll nicht mehr dem verhängnisvollen Spiel des unregelmässigen Wettbewerbes ausgesetzt bleiben, andererseits aber auch nicht der neuen Kräfte verlustig gehen, die ihm der Strassenverkehr geben kann. Desgleichen ist die Notwendigkeit und die lebenswichtige Bedeutung der Eisenbahnen für die nationale Wirtschaft zu berücksichtigen; gleichzeitig ist aber anzuerkennen, dass auch das Automobil in unserem Wirtschaftsleben eine wichtige Rolle zu spielen berufen ist. Auf der einen Seite sind die beträchtlichen Vorteile der meisten Eisenbahntransporte — wie Regelmässigkeit, rechtliche und technische Sicherheit, Wohlfeilheit und Leistungsfähigkeit — in Rechnung zu stellen, während andererseits die unbestreitbare Überlegenheit des Motorlastwagens bezüglich Beweglichkeit, Schnelligkeit, Bequemlichkeit

und Billigkeit, besonders im Zubringer- und Verteilerdienst, nicht ausser acht zu lassen ist.

Die Milliardenwerte, die in den Eisenbahnen und in den mit ihrem Schicksal mittelbar oder unmittelbar verbundenen zahlreichen Betrieben angelegt sind, dürfen nicht ohne produktive Verwendung bleiben; das Gegenteil würde den Ruin vieler Einzelexistenzen und Unternehmungen zur Folge haben. Es kann aber auch keine Rede davon sein, sich den durch die Betriebsumstellungen und die technischen Fortschritte aufgezwungenen Abschreibungen widersetzen zu wollen: Organisation, Verwaltung und Betrieb müssen sich mit den neuen Tatsachen abfinden und sich ihnen anpassen.

Es würde nicht verstanden, wenn die natürliche Entwicklung der Automobiltransporte durch die Massnahmen des Gesetzgebers aufgehalten oder auf falsche Geleise gelenkt würde. Das ganze Land und vor allem die Wirtschaft würden sehr bald darunter zu leiden haben.

Die zweckmässige Lösung kann demnach nicht in gegenseitiger nutzloser Bekämpfung und hartnäckiger Befehdung liegen, sie ist nicht im Konflikt zwischen zwei starren Formeln oder zwei absoluten Begriffen zu suchen. Nur aufrichtige Zusammenarbeit, vernünftige Verkehrsteilung und elastische Abgrenzung der beidseitigen Aufgaben und Tätigkeitsbereiche führen zum Ziel. Je mehr die angestrebte Lösung die natürliche Entwicklung der Transporte erfasst, sich derselben anpasst und sie auch beeinflusst, um so besser wird sie sein.

Die von uns vorgeschlagene Lösung ist gewiss nicht vollkommen. Aber trotz ihren Mängeln und Unzulänglichkeiten stellt sie gegenüber dem gegenwärtigen ungeordneten Zustand einen fühlbaren Fortschritt dar, einen beherzten und zugleich wohlüberlegten Versuch, durch die Zusammenarbeit und Verkehrsteilung von Bahn und Auto dem Allgemeininteresse auf Schiene und Strasse zu dienen. Sie wird ohne Zweifel im Laufe ihrer Anwendung mannigfache Änderungen durchmachen. Die Erfahrung wird die vorgesehene Regelung entsprechend den sich ständig wandelnden Bedürfnissen des Wirtschaftslebens ergänzen und verbessern. Dies ist auch der ausschlaggebende Grund, um sie von jedem einengenden Doktrinarismus fernzuhalten und eine zu starre Organisation zu vermeiden. Nur auf diese Weise wird schon von Anfang an ihre Anpassungsmöglichkeit an die wechselnden Erfordernisse der Praxis gesichert sein.

Auf diesen Überlegungen beruht das ganze Gesetz, was zu seinem bessern Verständnis besonders hervorgehoben werden musste.

I. Entstehungsgeschichte des Entwurfes.

Die seit dem Weltkriege einsetzende Entwicklung der Automobilfahrzeuge wirkte umwälzend auf das gesamte Verkehrswesen. Die Revolution der Verkehrstechnik, der wir beiwohnen, lässt sich mit der Verdrängung des Strassenverkehrs durch die Eisenbahn vergleichen, die sich vor drei Vierteljahrhunderten abspielte. Das Automobil ist, am richtigen Orte eingesetzt, zweifellos auch für unsere schweizerische Wirtschaft ein unentbehrliches Verkehrsmittel ge-

worden. In vielen Gegenden ergänzt es das Eisenbahnnetz und erschliesst somit schienenloses Gebiet dem Verkehr, dem Handel, dem wirtschaftlichen Leben. Verschiedene Verkehrsaufgaben, die bisher die Eisenbahn bewältigte, kann es besser erfüllen als die Eisenbahn. Andere Transportleistungen konnte sich das Automobil nur dank der bisherigen staatlichen Bindungen der Eisenbahnen und der völligen Freiheit des Automobils erobern, ohne dass die Allgemeinheit hieraus auf die Dauer einen Nutzen ziehen könnte. Technische Neuerungen haben gewöhnlich Auswüchse und Misstände zur Folge, wenn ihnen nicht gewisse Zügel angelegt werden. So verhält es sich auch mit dem Automobil, dessen nachteiligen Auswirkungen aus höhern volkswirtschaftlichen Gründen durch eine zweckmässige Gesetzgebung begegnet werden muss. Es ist erfreulich feststellen zu können, dass diese Notwendigkeit, die jahrelang umstritten war, endlich erkannt und heute Gemeingut aller am Verkehr beteiligten Kreise geworden ist. Zwar mögen die Meinungen über die Form der rationellen Gestaltung des Strassengüterverkehrs und das Ausmass der hierfür erforderlichen Intervention des Gesetzgebers noch nicht in allen Teilen übereinstimmen. Die Hauptsache aber ist, dass sich die überwiegende Mehrheit der Verkehrsinteressenten auf Grund der bisherigen Erfahrungen zu einem Verkehrssystem bekennt, das den Tätigkeitsbereich der beiden Hauptverkehrsmittel Eisenbahn und Motorfahrzeug gegenseitig abgrenzt. Die neue gesetzliche Ordnung beruht auf dem Grundsatz, dass eine geregelte Verkehrswirtschaft der unregelmässigen Freiheit vorzuziehen ist.

Die ersten Bestrebungen zu einer gesetzlichen Einschränkung des Güterverkehrs mit Motorlastwagen gehen bei den staatlichen und privaten Eisenbahnverwaltungen auf das Jahr 1921 zurück. Damals dachte man jedoch nur daran, die gesetzlichen Beschränkungen, die dem Eisenbahnverkehr auferlegt sind, auch dem Motorlastwagen zu überbinden. Von einer Zusammenarbeit und Verkehrsteilung zwischen beiden Verkehrsmitteln war noch nicht die Rede. Der gewerbmässige Gütertransport mit Motorlastwagen sollte nach der Ansicht der Eisenbahnen ebenso wie der Gütertransport mit Eisenbahnen von einer Konzession abhängig gemacht werden. Die verfassungsrechtliche Grundlage für eine staatliche Einschränkung der Güterbeförderung auf der Strasse erblickten die Eisenbahnvertreter und Befürworter des Konzessionssystems in Art. 37^{bis} der BV; dem Wunsche der Eisenbahnunternehmungen, im eidgenössischen Automobilgesetz auch die Konzessionspflicht für den gewerbmässigen Gütertransport mit Lastwagen zu regeln, konnte jedoch aus verfassungsrechtlichen Bedenken nicht Folge gegeben werden. In den eidgenössischen Räten wurden die Eisenbahnverwaltungen für die Ordnung des Verhältnisses von Eisenbahn und Automobil auf ein Spezialgesetz verwiesen. Die Vorlage eines Konzessionsgesetzes für den Strassengüterverkehr wurde sodann durch die Verwerfung des ersten Automobilgesetzes sehr stark verzögert, weil nach der Auffassung der zuständigen Behörden der Erlass des Automobilgesetzes der Vorbereitung eines Konzessionsgesetzes für den Güterverkehr voranzugehen hatte.

Für den Erlass eines wirksamen Konzessionsgesetzes waren übrigens die Voraussetzungen bis in die jüngste Zeit hinein nicht in befriedigender Weise erfüllt. Ein Gesetz, das lediglich eine gewisse Einschränkung des Lastwagenverkehrs gebracht hätte, ohne gleichzeitig die Zusammenarbeit und Verkehrsteilung, d. h. die Koordination mit den Eisenbahnen zu bringen, hätte, wie die Erfahrungen im Auslande zeigen, das angestrebte Ziel nicht erreicht. Erst mit der Einleitung der Asto-Versuche (Automobil-Stückgut-Transportorganisation) durch die schweizerischen Bundesbahnen wurden endlich die Grundlagen für ein der Allgemeinheit dienendes Koordinationsgesetz geschaffen.

Anlässlich der Gründung der Sesa im Jahre 1926 hatte zwar die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen ihrem Willen zur Zusammenarbeit von Eisenbahn und Automobil deutlich Ausdruck gegeben, indem sie ausführte: «Wir sind uns wohl bewusst, dass das neu aufstrebende Verkehrsmittel, das unleugbare grosse Vorzüge besitzt, nicht mit Gewalt unterdrückt werden kann und auch nicht unterdrückt werden darf. Gegen verkehrstechnische Fortschritte darf eine Staatsbahn, die in ihren Massnahmen nur den Nutzen der Allgemeinheit im Auge zu behalten hat, am wenigsten auftreten. Die Geschäftsleitung der Bundesbahnen hat aber das Recht und die Pflicht, gegen Auswüchse in der Verkehrsorganisation mit allen ihr zu Gebote stehenden Mitteln anzukämpfen. Es muss das Bestreben aller an der Verkehrsentwicklung beteiligten Kreise sein, den Kraftwagen in in das Netz der Eisenbahnunternehmungen so einzugliedern, dass kein Unternehmen das andere in unwirtschaftlicher Weise schädigt.» Mit Recht hatte sich jedoch die Generaldirektion von jeher auf den Standpunkt gestellt, dass ohne Annäherung der rechtlichen Grundlagen der beiden Verkehrsmittel eine zweckmässige Zusammenarbeit nicht erreichbar sei.

In den eidgenössischen Räten ist das Problem Eisenbahn und Automobil schon wiederholt zur Erörterung gelangt. Wir erinnern namentlich an die Motion Bratschi, vom 14. März 1928, die im wesentlichen auf eine gesetzliche Einschränkung der Lastwagentransporte hinauslief und von den eidgenössischen Räten erheblich erklärt wurde. Seither kam die erwünschte gesetzliche Regelung der Gütertransporte mit Lastwagen in der Bundesversammlung jeweilen im Zusammenhang mit der Behandlung der Jahresrechnungen und der Bundesbahnvoranschläge zur Sprache, wobei die einzelnen Votanten ausnahmslos die Notwendigkeit einer gesetzlichen Ordnung betonten.

Dass auch in den zuständigen kantonalen Behörden der Wunsch nach einer gesetzlichen Konzessionsordnung besteht, geht aus dem Beschluss der interkantonalen Justiz- und Polizeidirektorenkonferenz vom 21. Februar 1928 hervor, der folgenden Wortlaut hat: «Das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement wird ersucht, die Frage der Regelung des gewerbmässigen Personen- und Gütertransportes mit Motorfahrzeugen in Verbindung mit den zuständigen Departementen zu prüfen.»

Nach Annahme des eidgenössischen Automobilgesetzes schien der Zeitpunkt gekommen zu sein, um die Vorarbeiten für den Erlass eines Konzessionsgesetzes besonders zu fördern. Dies war um so eher möglich, als die Bundesbahnen bereits auf die ersten Ergebnisse der Versuche mit dem Asto-Dienst aufbauen konnten. Über die Astoversuche, die immer weiter entwickelt wurden, geben die Geschäftsberichte der Bundesbahnen der Jahre 1931 und 1932 einige Aufschlüsse. Zur Auffindung der zweckmässigsten Form der Zusammenarbeit und Verkehrsteilung waren diese Astoversuche von sehr grossem Wert. Ohne sie wäre wahrscheinlich der verhältnismässig rasche Abschluss der Verhandlungen zwischen Eisenbahnverwaltungen und Automobilinteressenten nicht möglich gewesen.

Es ist nicht unsere Absicht, hier das Problem Automobil/Eisenbahn in seiner ganzen Tragweite aufzurollen, das in zahlreichen, der Öffentlichkeit zugänglichen Schriften zur Darstellung gelangt ist. Wir gestatten uns, im besondern auf zwei Veröffentlichungen der schweizerischen Bundesbahnen zu verweisen, aus denen alle wünschbaren Aufschlüsse geschöpft werden können und die den Mitgliedern der Bundesversammlung bereits zugestellt worden sind. Es sind dies «Bundesbahnen und Automobil — Caveant Consules!», herausgegeben von der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen im November 1930, ferner der «Gemeinsame Bericht des Verwaltungsrates und der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen, vom 26. Juni 1933, über die Regelung des Verhältnisses von Eisenbahn und Automobil». Diesem Bericht ist zu entnehmen, dass das Bedürfnis nach Verständigung und einer Verkehrsteilung auf der Automobilseite erstmals in einer Eingabe des Verbandes Schweizerischer Motorlastwagenbesitzer (Aspa) an den Bundesrat, vom 28. April 1932, öffentlich zum Ausdruck kam. Im August 1932 nahm sich auch der Vorort des Schweizerischen Handels- und Industrie-Vereins dieses Problems an und wünschte eine konferenzielle Erörterung des ganzen Fragenkomplexes. Eine erste Konferenz vom 23. November 1932 verlief jedoch ergebnislos, weil die Vertreter der Lastwagenbesitzer vor Erlass der bundesrätlichen Verordnung über das Automobilgesetz keine Verpflichtungen eingehen wollten. Nach Erlass der Vollziehungsverordnung konnte am 5. Januar 1933 eine zweite Konferenz stattfinden, an der auch die Privatbahnen vertreten waren. In dieser Sitzung machte nun ein Vertreter der schweizerischen Automobilindustrie einen bemerkenswerten Vorschlag für die Eingliederung des Motorlastwagens in das schweizerische Verkehrssystem, der eine Verständigung mit den Eisenbahnen und eine im wirtschaftlichen Interesse liegende Lösung des Verkehrsproblems bezweckte. Mit diesen Vorschlägen der Automobilkreise war bereits eine gewisse Annäherung an einzelne von den Bundesbahnen früher schon verfolgte Hauptziele erreicht. Die Verhandlungen wurden fortgesetzt und dauerten bis Ende Mai 1933; sie führten schliesslich zwischen den beteiligten Vertretern der Verkehrsmittel zu einer Verständigung, deren nähere Voraussetzungen in der als Anhang dieser Botschaft beigegebenen «Übereinkunft» niedergelegt sind.

Auf den 24. August 1933 wurden vom eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement der Schweizerische Handels- und Industrieverein, der Schweizerische Gewerbeverband und der Schweizerische Bauernverband zu einer Konferenz eingeladen, um sich als zuständige Wortführer der Verfrachterinteressen grundsätzlich zu der vorliegenden Verständigung auszusprechen. Nicht ohne Genugtuung konnte bei dieser Gelegenheit festgestellt werden, dass auch sie den Entwurf zum Gesetze und die Übereinkunft als annehmbare Grundlagen für die allgemein erwünschte Lösung der Konzessionierung, Verkehrsteilung und Zusammenarbeit betrachten.

II. Verfassungsrechtliche Grundlagen für das Konzessionsgesetz.

Das Konzessionsgesetz stützt sich nach dem gemeinsamen Vorschlag der Eisenbahnverwaltungen und der Automobilinteressenten in erster Linie auf Art. 36, sodann auch auf Art. 34^{ter}, 26 und 37^{bis} der Bundesverfassung. Der Art. 36, der vom Postregal handelt, ist gewissermassen der Verfassungsartikel für das Transportregal. Die Aufgabe der Post besteht namentlich in der Beförderung von Personen und Sachen, soweit dies den allgemeinen und öffentlichen Interessen entspricht. Dies kommt in der Botschaft des Bundesrates vom 13. März 1849 folgendermassen zum Ausdruck: «...Den grössten Vorteil der Zentralisation des Postwesens sehen wir in der allseitigen Erleichterung des Verkehrs, und zwar des ausgedehntesten Verkehrs, betreffe er die Beförderung von Personen oder den Transport von Sachen, gleichviel, ob diese nach Städten, Dörfern oder in Seitentäler, auf Berge oder an abgelegene Orte versendet werden.» Ein Regalrecht braucht nun aber nicht unmittelbar und ausschliesslich durch einen eidgenössischen Verwaltungszweig ausgeübt zu werden. Die Ausübung der durch ein Regal erfassten Tätigkeit kann Gegenstand einer Verleihung werden, was in Wirklichkeit auch häufig der Fall ist. Der Inhalt des Regals wird nicht durch die Verfassung begrenzt, sondern auf dem Wege der Gesetzgebung festgelegt. Nichts hindert deshalb den Gesetzgeber, das in Art. 36 BV verankerte Regal auf andere, bis heute nicht erfasste Transporte auszudehnen, wenn dies im volkswirtschaftlichen Interesse des Landes liegt.

Die Richtigkeit dieser Auffassung ist von Herrn Professor Blumenstein in einem besondern Gutachten über diese verfassungsrechtliche Frage, das von der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen eingeholt wurde, in überzeugender Weise dargelegt worden. Es würde zu weit führen, wenn wir das Gutachten hier vollinhaltlich wiedergeben wollten. Die wichtigsten Ausführungen und die eigentlichen Schlussfolgerungen lauten wie folgt:

«Für die richtige Auslegung des Art. 36, Abs. 1, BV nach der angedeuteten Richtung hin kann deshalb weder eine rein historische, noch auch eine konstruktive Interpretation gewählt werden, sondern lediglich die der modernen Rechtsauffassung entsprechende Auslegung nach dem Zweckgedanken (sogenannte Interessenauslegung). Dabei wird man sich daran zu erinnern haben,

dass die Bundesverfassung mit der Übertragung des Postwesens an den Bund zwar einerseits — wie aus Art. 42, lit. c. BV hervorgeht — fiskalische Zwecke verfolgte, dass sie aber andererseits damit auch eine rationelle Ausgestaltung des Verkehrswesens fördern wollte. Insbesondere sollte damit den Bedürfnissen der schweizerischen Wirtschaft nach einer möglichst zweckmässigen Transportgelegenheit für Personen und Güter Rechnung getragen werden. Es liegt auf der Hand, dass sich die Art und Weise dieses Bedürfnisses im Laufe der Zeit ändert. Die Auslegung des Art. 36 BV, insbesondere aber seine Ausgestaltung durch die Bundesgesetzgebung, können deshalb logischerweise nicht auf dem Standpunkt stehen bleiben, den man dabei in den 40er Jahren des letzten Jahrhunderts eingenommen hat. Die Entwicklung des Verkehrs, die Bedürfnisse des Publikums und namentlich die Ausgestaltung der möglichen Transportarten müssen vielmehr eine ihrem jeweiligen Stand angepasste Beachtung und Berücksichtigung erfahren.

Ist diese Auffassung richtig, so folgt daraus in zwingender Weise, dass der Bund — gestützt auf Art. 36 BV — nicht nur den Eisenbahnen, sondern ebensogut allen andern privaten Transportunternehmungen gegenüber berechtigt ist, an die Ausübung des Beförderungsgewerbes seine Bedingungen zu knüpfen. Dies aus dem Grunde, weil er an sich berechtigt wäre, den ganzen einschlägigen Gewerbebetrieb zu monopolisieren.

Mit Bezug auf die Personenbeförderung hat er dies bereits gestützt auf Art. 1, lit. a, des Postverkehrsgesetzes getan, indem er jene, soweit sie mit regelmässigen Fahrten geschieht, regalfpflichtig erklärt und ihre Durchführung durch private Unternehmungen einzig und allein gestützt auf eine ausgesprochene monopolistische Konzession gestattet. Die Beschränkung der Regalität auf eine Reisendenbeförderung mit regelmässigen Fahrten hat juristisch keine besondere Bedeutung. Art. 36, Abs. 1, BV hätte dem Bundesgesetzgeber auch erlaubt, die Reisendenbeförderung schlechtweg dem Postregal zu unterstellen. Festzuhalten ist jedenfalls daran, dass heute schon der Bund mit Bezug auf die Ausübung des Transportgewerbes, insbesondere soweit sich dieses mittels der Kraftfahrzeuge vollzieht, in einschneidender Weise eingreift und dabei insbesondere vor der Garantie der Handels- und Gewerbefreiheit im Sinne des Art. 31 VB nicht Halt macht.

Es wurde schon weiter oben dargetan, dass in dieser Beziehung eine Unterscheidung zwischen der Reisendenbeförderung und der Güterbeförderung juristisch nicht besteht und dass namentlich kein verfassungsrechtlicher Grund vorliegt, eine solche zu machen. Im fernern wurde ebenfalls nachgewiesen, dass der Bund verfassungsmässig befugt ist, die gestützt auf das Postregal anzuordnenden Beschränkungen des privaten Transportgewerbes auf dem Wege der Gesetzgebung einzuführen. Er hat dies denn auch tatsächlich zu verschiedenen

Malen im Sinne einer sachlichen Ausdehnung des Postregals getan, so z. B. mit Bezug auf die Beförderung von Postkarten im Postgesetz vom 5. April 1894.

Im vorliegenden Falle würde es sich darum handeln, den Warentransport mit Automobilen — im Sinne der geplanten Konzession N — sowohl nach der subjektiven als auch nach der objektiven Seite hin zu beschränken. Die Ausübung des gewerbmässigen Automobiltransportes von Waren würde, abgesehen vom eigentlichen Nahtransport und von den unter die Konzession S fallenden Transportgütern, dem Grundsatz der Handels- und Gewerbefreiheit entzogen. Die Berechtigung hiezu würde nicht mehr aus der Erfüllung bestimmter gewerbepolizeilicher Voraussetzungen folgen, sondern müsste durch eine besondere individuelle Bewilligung erworben werden, deren Erteilung durch den Bund mit Rücksicht auf das Verkehrsbedürfnis und die Anforderungen der vorgesehenen Verkehrsteilung zwischen Automobil und Eisenbahn von Fall zu Fall vorgenommen oder verweigert werden könnte. Ebenso würde in sachlicher Hinsicht die Ausübung des bewilligten Betriebes nach verschiedenen Richtungen hin eingeschränkt. Wir hätten also dabei grundsätzlich die nämliche Erscheinung wie bei den durch die Postverwaltung erteilten Konzessionen zur privaten Reisendenbeförderung.

Die Motive zu einem derartigen Vorgehen, insbesondere also zu einer Einschränkung der Handels- und Gewerbefreiheit, wären in erster Linie fiskalische, da die neue Ordnung nicht zuletzt im Interesse einer bessern Rentabilität der Bundesbahnen eingeführt würde. Daneben kämen aber auch allgemein volkswirtschaftliche Zwecke in Betracht, insbesondere die Wahrung der Interessen der Privatbahnen, sowie des gewerbmässigen Automobiltransportes selbst. Endlich aber würde es sich dabei um eine rationelle Verkehrsgestaltung handeln, von der die gesamte schweizerische Wirtschaft Nutzen ziehen könnte.

Ganz abgesehen davon, dass alle Beweggründe zu einem solchen Vorgehen solche der allgemeinen Volkswirtschaft darstellen, deren Förderung zu den verfassungsmässigen Aufgaben des Bundes gehört (Art. 2 BV), geht aus den vorstehenden Untersuchungen hervor, dass, sobald man den Eingriff des Bundes in die Freiheit des privaten Transportgewerbes aus der verfassungsmässigen Regalität ableiten kann, die Ursachen seiner Vornahme in keiner Weise beschränkt sind. Die angeführten Motive der geplanten Verkehrsregelung würden demnach diese letztere auch vom verfassungsrechtlichen Standpunkt aus rechtfertigen.

Auch die oben zitierte Ausgestaltung der projektierten Ordnung würde über die Grenzen der Befugnisse nicht hinausgehen, die der Bund aus einem ihm zustehenden Gütertransportmonopol ableiten kann. Anstatt den Gütertransport monopolistisch für sich selbst zu beanspruchen, würde sich die Eidgenossenschaft damit begnügen, jenen unter denjenigen Bedingungen und in denjenigen Formen zu gestatten, welche ihr im Interesse des Staates und der Wirtschaft als die zweckmässigen erscheinen.»

Das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement hält die Stützung des Konzessionsgesetzes auf Art. 36 ebenfalls für richtig. In seinem Gutachten berichtet es u. a. folgendes:

«Es ist anzunehmen, dass die Verfassung den Gesetzgeber nicht daran hindern will, bei der Abgrenzung des Umfangs des Postregals auch in betreff des Transportes von Sachen die Entwicklung der Verkehrsverhältnisse insbesondere die jeweiligen Verkehrsbedürfnisse und Verkehrsmittel zu berücksichtigen. Daher kann der Gesetzgeber mit Rücksicht auf veränderte Verkehrsverhältnisse den Umfang des Postregals ausdehnen; in bezug auf den Transport von Sachen kann er dies nicht nur durch eine Erhöhung der Gewichtsgrenze tun, sondern er kann unter Umständen auch auf die Art des Verkehrsmittels abstellen. Voraussetzung ist aber, dass die Ausdehnung des Postregals sachlich gerechtfertigt ist. Schwierig ist die Frage, was für Kriterien dafür massgebend sein sollen. Es ist wohl auf die wirtschaftliche Funktion des Transportgeschäftes und auf das Verkehrsbedürfnis abzustellen. Die Regelung des gewerbmässigen Gütertransportes mit Motorfahrzeugen auf der Strasse soll zu einer Verbesserung des Güterverkehrs führen, z. B. durch Erschliessung dieses Verkehrs mit Lastautos in entlegenen Gegenden; der Gütertransport soll durch Verkehrsteilung und durch Zusammenarbeit von Bahn und Automobil rationell gestaltet und ausgedehnt werden. Es darf angenommen werden, dass dies einem wirklichen Verkehrsbedürfnisse entspricht; darauf lässt namentlich der Umstand schliessen, dass zwischen den verschiedenen Verkehrsinteressenten eine Verständigung über die vorgeschlagene Regelung erzielt werden konnte. Auch die vorgesehene Abgrenzung der Konzessionspflicht (Art. 1 und 2 des Entwurfes) und die Unterscheidung zwischen zwei Konzessionsarten (von denen die eine, nämlich die Konzession S, nur an gewerbepolizeiliche Voraussetzungen geknüpft wird) deutet darauf hin, dass die in Aussicht genommene Lösung sich auf die Eingriffe beschränkt, die unter dem Gesichtspunkte einer rationellen Verkehrsgestaltung als erforderlich erachtet werden. Allerdings ist es das Verhältnis zwischen Bahn und Auto, das den Grund der geplanten Regelung bildet, und nicht das Verhältnis zum Postbetrieb. Immerhin betreibt auch die Post auf ihren Kraftwagenlinien die Güterbeförderung (Art. 10, Abs. 1, und 11, Abs. 3, des Postverkehrsgesetzes von 1924), so dass doch eine Beziehung des Postbetriebes zum Gütertransport mit Motorfahrzeugen bereits besteht. Nach geltendem Gesetz ist die von der Post betriebene Güterbeförderung auf Kraftwagenlinien nicht dem (gesetzlichen) Postregal unterstellt. In Anbetracht der schon vorhandenen Beziehung des Postbetriebes zum Gütertransport mit Motorfahrzeugen erscheint es aber nicht als abwegig, wenn der Gesetzgeber sich bei der nun geplanten Regelung auf Art. 36 BV beruft und den gewerbmässigen Gütertransport mit Motorfahrzeugen, dem Grundsatz nach, dem Postregal unterstellt. Es lässt sich auch nicht sagen, dass der Grund dieser Ausdehnung des Postregals ein fiskalischer sei. Selbst wenn der Gesetzgeber

sich hierzu vor allem durch Erwägungen über die Finanzlage der Bundesbahnen veranlasst sieht, steht das allgemeine (volkswirtschaftliche und sonstige) Interesse des Bundes an der Existenz der Bundesbahnen in Frage. Auch hat der Bund ein allgemeines Interesse an der Existenz der Privatbahnen und des Autotransportgewerbes.

Auf Grund dieser Erwägungen halten wir es für zulässig, dass der Gesetzgeber, gestützt auf Art. 36 BV, das Postregal auf den gewerbsmässigen Gütertransport mit Motorfahrzeugen ausdehne. Ist dies aber zulässig, so kann der Gesetzgeber diesen Transport einer Konzessionspflicht unterwerfen, wie es im Entwurf vorgesehen wird. In der Regelung und Handhabung der Konzessionsordnung ist er nicht an den Grundsatz der Handels- und Gewerbefreiheit (Art. 31 BV) gebunden; er kann daher die Erteilung der „Konzession N“ vom Bedürfnis abhängig machen und ihr die rechtliche Natur einer Verleihung geben.»

Ausser auf Art. 36 beruft sich der Gesetzesentwurf im Ingress auch auf Art. 26, 34^{ter} und 37^{bis} BV. Es liegt auf der Hand, dass Art. 26 nur als Grundlage für einzelne Gesetzesbestimmungen dienen kann, die die Eisenbahnen betreffen, nicht aber für die Konzessionspflicht des gewerbsmässigen Gütertransportes mit Motorfahrzeugen. Auf Art. 37^{bis} BV beruht nur Art. 10 des Entwurfes, der eine Verweisung auf das Automobilgesetz enthält. Auf Art. 34^{ter} BV könnte sich die Rationalisierung der gewerbsmässigen Lastwagentransporte nicht stützen. Dieser Artikel kann demnach nur nebenbei, nämlich als Grundlage für einzelne Gesetzesbestimmungen angerufen werden, im besondern soweit sie sich auf die Konzession S beziehen.

III. Grundzüge des Entwurfes: Konzessionierung, Verkehrsteilung und Zusammenarbeit von Eisenbahn und Motorfahrzeug.

1. Inhalt und Umfang der Konzessionierung.

Ähnlich wie die ausländischen Gesetze und Gesetzesentwürfe will auch der schweizerische Entwurf nur den gewerbsmässigen Güterverkehr der Konzessionspflicht unterstellen, während der Werkverkehr, d. h. die Beförderung von eigenen Gütern mit eigenen Wagen durch gesetzliche Massnahmen nicht eingeschränkt werden soll. Dies ist nicht unbedingt notwendig und wäre praktisch auch kaum möglich. Während die Verfrachterkreise, besonders der Schweizerische Handels- und Industrie-Verein, die Freilassung des Werkverkehrs als Bedingung sine qua non jeder Verständigung betrachten, sind einzelne Vertreter des Transportgewerbes noch der Auffassung, dass der Werkverkehr entsprechend dem ursprünglichen Plan der Bundesbahnen und Privatbahnen ebenfalls hätte unterdrückt oder eingeschränkt werden sollen. Diese Einstellung ist einigermassen verständlich, denn es lässt sich durchaus die Ansicht vertreten, dass der Tarifgebundenheit der Eisenbahnen und der Beförderungspflicht auch ein gewisses Recht auf Transporte, d. h. ein Zwang

zur Benützung der Eisenbahnen für die Ferntransporte gegenüberzustellen sei. Auch vom Standpunkte der geringern Strassenabnutzung und der Verkehrssicherheit auf der Strasse wäre die Einschränkung des Werkfernverkehrs vertretbar gewesen. Andererseits ist auch die sehr bestimmte Einstellung der freien Wirtschaft zu dieser Frage begreiflich; im freien Werkverkehr erblickt sie nämlich die Möglichkeit, gegenüber allfälligen übersetzten Eisenbahn- und Lastwagentarifen ein Tarifikorrektiv oder einen Preisregulator geltend zu machen, und zwar zum Vorteil der Volkswirtschaft, deren Interessen schliesslich ausschlaggebend sein müssen. Der Verzicht auf die Erfassung des Werkfernverkehrs wurde den Eisenbahnen dadurch erleichtert, dass angenommen werden kann, der Werkverkehr werde nach der allgemeinen Einrichtung der durchgehenden Beförderung von Haus zu Haus abnehmen. Entscheidend war schliesslich die Überlegung, dass das jahrelang angestrebte Ziel einer Regelung namentlich des gewerbsmässigen Strassentransportes von Gütern viel rascher erreicht werden könne, was ganz im Interesse der Eisenbahn liegt.

Der Umfang der Konzessionspflicht gemäss Art. 1 des Entwurfes steht selbstverständlich in engem Zusammenhang mit der Verkehrsteilung gemäss Art. 15 des Entwurfes. Die vorgeschlagene Regelung beruht auf der Erkenntnis, dass Transporte auf kurze Entfernungen zweckmässiger dem Lastwagen, die andern der Eisenbahn zu überlassen sind. Demnach sollen Güter, die über 30 km hinaus zu befördern sind, künftig grundsätzlich der Eisenbahn überlassen werden und für Konzessionen für den Strassentransport von vornherein ausscheiden. Ausnahmen sind nur für einzelne Güterarten vorgesehen. Andererseits sollen Güter, die nicht über 30 km hinaus befördert werden, in der Regel mit dem Lastwagen zur Beförderung gelangen. Diesen wichtigsten Bestimmungen über die Verkehrsteilung steht andererseits der Grundsatz gegenüber, dass Güter auf Entfernungen von höchstens 10 km Strassenlänge oder innerhalb der Gemeindegrenze ohne Konzessionspflicht frei befördert werden können.

Die folgenden Erläuterungen sollen zeigen, wie die vorstehend erwähnten Grundsätze im Konzessionsentwurfe näher ungeschrieben worden sind.

Zu Art. 1.

Als «Entgelt» im Sinne von Art. 1, Ziffer 1, gilt jede Art von Leistung, die der Auftraggeber dem Transportunternehmer zuteilt oder verspricht, bestehe sie in Geld, in Sachen, in der Einräumung von Rechten, im Verzicht auf solche oder in der Gewährung von Vorteilen irgendwelcher Art (Gewährung besonderer Kaufpreise für Waren u. dgl.).

Die gleichen Begriffsmerkmale gelten auch für die Beförderung gegen Entgelt beim Werkverkehr gemäss Art. 2, Ziffer 2.

Für die Abgrenzung der konzessionsfreien Transporte in der Nahzone gilt gemäss Ziffer 2 von Art. 1 in der Hauptsache die Strassenlänge von 10 km. Darnach kann ein Gut in jedem Fall von der Versand- bis zur Empfangsstelle bzw. von der Auflade- zur Abladestelle 10 km weit frei befördert werden. Wo innerhalb einer Gemeindegrenze längere Beförderungsstrecken in Betracht

kommen, wie beispielsweise in Zürich, sollen sie ebenfalls konzessionsfrei bleiben. Der Wohnort des Fahrzeughalters oder der Standort des Fahrzeuges sind nicht massgebend. Es kann also ohne Rücksicht auf die Länge der Leerfahrtstrecke in einer andern Ortschaft als in der, wo der Fahrzeughalter wohnt oder das Fahrzeug stationiert ist, ein Transport über eine Entfernung von 10 km Strassenlänge ausgeführt werden. Durch die Ausdehnung der freien Beförderungsweite auf 10 km wollte man im besondern den Transportbedürfnissen des Baugewerbes Rechnung tragen. Als «Strassenlänge» gilt der kürzeste, für das betreffende Fahrzeug fahrbare Weg. Ist dieser kürzeste Weg vorübergehend für die Benutzung gesperrt, z. B. wegen Bauarbeiten, so wird der dadurch nötige Umweg in der «Strassenlänge» nicht eingerechnet. Es können auch beliebige Umwegfahrten gemacht werden, doch darf das von der Aufladestelle des Gutes entfernteste Ziel nicht weiter als 10 km (auf der kürzesten Strasse gerechnet) von diesem entfernt sein.

Für die Nebenbahnen mit Güterbeförderung soll der Bundesrat gemäss Ziffer 3 des Art. 1 die konzessionsfreien Entfernungen kürzen können, wenn lebenswichtige Interessen der Nebenbahnen dies erfordern. Für die Anwendung dieser Ausnahmebestimmung werden die jeweiligen konkreten wirtschaftlichen Verhältnisse und die Transportbedürfnisse der betreffenden Gegend massgebend sein müssen.

Der Gesetzesentwurf macht für die Unterstellung unter die Konzessionspflicht grundsätzlich keinen Unterschied zwischen inländischen und internationalen Transporten. Aus den Erläuterungen zu Art. 15 d ergibt sich, dass gemäss dem Verkehrsteilungsplan die durchschnittliche Grenze von 30 km auch für den Ein-, Aus- und Durchfuhrverkehr Geltung hat. Einzig für Transporte auf kurze Entfernungen in Grenzgebieten empfiehlt sich eine besondere Regelung, die jedoch nicht im Gesetze selbst getroffen werden kann, sondern der Vollziehungsverordnung vorbehalten bleiben muss (Absatz 4). Solange die internationalen kommerziellen Strassentransporte nicht durch ein allgemein gültiges Verkehrsabkommen, wie es beim Völkerbund schon vor zwei Jahren in Prüfung stand, geregelt sind, werden sie voraussichtlich auf dem Wege besonderer Abkommen mit den Nachbarstaaten geordnet werden müssen.

Zu Art. 2.

Als «Werkverkehr» im Sinne von Art. 2 gilt die Beförderung von Gütern und Tieren mit eigenen Motorfahrzeugen für eigene Bedürfnisse und mit eigenem Personal. Durch die Worte «für eigene Bedürfnisse» wird das Erfordernis aufgestellt, dass die Güter zum Verbrauch, zur Verarbeitung oder zur Wiederveräusserung erworben oder vom Werk veredelt oder hergestellt sein müssen. Die Beförderung muss der Heranschaffung der Güter zum Werk, ihrer Überführung innerhalb des Werkes oder dem Absatz der Güter bei den Abnehmern der Ware dienen.

In Art. 17 wird bestimmt, dass Fragen der Anwendung des Art. 2, also auch der Auslegung des Begriffes Werkverkehr, von der Kommission endgültig

entschieden werden. Dies entspricht dem gemeinsamen Vorschlag der Eisenbahnverwaltungen und der Automobilinteressenten. An der konsultativen Konferenz vom 24. August 1933 wurde jedoch der Wunsch geäußert, es möchte in dieser Auslegungsfrage die Weiterziehung der Kommissionsentscheide an den Bundesrat vorbehalten werden. Wir sind nach nochmaliger Prüfung der Meinung, dass keine genügenden Gründe zur Änderung des Entwurfes in diesem Punkte vorliegen.

In der Vollziehungsverordnung wird zu bestimmen sein, ob und inwieweit die Beförderung von Gütern frei sein soll, die sich zwischen Hauptwerk und Zweigniederlassungen mit verschiedener Rechtspersönlichkeit abwickelt. Grundsätzlich werden Transporte nicht eigener Güter zwischen Betrieben mit verschiedener Rechtspersönlichkeit nicht als Werktransporte aufgefasst werden können. Beim Erlass der Vollziehungsverordnung wird auch zu entscheiden sein, ob im Nahverkehr gewisse Ausnahmen zugelassen werden können bei Werken, die durch Aktien- oder Anteilscheinbesitz wirtschaftlich eng miteinander verbunden sind (Konzernverkehr), die zum Teil die Herstellung, zum Teil den Vertrieb desselben Gutes besorgen oder wo das eine Werk Roh- oder Halbfertigfabrikate erstellt und das andere Werk sie verarbeitet.

Unter Werken im Sinne des Gesetzesentwurfes sind nicht nur industrielle und gewerbliche Unternehmen zu verstehen, sondern auch Betriebe der Landwirtschaft und des Handels. Soweit Genossenschaften und Wirtschaftsverbände Eigentümer der von ihnen ausschliesslich an die Mitglieder abgesetzten Waren sind, wird ihr Warentransport auch als Werkverkehr anerkannt werden müssen.

Durch die Worte «mit eigenen Motorfahrzeugen» wird ausgedrückt, dass die Fahrzeuge dem Werk gehören oder von ihm auf Abzahlung gekauft sein müssen.

Durch die Umschreibung «mit eigenem Personal» soll gesagt werden, dass ein Werk seine Transporte nicht durch einen Dritten ausführen lassen kann, dem es die eigenen Wagen vermietet. Die Motorfahrzeuge müssen vom Werkunternehmer selbst oder von Angestellten bedient werden, die nicht selbständige Unternehmer oder Angestellte anderer Unternehmer sind.

2. Die Konzessionsarten.

Der Entwurf unterscheidet grundsätzlich zwischen Konzession N und Konzession S. Während die Konzession N grundsätzlich nur im Nahverkehr für Güter aller Art in Frage kommt, gilt für die Konzession S keine räumliche Beschränkung, dagegen gilt sie nur für Güter, deren Beförderung mit Motorfahrzeugen besondere transporttechnische Vorteile bietet, wie Möbel usw.

Die Konzession N bildet die Regel und wird grundsätzlich nur bis zu Entfernungen von 30 km gewährt. Sie wird für bestimmte Gebiete erteilt, wobei eine Beschränkung auf einzelne Strecken oder Ortsverbindungen

möglich ist. Mit Hilfe der Konzession N soll ein System der Zusammenarbeit und Verkehrsteilung von Eisenbahn und Motorfahrzeug geschaffen werden, wie es für den Stückguttransport bei den Bundesbahnen durch den Astodienst versuchsweise bereits auf einzelnen Strecken zur Anwendung gelangt. Wie einleitend bereits erwähnt wurde, stellt die Kombination der bisherigen Strassentransporte nach dem Astosystem mit dem gesetzlichen Konzessionssystem die grundlegende Neuerung gegenüber allen bisherigen Konzessionsgesetzgebungen im Auslande dar; die Schwierigkeiten, die die Beurteilung des Verkehrsbedürfnisses im Einzelfall bisher bei allen Konzessionssystemen bereitete, die unabhängig von einer rationellen Eingliederung des Motorfahrzeuges in den Eisenbahnbetrieb aufgestellt wurden, werden auf diese Weise umgangen. Im Auslande ist denn auch diese Kombination im schweizerischen Verständigungsabkommen besonders günstig beurteilt und als nachahmenswerte Neuerung empfohlen worden.

Zu Art. 3 und 4.

In Gegenden mit Eisenbahnverbindungen wird sich die Abgrenzung der Gebiete für die Konzessionen N nach den Bedürfnissen für die Einteilung der Asto-Bezirke richten, die ihrerseits den regionalen Verkehrsverhältnissen angepasst werden müssen. Die Beschränkung einer Konzession auf eine bestimmte Strecke, die entlang einer Bahn führt, hat nicht den Sinn, dass der betreffende Konzessionär auf dieser Strecke allein eine Konzession erhalten kann. Die Einrichtung der Automobildienste nach dem Asto-System macht in gewissen Fällen die regelmässige Befahrung der gleichen Strecken durch mehr als einen Konzessionär N notwendig. Für die regelmässige und fahrplanmässige Beförderung von Gütern wird die Konzession die zu befahrenden Strecken in der Konzessionsurkunde genau umschreiben. Für gelegentliche Transporte kann dem Konzessionär, wenn hiefür ein Bedürfnis vorliegt, in der Konzession ein gewisses Gebiet zugeteilt werden.

Für den Transport von *Baumaterialien* sind zum Teil Spezialwagen erforderlich (Kippwagen, Langholzwagen, Spezialwagen für den Transport von Beton, Wagen mit Kranen), die sich für den Transport von Gütern aller Art nicht eignen. Den besondern Anforderungen des Baugewerbes kann vielfach nur ein besonders dafür eingerichtetes Unternehmen genügen. Für solche Unternehmen soll die Möglichkeit bestehen, Konzessionen N auch für solche Gebiete zu erhalten, in denen bereits Strecken- oder Gebietskonzessionen für den allgemeinen Güter- und Tiertransport bestehen. In diesem Falle sind aber die Konzessionen innerhalb der Grenze des Nahverkehrs (in der Regel 30 km) auf die Beförderung von Gütern zu beschränken, die ausschliesslich dem Baugewerbe dienen. Die im Besitz einer solchen Konzession befindlichen Konzessionäre haben sich der Genossenschaft anzuschliessen, von der weiter unten die Rede sein wird; diese Genossenschaft wird die nötigen Vorschriften zur Vermeidung von missbräuchlicher Konkurrenz zwischen den Konzessionären unter

sich aufstellen und ihre Tätigkeit gegenüber den Inhabern von Linien- und Gebietskonzessionen abgrenzen; ferner wird sie die Beförderungspreise festsetzen.

Gemäss Ziffer 2 von Art. 4 sollen die Konzessionen N auf Grund des Verkehrsbedürfnisses und in Verkehrsgebieten mit Eisenbahn- oder Postverbindungen gemäss der von der Kommission zu begutachtenden und von der Konzessionsbehörde zu genehmigenden Verkehrsteilung erteilt werden. Das Verkehrsbedürfnis wird von der Konzessionsbehörde nach Anhören der beteiligten Kantonsregierungen, der Eisenbahnen, der Post und der Genossenschaft festgestellt werden.

Zu Ziffer 3 des Art. 4 liegt die Erklärung der Nebenbahnen vor, sie hätten dieser Bestimmung nur unter der ausdrücklichen Bedingung zugestimmt, dass sie nicht verpflichtet werden, Automobiltransporte parallel zu ihren Linien zu führen. Diesem Begehren wird entsprochen werden, sofern die Gewähr besteht, dass im Bereiche der Nebenbahnen die Haus-Haus-Bedienung eingeführt wird, weil sonst die Haus-Haus-Bedienung im Bereiche der andern Bahnen an Wert verlieren und die Rückgewinnung von Werkverkehr nicht in gleichem Masse fördern würde.

Inwieweit Konzessionäre N einzelne von der Eisenbahn unabhängige Transporte im Bereich der Nebenbahnen werden ausführen dürfen, wird nach Anhörung der Kommission von Fall zu Fall zu entscheiden sein. Dies wird dann um so eher möglich sein, wenn eine Nebenbahn ihrerseits die Möglichkeit hat, in nachbarlichen Konzessionsgebieten einzelne Transporte auszuführen und somit ein gegenseitiger Ausgleich an Transporten geschaffen werden kann.

Zu Art. 3 und 5.

Die Konzession S hat den Charakter einer gewerbepolizeilichen Konzession, bei der die Erteilung von der Erfüllung gewisser persönlicher Voraussetzungen des Konzessionsbewerbers abhängig gemacht werden soll (finanzielle Garantie, Kautionsleistung usw.). Es soll verhindert werden, dass durch die Beschränkung der Automobiltransporte gemäss Konzession N auf die Nahzone bis 30 km sich Unternehmer auf Transporte von Gütern gemäss Konzession S werfen, ohne hierfür genügende Kautelen bieten zu können. Ein gewisser Schutz der bisherigen für diesen Verkehrszweig spezialisierten Verkehrsunternehmungen ist durchaus am Platze, um so mehr, als die alt eingessessenen und soliden Transportunternehmungen wegen der Freilassung der Transporte bis zu 10 km da und dort im Lokalgeschäft vielleicht mehr als bisher konkurrenziert sein werden.

Ein Unternehmen, das für seine eigenen Bedürfnisse Waren, die unter Konzession S fallen, befördert, wird nicht gleichzeitig eine Konzession S erwerben können. Diese Konzessionsart ist nach Art. 5 Transportfirmen vorbehalten, die nicht gleichzeitig eigene Waren befördern.

Die «andern Güter», die gemäss Konzession S ohne Entfernungsbeschränkung mit dem Motorfahrzeug befördert werden können, werden gemäss Art. 17,

Ziffer 2, von der Kommission bestimmt. Ausser den im Gesetz erwähnten Gütern kommen namentlich Waren in Frage, deren Umlad von den Strassenfahrzeugen auf die Bahnwagen und umgekehrt sehr schwierig und kostspielig wäre. Ausnahmsweise kann auch der Transport mit Motorfahrzeugen besondere transporttechnische Vorteile bieten, so der Transport von verseuchtem Vieh und der Transport von wilden Tieren für Schausteller.

Als «transporttechnische Vorteile» sollen tarifarische Vorteile selbstverständlich nicht in Betracht kommen. Auch wirtschaftliche Vorteile beim Transport von Gütern mit Motorfahrzeugen fallen für die Erteilung von Konzessionen S ebenfalls ausser Betracht, ausgenommen in Fällen, in denen die Eisenbahnen im eigenen Interesse (allfällige Ersparnisse beim Bahnbetrieb) der Abtretung einer Warenkategorie an das Motorfahrzeug ausdrücklich zustimmen. Die Zustimmung kann sich dabei auf bestimmte Bahnstrecken beschränken, ebenso auf bestimmte Eisenbahnunternehmungen.

3. Die Konzessionserteilung.

Zu Art. 7.

An einer hohen Konzessionsgebühr hätte der Bund kein besonderes Interesse, da diese die Vergütungen der Bundesbahnen an die Konzessionäre N beim Astodienst nur entsprechend erhöhen würde.

Die Automobilinteressenten hätten für Leichtfahrzeuge, die in abgelegenen Gegenden verwendet werden müssen, eine niedrigere Gebühr gewünscht. Wir halten jedoch dafür, dass die Gebühr von Fr. 20 so bescheiden ist, dass man sie einheitlich für alle Wagen annehmen kann.

Zu Art. 8.

Die Übertragung von aus der Konzession sich ergebenden Rechten und Pflichten ist denkbar bei Ableben des Konzessionärs, bei Verkauf des Geschäftes, bei Firmenänderungen usw. In diesem Falle ist für die Übertragung der Konzession die Bewilligung der Konzessionsbehörde nötig.

Gemäss Ziffer 3 können in der Vollziehungsverordnung abweichende Bestimmungen aufgestellt werden, wenn es sich darum handelt, einzelne Konzessionsrechte und -pflichten an die Genossenschaft zu übertragen, der alle Konzessionäre N angehören müssen. Hierunter können beispielsweise Änderungen in der Abgrenzung des Konzessionsgebietes fallen, durch die eine rationellere Ausführung der Transporte in Verbindung mit den Eisenbahnen gesichert werden kann, ferner die Überlassung der Transporteinnahmen aus Transporten, die an Stelle oder in Verbindung mit den Eisenbahnen durchgeführt werden und für die der Konzessionär von den Eisenbahnen besondere Vergütungen erhält. Für die Abtretung solcher Rechte wird durch die Vollziehungsverordnung aus Vereinfachungsgründen eine generelle Ermächtigung erteilt werden müssen.

Zu Art. 9.

Wenn nach Ablauf der Konzessionsdauer eine Konzession dem bisherigen Unternehmer nicht erneuert wird, obwohl dieser sich keiner Verletzung der Konzessionspflichten schuldig gemacht hat, so soll der bisherige Konzessionär wegen des Wagenmaterials und der dem Automobilbetrieb dienenden Anlagen keinen Schaden erleiden. Wird die Konzession einem andern Unternehmer erteilt, so soll er dazu verhalten werden, die Motorfahrzeuge und die Anlagen zu übernehmen, sofern diese nach Ansicht der Konzessionsbehörde den Anforderungen noch genügen. Eine Entschädigung kommt in diesem Falle nicht in Frage.

Kann die Übernahme der Motorfahrzeuge und der Anlagen ausnahmsweise nicht in Frage kommen, so besteht ein Anspruch auf Entschädigung nur für den Minderwert der dem bisherigen Konzessionär verbleibenden Anlagen und Fahrzeuge. Für Betriebsmaterial und Anlagen, die vollständig abgeschrieben sind und den modernen Anforderungen keineswegs mehr genügen können, wird eine Entschädigung nicht in Betracht fallen.

Der von den Eisenbahnen und den Automobilinteressenten aufgestellte gemeinsame Vorentwurf bestimmte nicht näher, wer die Entschädigung zu entrichten hätte. Ohne nähere Nennung der Schadenersatzpflichtigen könnte dies nur der Bund sein. Durch den Zusatz in Ziffer 8 haben wir vorgesehen, dass unter gewissen Umständen auch die Eisenbahnverwaltungen zu Schadenersatzleistungen herangezogen werden können. Wenn die Nichterneuerung einer Konzession auf Antrag einer Eisenbahnunternehmung erfolgt, so soll diese dazu verhalten werden können, die auszurichtende Entschädigung ganz oder teilweise zu bezahlen.

Für den Fall der Nichterneuerung einer Konzession oder Nichterteilung einer neuen Konzession ist eine allfällige Entschädigung nach den Grundsätzen des öffentlichen Rechts sonst nicht üblich, selbst wenn der Konzessionär ohne sein Verschulden die Konzession nicht mehr erhält. Die Automobilvertreter wünschten jedoch eine gewisse Garantie dafür, dass nach Ablauf der zehnjährigen Konzessionsdauer die Behörden die Automobiltransporte nicht ohne weiteres dadurch einschränken können, dass sie die Konzessionen überhaupt nicht mehr erteilen. Dieses Begehren erschien nicht ganz ungerechtfertigt. In Wirklichkeit dürfte die in diesem Gesetz anerkannte bedingte Entschädigungspflicht nur selten entstehen, weil jedesmal, wenn ein neuer Unternehmer die Konzession erhält, er zur Übernahme des frei werdenden Wagenmaterials und der Betriebseinrichtungen wird verhalten werden. Wird eine neue Konzession nicht mehr erteilt, so wird die Möglichkeit bestehen, zum mindesten das Wagenmaterial in andern Verkehrsgegenden wieder zu verwenden.

4. Besondere Konzessionsauflagen.*Zu Art. 10.*

In diesem Artikel wird bestimmt, dass für die Arbeitszeit der konzessionierten Gütertransporte auf der Strasse die auf Grund von Art. 17 des Auto-

mobilgesetzes vom 15. März 1982 zu erlassende Verordnung des Bundesrates gelten soll. Das Arbeitszeitgesetz, wonach die «vom Bunde konzessionierten Verkehrsanstalten» dem Arbeitszeitgesetz zu unterstellen sind, wird somit nicht anwendbar sein. In der Botschaft zum Arbeitszeitgesetz war ausgeführt worden, dass unter die konzessionierten Unternehmungen auch diejenigen für den gewerbsmässigen Personentransport fallen. Von den konzessionierten Gütertransporten war damals nicht die Rede. Das Arbeitszeitgesetz kann demnach nicht gelten für konzessionierte Autotransporte. Ausser dem Schutzbedürfnis der Reisenden, das hier nicht vorliegt, gibt es übrigens verschiedene wichtige Gründe, um für den Güterverkehr eine andere Regelung vorzusehen. Einmal ist zu sagen, dass sich der Güterverkehr nur an Werktagen abwickelt, was ohne weiteres eine unterschiedliche Behandlung verlangt. Als weiteres Unterscheidungsmerkmal ist die gesetzliche Möglichkeit zu erwähnen, für den Güterverkehr ein Nachfahrverbot einzuführen. Ohne ungefähr gleiche Arbeitsbedingungen müsste sodann der gewerbsmässige Verkehr im Wettbewerb gegenüber dem Werkverkehr unterliegen.

Zu Art. 11.

Die Ziffer 1 spricht vom «Umfang der Beförderungspflicht». Aus dieser Fassung geht hervor, dass nicht daran gedacht ist, den konzessionierten Automobilunternehmern die Beförderungspflicht nach Eisenbahnrecht in vollem Umfange aufzuerlegen. In Art. 6, Ziffer 2, der Übereinkunft haben sich übrigens die Eisenbahnverwaltungen und die Automobilinteressenten verpflichtet, bei der Konzessionsbehörde dafür einzutreten, dass die Beförderungspflicht der Konzessionäre N auf die verfügbaren Transportmittel beschränkt wird. Wollte man den konzessionierten Unternehmungen die gleiche Beförderungspflicht auferlegen wie den Eisenbahnen, so würde dies zu einer nutzlosen Bereithaltung von Wagenmaterial und somit zu einer schweren finanziellen Belastung der Genossenschaft und der Konzessionäre führen. Reichen bei starkem Stossverkehr die Transportmittel nicht aus, so dürften insbesondere in Gegenden mit Eisenbahnverbindungen die Verfrachter vernünftigerweise keine Einwendungen dagegen erheben, wenn der Transport ganz oder teilweise mit der Eisenbahn durchgeführt wird. Für die Güter, die an Stelle der Eisenbahn, d. h. parallel zu ihr, mit fahrplanmässigen Automobilkursen befördert werden, kann die Beförderungspflicht gegenüber dem Verfrachter nach Eisenbahnrecht auch dann nicht eingeschränkt werden, wenn die zu benutzenden Strassen nicht fahrbar sind. In diesem Falle wird die Beförderungspflicht durch Transport auf der Schiene zu erfüllen sein. Die in Art. 15, lit. b, enthaltene Richtlinie für die Abtretung von Transporten im Nahverkehr an die Lastwagen ist durch den Umfang der in den Konzessionen näher umschriebenen Beförderungspflicht bedingt. Eine Anpassung der Beförderungspflicht an die verfügbaren Motorfahrzeuge wird namentlich beim Tierverkehr in der Nahzone notwendig sein. Die Tiertransporte auf der Strasse werden der hohen Kosten wegen keinen grossen Umfang erreichen.

Die Bahnen beabsichtigen daher auch nicht, für den Tierverkehr auf der Strasse Tarife aufzustellen oder regelmässige Kurse einzurichten.

Die Haftpflicht für die beförderten Güter wird in den meisten Fällen nach Eisenbahnrecht festgesetzt werden.

Für die Tariffestsetzung wird unterschieden einerseits zwischen Transporten, die an Stelle der Eisenbahnen (Parallelfahrten) oder in Verbindung mit ihnen (Zubringer- und Verteilerdienste von und nach eisenbahnlosen Ortschaften, nach und von Eisenbahnstationen) ausgeführt werden, und andererseits zwischen Transporten, die nicht hierunter fallen. In der Regel werden diese letzteren Transporte nicht auf Grund eines festen Fahrplanes durchgeführt werden. Für die erstere Transportgruppe setzen die Eisenbahnen die Tarife fest. Sie sind dabei auf den Parallelstrecken zu den Bahnen an die Bestimmungen der Eisenbahngesetzgebung gebunden. Diese Ordnung der Dinge ergibt sich aus dem Umstand, dass jeder Verfrachter die Anwendung der Bahntarife von Station zu Station verlangen kann, beim allfälligen Auto-transport also auf den Parallelstrecken zur Bahn deren Tarife angewendet werden müssen.

Die übrigen Tarife setzt die Genossenschaft fest. Massgebend für ihre Höhe werden die Selbstkosten unter Einrechnung eines Zuschlages für die Verwaltungskosten sein. Da die Genossenschaft keinen Erwerbszweck verfolgt, muss sie ihre Tarife auf dem Selbstkostenprinzip aufbauen. Zur Wahrung der Tarifeinheit und eines angemessenen Verhältnisses der Bahn-, Post- und Asto- tarife im Kleingutverkehr ist in Absatz 4 vorgesehen, dass alle Tarife durch die Kommission zu begutachten und durch das Post- und Eisenbahndepartement zu genehmigen sind.

Zu Art. 12.

Die geplante Koordination von Schienen- und Strassenverkehr greift auch in Verkehrsaufgaben der Post hinein, im besondern in den Paketpostdienst. Es war deshalb notwendig, das Verhältnis zwischen Post-, Eisenbahn, und Automobilunternehmungen genau abzuklären und die Verkehrsteilung zwischen ihnen abzugrenzen, um so mehr, als die Post heute noch eine Beförderungspflicht für Stücke bis 50 kg kennt. Zu diesem Zweck sind folgende Massnahmen vorgesehen:

Bei der Konzessionserteilung soll auf die wünschbare Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn-, Post- und Automobilunternehmungen Rücksicht genommen (Art. 4) und der Post ein Mitspracherecht eingeräumt werden (Art. 6), in gleicher Weise, wie heute die Eisenbahnen ein Mitspracherecht besitzen bei der Erteilung von Konzessionen für den gewerbsmässigen Personentransport mit Autobussen. Um eine Verkehrsteilung zu erzielen, besonders zwischen den SBB und der Post, wird eine entsprechende Tarifgestaltung angestrebt, mit dem Zweck, die Pakete bis 10 kg vorwiegend der Post zuzuhalten, während andererseits schwerere Pakete in vermehrtem Masse der Eisenbahn zugeführt werden sollen (siehe Art. 24 und Erläuterungen dazu). Zwischen den schwei-

zerischen Bundesbahnen und der Post werden für die zukünftige Verkehrsteilung besondere Richtlinien aufgestellt werden, durch die jedoch weder die Konzessionäre noch die Privatbahnen unmittelbar betroffen werden. Die Astotarife werden unabhängig von der geplanten Verkehrsteilung aufzustellen sein, weil für ihre Bemessung in erster Linie die Rückgewinnung von Werkverkehr massgebend sein muss. Zur Wahrung der Einheitlichkeit im Tarifwesen ist es aber nötig, der Konzessionsbehörde das Recht zur Genehmigung aller Tarife vorzubehalten (Art. 11).

Ohne ausdrückliche Ermächtigung der Post werden die konzessionierten Unternehmer keine postregalpflichtigen Sendungen befördern dürfen. Der Konzessionär N wird jedoch verpflichtet werden können, auf Verlangen der Postverwaltung Postsendungen mit allen fahrplanmässigen Kursen gegen angemessene Entschädigung zu befördern. Diese Verpflichtung müssen auch die konzessionierten Unternehmungen für den Personentransport eingehen. Die bisherigen Untersuchungen bei den Astokursen haben gezeigt, dass eine Loslösung des Paketverkehrs von der Reisenden- und Briefpost auf Schwierigkeiten stossen würde. Bei der weitem Entwicklung der kursmässigen Gütertransporte muss jedoch für die Post das Recht der Mitbenützung der Güterkurse für die Paketbeförderung vorbehalten werden, wenn sie dies für zweckmässig erachtet. Andererseits soll die Post im Rahmen der in Art. 14 und 15 vorgesehenen Verkehrsteilung und Zusammenarbeit mit ihren Verkehrsmitteln, die sie für den eigenen Dienst bedarf, auch an der Beförderung von Gütersendungen mitwirken können. Eine Vermehrung des Wagenparkes der Post soll aber aus dieser Mitwirkung im Strassentransportgeschäft selbstverständlich nicht erfolgen. Bei dieser Mitwirkung der Post ist jedoch nicht beabsichtigt, dass die Post in gewissen Verkehrsrelationen nur die lohnenden Transporte für sich vorbehalten könne, sondern wenn die für die Verkehrsteilung und Zusammenarbeit zuständigen Organe finden, in einer bestimmten Relation sei die Beförderung von Gütersendungen mit der Post angezeigt, so müsste sich diese Beförderungspflicht auf alle Sendungen in dieser Relation beziehen.

Für die Zusammenarbeit zwischen Privatbahnen und Post wird es jenen ohne weiteres möglich sein, die Post nach wie vor als ihren Ferncamionneur zu bezeichnen, unter Kenntnisgabe an die Genossenschaft.

Zu Art. 13.

Die Anregung zur obligatorischen Zusammenfassung der Konzessionäre N in eine Genossenschaft, in der neben den Automobilinteressenten auch die Eisenbahnen und die Verfrachter vertreten sind, ging von den Automobilinteressenten aus. Der Zwang zum Beitritt zur Genossenschaft soll rechtlich in der Form einer Konzessionsauflage durchgeführt werden. Über die Nützlichkeit der Genossenschaft soll im folgenden Abschnitt berichtet werden.

5. Verkehrsteilung und Zusammenarbeit von Eisenbahn und Motorfahrzeug.

Zu Art. 14 und 15.

a. Die Zusammenarbeit durch die Genossenschaft.

Im Gesetzesentwurf ist zur Förderung der Zusammenarbeit der Vertreter von Eisenbahn, Automobil und Verfrachtern der Zusammenschluss in eine Genossenschaft in Art. 15, lit. e, vorgesehen. Gemäss Art. 13 hat die Konzessionsbehörde das Recht, den Beitritt jedes Konzessionärs zur Genossenschaft zu verlangen. Gegen den zwangsweisen Anschluss aller Konzessionäre N an die Genossenschaft hat sich in einzelnen Kreisen der Automobilinteressenten ein gewisser Widerstand gezeigt, der sich jedoch mehrheitlich nicht durchzusetzen vermochte. Die für die Verhandlungen mit den Eisenbahnen bezeichneten Vertreter der Automobilinteressenten sind heute mehr denn je überzeugt, dass ohne die Organisation einer Genossenschaft die Verkehrsteilung und Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln nicht durchführbar sein wird. An der Genossenschaft, wie sie im Gesetzesentwurf und in der Übereinkunft vorgesehen ist, wird ihrerseits festgehalten. Den Wünschen der Genossenschaftsgegner wurde übrigens dadurch Rechnung getragen, dass die Einnahmen aus den Automobiltransporten, die nicht an Stelle oder in Verbindung mit der Eisenbahn ausgeführt werden, nicht unter allen Umständen an die Genossenschaft abgeführt werden müssen, sondern den Konzessionären direkt ausbezahlt werden können. In diesem Punkte soll Art. 16, Ziffer 3, der Übereinkunft vom 27. Mai 1933 im endgültigen Verständigungsabkommen abgeändert werden. Dadurch dürften die Hauptbedenken gegen die Genossenschaft aus dem Wege geräumt sein.

Die Genossenschaft, die aus der Umwandlung der heutigen Sesa herauswachsen soll, bedeutet für die Zusammenarbeit und Verkehrsteilung das wichtigste Bindeglied zwischen Eisenbahn und Motorfahrzeug. Die Einrichtung einer besondern Organisation für die Koordination von Eisenbahn und Motorfahrzeug ist übrigens in allen Ländern als unumgänglich anerkannt worden. Die Überzeugung von der Notwendigkeit eines Zusammenschlusses im Transportgeschäft war für die Generaldirektion der Bundesbahnen schon im Jahre 1926 für die Gründung der Sesa entscheidend. «Nur durch eine gründliche und umfassende Neuordnung im Sinne der Unterstellung aller Kräfte unter einen einheitlichen Willen werde die zu verwirklichende durchgehende Beförderung von Haus zu Haus in schnellster und wirtschaftlicher Weise gewährleistet werden», führte sie damals in ihrem Bericht zur Gründung der Sesa aus. Wie richtig sie beraten war, zeigt die darauf folgende Entwicklung in den meisten europäischen Ländern, in denen man von der Notwendigkeit des Zusammenschlusses der Strassentransportunternehmer ebenfalls überzeugt ist. Weitere Ausführungen hierüber finden sich im Bericht der schweizerischen Bundesbahnen vom 26. Juni 1933. Wir zitieren hieraus insbesondere die Ausführungen der Bundesbahnverwaltung zu Art. 10 der Übereinkunft:

«Die vorgesehene Verkehrsteilung und Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn und Motorfahrzeug macht den Anschluss der Konzessionäre N an eine Genossenschaft nötig. Nur dadurch ist es möglich, die Zahl der Reservewagen bei den einzelnen Konzessionären auf ein Mindestmass zu beschränken und trotzdem den Transportverpflichtungen nachzukommen. Die Genossenschaft kann in den Stossverkehrszeiten Wagenverschiebungen vornehmen lassen und damit die Leistungsfähigkeit der Konzessionäre in einzelnen Gebieten oder auf gewissen Strecken steigern. Sie kann ihnen zur Ausführung von Spezialtransporten auch dafür geeignete Fahrzeuge zuweisen, wenn sie über solche nicht selbst verfügen.

Da die Konzessionäre nicht nur Stückgüter, sondern teilweise auch Wagenladungsgüter zu befördern haben werden, bringt die Zusammenfassung der Konzessionäre in einer Genossenschaft die Verminderung von Leerfahrten und damit eine rationelle Ausnutzung der Fahrzeuge, die wiederum auf die Tarifgestaltung einwirkt.

Die Genossenschaft ist auch zur Vereinheitlichung des Tarifwesens nötig, ebenso zur Durchführung des Abrechnungsverfahrens mit den Eisenbahnen. Sie ist das Zwischenglied zwischen den Bahnen und den Konzessionären und als solches auch Beratungsstelle. Sie wird teilweise auch die Werbung für die Transporte zu übernehmen haben.

In der Betriebsführung und in der internen Ausgestaltung ihrer Betriebe bleiben die Konzessionäre frei. Sie sind frei in der Anschaffung ihrer Fahrzeuge im Rahmen der aufgestellten Vorschriften, in der Beschaffung des Betriebsmaterials, in der Rekrutierung und Besoldung ihres Personals. Nach wie vor wird also die wirtschaftliche Betriebsführung des Unternehmers für die Höhe seines Verdienstes mitbestimmend sein. Dazu kommt, dass gemäss Art. 15 der Übereinkunft den Konzessionären N noch Leistungsprämien ausgerichtet werden können.»

Für die Gestaltung der Genossenschaft will der Gesetzesentwurf, entsprechend den gemeinsamen Vorschlägen der Eisenbahn- und Automobilvertreter, keine weiteren Bestimmungen aufstellen, als dass in der Genossenschaft die Interessen von Eisenbahn, Automobil und Verfrachtern angemessen vertreten sein müssen. Sollte es sich in der Zukunft als wünschenswert erweisen, dass auch die Post in der Sesa eine Vertretung habe, so werden die Eisenbahnen ihr einen Sitz abtreten.

In Art. 11 des Gesetzesentwurfes ist der Genossenschaft sodann die Aufstellung von gewissen Automobiltarifen zgedacht, die jedoch wie alle andern Tarife von der Kommission zu begutachten und vom Post- und Eisenbahndepartement zu genehmigen sind. Im übrigen hat es die Meinung, dass die Grundzüge der Genossenschaftsstatuten durch eine besondere vom Bundesrat zu genehmigende Übereinkunft zwischen den beteiligten Kreisen festgelegt werden.

Wir halten diese elastische Lösung für zweckmässig, weil es sehr wohl möglich ist, dass die Erfahrungen, die mit der Koordination von Eisenbahn und

Motorfahrzeug werden gemacht werden, mit der Zeit zu organisatorischen Änderungen und Verbesserungen der ursprünglichen Organisation Anlass geben werden, für die ein gesetzlicher Rahmen zu wenig Anpassungsfähigkeit bieten würde.

Das in Art. 14, Ziffer 4, erwähnte «allgemeine Verständigungsabkommen» wird u. a. diejenigen Bestimmungen der «Übereinkunft» übernehmen, die nach Inkrafttreten des Gesetzes noch Gültigkeit haben. Die Genehmigung durch den Bundesrat ist vorgesehen, weil der Inhalt dieses Verständigungsabkommens, der zur Hauptsache schon in der Übereinkunft enthalten ist, den Charakter von Vollziehungsvorschriften zum Gesetze haben wird.

b. Die Grundsätze der Verkehrsteilung.

Für die Verkehrsteilung schreibt der Gesetzesentwurf den Verkehrsunternehmungen gewisse Richtlinien vor, an die sie bei der Aufstellung ihres Verständigungsabkommens über Verkehrsteilung und Zusammenarbeit gebunden sein sollen. Diese Richtlinien sind in Art. 15 unter lit. *a-f* aufgeführt.

In lit. *a* des Art. 15 wird als Hauptziel der Koordination die Einrichtung der Haus-Haus-Bedienung erwähnt, die einen sehr wertvollen Ausbau gegenüber der heutigen Verkehrsbedienung darstellt. Damit wird für den gesamten Güterverkehr erreicht, was gestützt auf das Postregal bisher schon für den Nachrichten- und Kleinpaketverkehr eingeführt war. Gerade dieser Ausbau der Verkehrsbedienung entspricht grundsätzlich einem der Hauptzwecke des verfassungsrechtlichen Postregals, auf das die ganze Neuordnung gestützt wird. Die durch das Konzessionssystem einzuführende Haus-Haus-Bedienung im Güterverkehr passt somit ganz in den Rahmen der postalischen Verkehrsbedienung, die möglichst lückenlos sein und jedermann zugute kommen soll.

In lit. *b* des Art. 15 wird das Anrecht des Motorfahrzeuges auf die Gütertransporte bis zu Entfernungen von 30 km näher umschrieben. Der Vorbehalt «soweit die Verfrachter nicht ausdrücklich die Beförderung mit der Eisenbahn verlangen» musste deshalb aufgenommen werden, weil nach der Eisenbahngesetzgebung eine Eisenbahn einen Transport nicht ablehnen kann, wenn der Verfrachter das Gut selbst an die Bahnstation verbringt und ausdrücklich Bahnbeförderung verlangt. Die Verfrachter können ihren Willen, dass ein Gut durch die Eisenbahn zu befördern ist, dadurch zum Ausdruck bringen, dass sie den Transport mit Frachtbrief aufgeben. Liegt ein solcher Auftrag vor, so besteht für den Konzessionär N nach dem Verkehrsteilungsvertrag kein Anspruch auf die Beförderung des Gutes mehr. Dagegen hat die Eisenbahnverwaltung trotz der Gutaufgabe mit Frachtbrief das Recht, bei Konvenienz ein solches Gut von Eisenbahnstation zu Eisenbahnstation mit einem Motorfahrzeug eines Konzessionärs N befördern zu lassen.

Es ist naheliegend, dass der Grundsatz der Abtretung der Nahtransporte an die Strasse nicht ohne weiteres auf die privaten Hauptbahnen und die Nebenbahnen ausgedehnt werden konnte, weil diese Bahnen wegen ihrer

verhältnismässig kurzen Strecken nicht im gleichen Umfang von der Einschränkung der gewerbmässigen Ferntransporte Nutzen ziehen wie die schweizerischen Bundesbahnen. Die im Entwurfe vorgesehenen Ausnahmen von dieser Richtlinie sind deshalb gerechtfertigt. In Anbetracht der grundsätzlichen Teilung des Verkehrs in Entfernungen bis und über 30 km sollen die Eisenbahnen im Nahverkehr den Schienentransport zuungunsten des Strassentransportes nicht durch besondere Tarifvergünstigungen im Einzelfalle fördern. Hingegen bleiben die Eisenbahnen frei, ihr Tarifsystern im Nahverkehr zu ändern, sofern dies für die Rückgewinnung von Werkverkehr angezeigt sein sollte.

Gemäss lit. *c* des Art. 15 werden nach dem Belieben der Eisenbahnverwaltungen den Konzessionären *N* auch Güter zur Beförderung auf einer Teilstrecke übertragen werden, die eine gesamte Transportlänge von mehr als 30 km aufweisen. Es handelt sich hier um kombinierte Transporte auf Schiene und Strasse in dem Sinne, dass das Gut über den Ortsbereich hinaus mit dem Auto einer Eisenbahnstation zugeführt oder von einer solchen abgeholt wird. Es ist auch denkbar, dass ein solches Gut auf der Strecke zwischen Zwischenstation und Verkehrszentrum und umgekehrt von der Bahn mit Vorteil dem Auto überlassen wird.

Gemäss lit. *d* soll der gewerbmässige Güterfernverkehr, in der Regel über 30 km gesamte Transportlänge des Gutes, auf der Schiene erfolgen.

Die Frage, ob für die Ermittlung der Entfernungsgrenzen auf die Eisenbahnlänge oder Strassentransportlänge abzustellen sei, ist im Gesetzesentwurf und in der Übereinkunft offen gelassen, in der Meinung, dass in Fällen der Konkurrenz zwischen Eisenbahn und Automobil und bei Meinungsverschiedenheiten die in Art. 16 und 17 des Gesetzesentwurfes genannte Kommission erstinstanzlich zu entscheiden habe. Bei der Beurteilung dieser Entfernungsgrenzen werden jeweilen auch die besondern verkehrsgeographischen Verhältnisse sowie die Art der in bestimmten Verkehrsverbindungen vorwiegend zu befördernden Güter in die Waagschale geworfen werden müssen. Von den Automobilvertretern war ursprünglich die Luftlinie als Massstab für die Abgrenzung zwischen Nah- und Fernverkehr vorgeschlagen worden. Hierauf konnten jedoch die Bahnvertreter nicht eintreten, weil dies zu einer nicht unerheblichen Ausdehnung der Nahverkehrszone geführt hätte.

Für die Begriffsbestimmung des «Güterfernverkehrs», der grundsätzlich der Eisenbahn vorbehalten ist, kommt die «gesamte Transportlänge des Gutes» in Frage. Für ein auf der Schiene angerolltes Gut wird die Transportlänge durch eine Neuaufgabe an der Grenze nicht unterbrochen. Bei der Berechnung der gesamten Transportlänge eines Gutes sind auch die Teilstrecken einzubeziehen, auf denen das Gut teilweise auf dem Wasserwege befördert wird. Die Landtransporte von Gütern aus dem internationalen Verkehr sollen grundsätzlich der Schiene überlassen werden, sofern die gesamte Transportlänge 30 km übersteigt.

In Art. 15, lit. *d*, ist sodann vorgesehen, dass eine Überlassung von Gütern an die Konzessionäre N auch bei Entfernungen über 80 km in Frage kommen kann, wenn dies aus betriebswirtschaftlichen Gründen der Eisenbahn als angezeigt erscheint. Diese Voraussetzung, über deren Vorhandensein die Eisenbahnen zu entscheiden haben, wird namentlich dort zutreffen, wo die Verkehrszentren sehr weit auseinanderliegen. Die 80-km-Grenze gilt als Richtschnur für die Verkehrsabgrenzung und wird in der Praxis beim Bahnersatzdienst nicht starr eingehalten werden können. Wo dagegen die Verkehrszentren nahe aneinander liegen, wird anderseits der Bahnersatzdienst auch nicht restlos die 80-km-Grenze erreichen können. Abweichungen von der Regel nach beiden Richtungen werden deshalb unvermeidlich sein. Im Mittel wird jedoch die gesetzliche Abgrenzung von 80 km massgebend sein.

6. Die mitwirkende Kommission.

Zu Art. 16.

Ausser der Genossenschaft, die als Bindeglied in den Dienst der Zusammenarbeit und Verkehrsteilung zwischen Eisenbahn und Motorfahrzeug gestellt wird, sieht der Gesetzesentwurf als weiteres Organ der Zusammenarbeit beim eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement eine besondere Kommission vor, die aus 3 oder 4 Vertretern der Wirtschaft, oder 3 oder 4 Vertretern der Eisenbahnen und 3 oder 4 Vertretern der Automobilinteressenten bestehen soll. Ausserdem ist ein neutraler Präsident als Verhandlungsleiter vorgesehen. Die eidgenössische Postverwaltung wird zur Wahrung ihrer besondern Interessen bezüglich des Kleinpaketverkehrs einen Vertreter mit beratender Stimme zu den Sitzungen der Kommission abordnen können.

Diese Kommission hat teils begutachtende, teils entscheidende Befugnisse (Art. 16 und 17 des Gesetzesentwurfes). Sowohl in der Genossenschaft als in der Kommission ist den grossen Wirtschaftsverbänden des Landes als den Vertretern der Verfrachterinteressen ein weitgehendes Mitspracherecht eingeräumt worden. Dieses Vertretungsverhältnis sollte den Wirtschaftskreisen über die Befürchtung hinweghelfen, dass eine Verständigung zwischen Vertretern von Eisenbahnen und Automobil auf Kosten der Verfrachter abgeschlossen werden könnte.

Unsere Fassung des Art. 16 weicht insofern vom gemeinsamen Vorschlag der Eisenbahnverwaltungen und Automobilinteressenten ab, als die Wirtschaftsverbände im Gesetz nicht ausdrücklich genannt werden, wohl aber die Vertreter der Verkehrsinteressenten. Diese Änderung entspricht einem Antrage des Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen. Es soll damit ermöglicht werden, auch einen Vertreter der Konsumentenschaft als Mitglied der Kommission zu wählen. Je nachdem von den Wirtschaftsverbänden im ganzen drei oder vier Vertreter bezeichnet werden, werden die Eisenbahnverwaltungen und die Automobilinteressenten ebenfalls je drei oder vier Dele-

gierte erhalten. Die Kommission wird demnach aus 9 oder 12 Mitgliedern bestehen, wozu noch der neutrale Präsident als Verhandlungsleiter kommt.

Zu Art. 17.

Bei der Einteilung der entscheidenden Befugnisse der Kommission war Art. 22 des eidgenössischen Verwaltungsrechtspflegegesetzes wegleitend. Die vorgesehene Kommission ist zweifellos als «eidgenössische Instanz ausserhalb der Bundesverwaltung» im Sinne der lit. c des erwähnten Artikels anzusehen. Gegen nicht endgültige oder erstinstanzliche Entscheide solcher Instanzen lässt bekanntlich Art. 33 die Verwaltungsbeschwerde an den Bundesrat zu.

In einzelnen Kreisen hat man sich gefragt, ob nicht eine gewisse Gefahr bestehe, wenn der Kommission für die Anwendung der Art. 2 und 22 der endgültige Entscheid überlassen werde und ob nicht das in Art. 20 vorgesehene Rekursrecht vorbehalten werden solle. Hierzu ist zu bemerken, dass auf jeden Fall nicht das in Art. 20 vorgesehene Weiterziehungsverfahren anzuwenden wäre, sondern dasjenige in Art. 17, Ziff. 2 («Sofern eine der drei Interessengruppen mit dem Kommissionsbeschluss nicht einverstanden ist, kann sie den Entscheid des Bundesrates anrufen»), wonach nicht ein einzelnes Mitglied den Entscheid weiterziehen kann, sondern nur eine Gruppe. Wir halten es aber nicht für nötig, in diesem Punkte von dem «gemeinsamen Vorschlag» der Eisenbahn- und Automobilinteressenten abzuweichen. Die Ausscheidung nach begutachtenden und entscheidenden Befugnissen der Kommission hat in den Verhandlungen viel zu reden gegeben. Eine Änderung der vereinbarten Fassung in diesem Punkte würde bei den Automobilinteressenten voraussichtlich auf Widerstand stossen, weil von ihnen befürchtet wird, der Bundesrat werde automobilfeindlicher sein als die Kommission. Uns ist vor den Kommissionsentscheiden nicht bange, weil wir überzeugt sind, dass in dieser Kommission die vernünftigen Lösungen durchdringen werden.

7. Strafbestimmungen und Konzessionsentzug.

Zu Art. 18.

Der gemeinsame Vorschlag der Eisenbahnverwaltungen und Automobilinteressenten für die Fassung des Art. 18 lehnt sich an die Strafbestimmungen der bundesrätlichen Verordnung vom 8. Februar 1916 an, die die Konzessionierung von Unternehmungen für die Beförderung von Personen und deren Gepäck mit Kraftwagen regelt. Wir halten jedoch dafür, dass die Strafbestimmungen mit der heutigen Gesetzgebungspraxis weitgehend übereinstimmen sollten, und schlagen deshalb eine andere Fassung vor.

Die Bestimmung in Absatz 1, zweites Alinea, will der Umgehung des Gesetzes durch Rechtsmissbrauch vorbeugen. Sie soll verhindern, dass an sich konzessionspflichtiger Verkehr durch ungewöhnliche Rechtsformen verschleiert werden kann. Es darf insbesondere nicht vorkommen, dass ein

Gut lediglich für die Zeit der Beförderung einem andern übereignet wird. Eine Umgehung des Gesetzes durch Rechtsmissbrauch läge auch vor, wenn eine Sendung auf eine Entfernung bis zu 10 km abgefertigt würde, für die von vornherein eine Beförderung über 10 km hinaus beabsichtigt ist. Dabei soll es keinen Unterschied machen, ob die Beförderung auf dem Motorfahrzeug oder mit Umladung unterwegs ausgeführt wird, und ob im letztern Falle mehrere Unternehmen an der Beförderung beteiligt sind. Um solche Umgehungsmöglichkeiten zu verhindern, gilt auch für diesen Verkehr die «gesamte Transportlänge des Gutes». Bei der Anwendung dieser Bestimmung muss die grundsätzliche Überlegung wegleitend sein, dass der durch das Gesetz verfolgte verkehrswirtschaftliche Zweck einer rationellen Verkehrsteilung und Zusammenarbeit von Eisenbahn und Motorfahrzeug nicht vereitelt werden darf.

Als wirksamste Massnahme gegen Gesetzesübertretungen betrachten wir die Androhung des Entzuges der Konzession und der vorübergehenden Einziehung des Wagenmaterials. Die Kontrolle über die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften betreffend das Verbot gewerbsmässiger Transporte beim Werkverkehr und ausserhalb der erweiterten Ortszone wird im besondern durch die in Art. 15 der Übereinkunft vorgesehene Leistungsprämie an die Konzessionäre wirksam ergänzt werden können, weil der Entzug von Frachten durch unbefugte Transportunternehmer auch die Konzessionäre selbst schädigt und nicht nur die beteiligten Eisenbahnunternehmungen.

8. Übergangsbestimmungen.

Die Tatsache, dass die gesetzliche Regelung der gewerbsmässigen Güterbeförderung mit Motorfahrzeugen erst nach einer starken Entwicklung des Automobilverkehrs Platz greift, erschwert den Übergang vom bisherigen freien Verkehrssystem zu einer geregelten Verkehrswirtschaft in nicht geringem Masse. Die Bestimmungen in Art. 21 über die Entschädigung nicht berücksichtigter Unternehmer, die zur Erleichterung der Übergangsordnung aufgenommen wurden, gehören zu den wichtigsten des Gesetzesentwurfes. Finanziell sind sie für den Bund von ziemlich grosser Tragweite. Der Verwaltungsrat und die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen führen in ihrem Berichte folgendes aus:

«Dieser Artikel enthält die wichtige Bestimmung, dass Transportunternehmer, die vor dem 1. Januar 1933 ausschliesslich und zudem über 10 km hinaus regelmässig Strassentransporte gegen Entgelt für andere ausgeführt haben und auf Grund der Verkehrsteilung keine Konzession erhalten oder auf eine solche verzichten, obwohl sie die erforderlichen Voraussetzungen erfüllen würden, für den erlittenen Schaden angemessen zu entschädigen seien.

Für die Entschädigung der Unternehmer, die durch die neue Rechtsordnung in ihrer Gewerbefreiheit eingeschränkt werden und daher materielle Verluste erleiden, liegen gute Gründe vor. Durch billige Entschädigung der Verluste, die durch derartige staatliche Eingriffe in das freie Wirtschaftsleben entstehen, lassen sich manche Widerstände und Reibungen überwinden, die bei Ablehnung jeglicher Entschädigungspflicht sogar zum Scheitern der beabsichtigten neuen Ordnung führen könnten. Grundsätzlich hat der Bund übrigens schon bei Einführung des Absinthverbotes solche Entschädigungen anerkannt. Im betreffenden Gesetze vom 24. Juni 1910 lautet Art. 4:

„Den Unternehmern, Angestellten und Arbeitern der Berufskreise, die durch das Verbot unmittelbar und empfindlich geschädigt sind, wird aus Billigkeitsgründen teilweise Entschädigung gewährt. Die Berechtigung zu dieser Entschädigung, die daran zu knüpfenden Bedingungen, das Mass derselben, sowie das Verfahren für deren Ermittlung werden durch einen Bundesbeschluss festgesetzt.

Diese Entschädigung wird auch gewährt für den durch das Verbot derjenigen Getränke entstandenen Schaden, die vor dem 5. Juli 1908 im Verkehr standen und nach dem 7. Oktober 1910 als Nachahmungen des Absinthos erklärt werden.“

Einer Mitteilung der Alkoholverwaltung ist zu entnehmen, dass der Bund für diesen Zweck insgesamt 1,7 Millionen Franken für Entschädigungen ausgerichtet hat. Beim heutigen Geldwert entspricht dies ungefähr einer Summe von 2,6 Millionen Franken.

Wenn bei Erlass jenes Gesetzes Entschädigungen für das Verbot der Fabrikation gesundheitsschädlicher Stoffe aus Billigkeitsgründen gewährt wurden, so sind sie zweifellos bei der Einschränkung eines bisher vom Bunde ohne Einschränkung zugelassenen Gewerbebezuges ebenfalls begründet.

Bei der Beurteilung der finanziellen Tragweite dieser Bestimmung ist zu beachten, dass der Nutzen für die Eisenbahnen proportional zu der Zahl der ausscheidenden Konkurrenzwagen wachsen wird.»

Für die Weiterbehandlung der Vorschläge der Eisenbahnverwaltungen und Automobilinteressenten war es unerlässlich, über die voraussichtliche Höhe der allfälligen Entschädigungssummen nähern Aufschluss zu erhalten. Die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen, die auf Grund der von ihr durchgeführten Erhebungen über die gegenwärtigen Bestände und den künftigen Bedarf an Lastwagen im Nahverkehr bis zu 30 km am ehesten in der Lage war, zuverlässige Angaben zu liefern, hat festgestellt, dass im Gebiete der Bundesbahnen, nach Abzug der Möbeltransportfirmen und der nicht ausschliesslich Transporte für Dritte ausführenden Firmen, annähernd 650 Firmen nur Transporte für Dritte über 10 km besorgen. Bei Einbezug der

Verkehrsgebiete der Privatbahnen kann die Zahl der Firmen auf rund 700 geschätzt werden. Ein weiterer Faktor, der für die Beurteilung der Tragweite der Entschädigungspflicht in Betracht fällt, ist die Zahl der Lastwagen und Anhänger. Im Verkehrsgebiete der Bundesbahnen wurde ermittelt, dass mit rund 1050 Wagen und 400 Anhängern Transporte über 10 km ausgeführt werden. In diesen Zahlen sind die Wagen für die Beförderung von Möbeln und Umzugsgut nicht inbegriffen.

Mit Einschluss der Privatbahngebiete gelangt die Generaldirektion zum Schlusse, dass in der Schweiz schätzungsweise 1150 Wagen und 440 Anhänger gewerbmässige Transporte über 10 km ausführen. Die Bestandesziffern von 700 Firmen, 1150 Lastwagen und 440 Anhängern mit «ausschliesslicher» Beförderung für Dritte sind als Höchstziffern zu betrachten, da nicht alle Firmen und Lastwagen die Bedingung der regelmässigen Beförderung über 10 km erfüllen. Dies geht aus einer besondern Erhebung der Bundesbahnen über die wöchentliche Fahrtenzahl über 10 km Strassentransportlänge hervor, die für rund 900 Wagen in Erfahrung gebracht werden konnte. Nach Abzug der für den Astodienst benötigten Wagen geht die Generaldirektion bei ihren Schadensberechnungen von rund 300 Wagen aus, die auszuschneiden hätten.

Die Schadenselemente lassen sich in zwei Gruppen gliedern. Einmal ist mit dem Schadenselement des nicht mehr verwendbaren Lastwagens samt Zubehör zu rechnen, dessen Handelswert zu entschädigen sein wird. Als weiteres Schadenselement ist der entgangene Reingewinn anzusehen.

Aus der Fassung des Art. 21 ist zu entnehmen, dass der Gesetzesentwurf nicht von «Schadenersatz» im Sinne des Obligationenrechtes spricht und auch nicht von «voller Entschädigung» im Sinne von Art. 16 des Enteignungsgesetzes, sondern von «angemessener Entschädigung des Motorfahrzeugbesitzers für den erlittenen Schaden». Es sollen demnach unseres Erachtens für die Bemessung der Entschädigungssummen weder die Grundsätze des Obligationenrechtes noch des Enteignungsgesetzes zur zwingenden Anwendung gelangen. Sicher ist, dass der Umfang des Schadens gemäss Art. 21 anders zu beurteilen ist als der allfällige Schaden gemäss Art. 9 des Gesetzesentwurfes (bei Nichterneuerung der Konzession). Gemäss letzterem Artikel kann nur der «Minderwert des dem bisherigen konzessionierten Automobilbetriebe dienenden Betriebsmaterials und der zugehörigen Anlagen» Anspruch auf Entschädigung gewähren. Nach Massgabe des Art. 21 dagegen wird bei der Ermittlung des Schadens auch darauf Rücksicht genommen werden müssen, welche Reingewinne dem keine Konzession erhaltenden Unternehmer, der regelmässig Transporte über 10 km gegen Entgelt ausgeführt hat, für seinen Lebensunterhalt verloren gingen. Nicht nur der Handelswert des nutzlos gewordenen Lastwagens wird zu entschädigen sein, sondern auch der infolge der Unterdrückung der Ferntransporte erlittene Schaden. Je nach der nähern Umschreibung des Begriffes «erlittener Schaden» in Absatz 1 wird die Entschädigungssumme

einen höhern oder niedrigeren Betrag erreichen. Ein Lastwagenbesitzer, dessen Wagen von der Genossenschaft oder den Bundesbahnen übernommen wurde, sollte ausser der angemessenen Vergütung des dazumaligen Handelswertes des Wagens keinen Anspruch haben auf entgangenen Gewinn, sofern es ihm gelingt, auf den Zeitpunkt der Einführung des Konzessionssystems eine andere geschäftliche Tätigkeit zu finden, die ihm ebensoviel einbringt als die bisherige Tätigkeit im Transportgewerbe.

Die näheren Voraussetzungen für die Entschädigungen, deren Ausmass und das Verfahren für deren Ermittlung, sollen gemäss unserm Entwurfe in einem besondern Bundesbeschluss festgelegt werden, ähnlich wie dies seinerzeit beim Absinthverbot geschehen ist.

Unter den Lastwagenunternehmern, die gewerbsmässig befördern, befinden sich sehr viele Einzelunternehmer ohne Angestellte, die selbst Wagenführer sind (auf eine Transportfirma entfallen durchschnittlich bloss 1,6 Lastwagen). Zur Verminderung der Entschädigungssummen wird deshalb anzustreben sein, dass möglichst viele dieser bisherigen selbständigen Unternehmer als Wagenführer bei konzessionierten Astunternehmern ihre Anstellung finden. Im Bundesbeschluss wird sogar festzulegen sein, dass ein Unternehmer, der ohne stichhaltige Gründe eine solche Beschäftigung ausschlägt, den Anspruch auf eine Entschädigung für entgangenes Einkommen verliert. Wir sind sodann der Ansicht, dass ein Lastwagenbesitzer, dem es beispielsweise erst ein Jahr nach dem Inkrafttreten des Konzessionssystems gelingen sollte, eine neue gleichwertige Beschäftigung zu finden, nur für den während dieses Jahres entgangenen Verdienst entschädigt werden sollte. Es darf unter keinen Umständen vorkommen, dass mit der Entschädigung ein Geschäft gemacht werden kann, d. h., dass damit mehr verdient werden kann als ohne Einführung des Konzessionssystems.

Was nun die Tragung der Kosten für die Entschädigungen anbetrifft, so scheint es uns billig zu sein, dass neben dem Bund auch die Eisenbahnunternehmungen einen Anteil der Entschädigungskosten übernehmen. Die Bundesbahnen geben in ihrem Bericht selbst zu, dass mit der Zahl der auszuscheidenden Lastwagen der Nutzen für sie parallel wächst. Soweit das Verkehrsgebiet der Bundesbahnen in Frage kommt, ist für den Bundesbeschluss eine Ausschcheidung der Entschädigungskosten nach folgendem Schlüssel in Aussicht genommen. Im Einverständnis mit der Generaldirektion würden die Bundesbahnen auf ihre Rechnung die Entschädigungskosten übernehmen, die dem Handelswert der auszuscheidenden Fahrzeuge entsprechen. Es würde sich bei diesem Schadensteil um die käufliche Übernahme der verfügbar werdenden Motorlastwagen durch die Bundesbahnen gegen angemessene Vergütung handeln. Für die Weiterverwendung der noch gut brauchbaren Wagen erwähnen wir u. a. folgende Möglichkeiten: Abtretung an Konzessionäre N bei Vermehrung oder Erneuerung ihres Wagenparkes gemäss entsprechender Konzessionsauflage; Verkauf an Werkverkehrsunternehmer oder Abtretung

an Behörden, die für solche Wagen Bedarf haben. Wie bereits oben erwähnt wurde, kann es sich um höchstens 300 Wagen handeln, die übernommen werden müssten.

Bezüglich der Privatbahnen ist davon Vormerk zu nehmen, dass sie sich in den Vorverhandlungen bestimmt gegen jede Beteiligung an der Entschädigungspflicht gemäss Art. 21 ausgesprochen haben. Es wird jedoch teilweise in ihrem eigenen Interesse liegen, wenn sie sich, namentlich zur Einrichtung der auch für sie obligatorisch werdenden Haus-Haus-Bedienung in ihrem Verkehrsgebiete, in einzelnen Fällen auf die käufliche Übernahme von Motorlastwagen einlassen. Für Lastwagen, die vorwiegend in ihrem Gebiete tätig waren, liesse sich eine Beteiligung an der Liquidation überzähliger Lastwagen in diesem Umfange sehr wohl rechtfertigen.

Für den Schaden, der aus entgangenem Verdienst entsteht, wird der Bund angemessene Vergütungen auf Rechnung der allgemeinen Bundeskasse übernehmen. Die mutmassliche Höhe dieses Schadensteiles wird auf ungefähr 3 Millionen Franken veranschlagt, die sich jedoch auf mehrere Jahre verteilen würden. Es ist beabsichtigt, die Entschädigungsbeträge für entgangene Verdienste nicht von vornherein festzulegen. Die durch eine neue Erwerbstätigkeit nicht gedeckten Einkommensausfälle werden voraussichtlich nur während höchstens drei Jahren durch Bundesvergütungen ergänzt werden müssen. Der Bundesbeschluss wird hiefür zweifellos eine periodische Festlegung des jeweiligen erlittenen Schadens vorsehen.

Zur Deckung dieser Ausgaben stehen dem Bund einmal die Mehreinnahmen zur Verfügung, die aus der Stempelabgabe auf den Frachtbriefen aus dem zurückgewonnenen Fernverkehr erwachsen werden. Weiter ist beabsichtigt, in der Vollziehungsverordnung zu diesem Gesetz eine Bestimmung aufzunehmen, wonach gestützt auf Art. 48 des Bundesgesetzes über die Stempelabgabe die Bahnersatztransporte im Astolokalverkehr, deren Einnahmen in der Hauptsache den Bundesbahnen zufließen werden, die Stempelabgabe werden entrichten müssen.

Mit der von uns neu aufgenommenen Bestimmung in Ziffer 2 soll der nicht ganz unbegründeten Befürchtung der Camionneure und Transportunternehmer Rechnung getragen werden, dass wegen der Ausscheidung der gewerbmässigen Transporteure aus der Zone über 30 km und der numerischen Beschränkung der Unternehmer in der Zone von 10—30 km viele Unternehmer ihr Geschäft in die Lokalzone verlegen könnten.

Zu Art. 22.

Gewerbmässige Transporte beim Werkverkehr in der Übergangszeit.

Die Vertreter des Werkverkehrs forderten ursprünglich die Einführung einer besondern Konzession, gemäss welcher gegen Entrichtung einer ziemlich hohen Konzessionsgebühr beim Werkverkehr das Mitführen von Gütern

gegen Entgelt für andere auch weiterhin hätte gestattet werden sollen. Die Eisenbahnvertreter konnten jedoch auf eine derartige Forderung aus begrifflichen Gründen nicht eintreten. Schliesslich liessen die Vertreter der Automobilinteressenten dieses Postulat fallen. Um jedoch den Besitzern von Motorfahrzeugen zu gestatten, ihre Wagen ohne zu grosse Verluste abzuschreiben, wurde eine besondere Übergangsordnung geschaffen. Gemäss Art. 22 sollen gewerbsmässige Transporte beim Werkverkehr noch während drei Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes zulässig sein, jedoch nur im bisherigen Umfang und gegen Einholung einer besondern Bewilligung bei der zuständigen kantonalen Amtsstelle, die nur zu erteilen ist, sofern die Gesuchsteller bereit sind, über den bisherigen Umfang ihrer gewerbsmässigen Transporte genau Auskunft zu geben und über die während der Übergangszeit zulässigen Transporte dieser Art einen Nachweis zu führen.

Zu Art. 23.

Ausnahmen in der Übergangszeit.

Die Konzessionspflicht für die gewerbsmässige Güterbeförderung über 10 km Strassenlänge muss mit dem Inkrafttreten des Gesetzes gleichzeitig für alle Landesteile eingeführt werden. Die Tatsache, dass die Eingliederung der Strassentransporte in das Verkehrssystem der Eisenbahnen nicht vor Ablauf von drei Jahren zum Abschluss wird gebracht werden können, ändert hieran nichts. Solange und soweit jedoch die Bahnersatz-, Bahnzubringer- und Bahnverteilerdienste gemäss dem Asto-System in einzelnen Verkehrsgebieten noch nicht zur Einführung gelangt sein werden, sollen die Konzessionäre N dieser Verkehrsgebiete die Erlaubnis erhalten, noch gewerbsmässige Transporte über 30 km hinaus auszuführen. Unter Umständen werden die Konzessionen in den Gebieten, in denen das Asto-System noch nicht eingeführt ist, mit kürzerer Dauer erteilt werden.

Zu Art. 24 und 25.

Teilrevision des Postverkehrsgesetzes.

Wir haben schon bei Art. 12 darauf hingewiesen, dass durch die Fragen der Verkehrsteilung zwischen Eisenbahn und Automobil auch solche mit der Post aufgeworfen werden. Um ihnen die zweckmässigen Lösungen geben zu können, ist es nötig, dass die Post auf dem Tarifgebiet in dem umschriebenen Rahmen eine gewisse Bewegungs- und Anpassungsmöglichkeit erhält, wie sie Bahn und Auto besitzen. Da Bahn und Auto Entfernungstarife anwenden, muss die Post, wenigstens soweit sie Grobgüter mitbefördert, ihre Tarife auf ähnlichen Grundlagen aufbauen können.

Die Post hat von jeher den kleinen Paketverkehr als ihre besondere Domäne gepflegt und dafür, ähnlich dem Briefftarif, einen reinen Gewichtstarif mit kleinen Stufen von 1, 2½, 5, 7½ und 10 kg ausgebildet. Diesem typischen

«Posttarif» ist gegenwärtig noch eine Gewichtsstufe «über 10 bis 15 kg» angehängt, die aber bereits über den Rahmen des Kleinpaketes hinausgeht.

Wenn auch die Post die Beförderung solcher Stücke nicht ablehnen kann, so sollten diese wegen ihrer Schwere und Grösse doch vorzugsweise die Eisenbahn aufsuchen, die hiefür, wie für den Schwergütertransport im allgemeinen, besser eingerichtet ist. Diese durch die Natur des Gegenstandes gegebene Verkehrsausscheidung kann aber nur wirksam werden, wenn die Post mit ihrem Tarif für solche Grobstücke die Eisenbahn nicht unterbietet. Solange sie aber auch hiefür den reinen, für alle Entfernungen gleichbleibenden Gewichtstarif anwendet, stellt sich bei wachsender Beförderungstrecke zwangsläufig eine solche Unterbietung ein. Dies wird vermieden werden können, wenn die Stücke über 10 kg auch bei der Post einem Tarif unterstellt werden, dessen Taxen mit zunehmender Entfernung steigen.

Durch Art. 25 soll namentlich zum Ausdruck gebracht werden, dass durch dieses Gesetz die Leistungspflichten der Postverwaltung nicht berührt werden sollen.

IV. Die Übereinkunft.

Die Übereinkunft zwischen den Eisenbahnverwaltungen und den Automobilinteressenten für die Verkehrsteilung und Zusammenarbeit der Verkehrsmittel, abgeschlossen am 27. Mai 1933 und seither von den zuständigen Instanzen ratifiziert, ist dieser Botschaft als Anhang beige druckt. Diese Übereinkunft ist nicht identisch mit dem «Allgemeinen Verständigungsabkommen», von dem in Art. 14, Ziff. 4, des Gesetzesentwurfes die Rede ist. Dagegen werden wichtige Bestandteile dieser Übereinkunft nach Annahme des Gesetzes in das neu abzuschliessende und vom Bundesrat zu genehmigende «Verständigungsabkommen» aufzunehmen sein. Verschiedene Bestimmungen der Übereinkunft werden nach Annahme des Gesetzes hinfällig werden.

Hervorzuheben ist die Feststellung in Art. 7 der Übereinkunft über den voraussichtlichen Umfang der Automobilleistungen in der konzessionsfreien Nahzone. Auf Grund der bisherigen Erfahrungen und Berechnungen werden bei einem Verkehr, wie er im Jahre 1932 vorhanden war, für die von den Konzessionären zu besorgenden Automobilleistungen ungefähr 500 Motorfahrzeuge und jährlich etwa 12,000,000 Wagenkilometer notwendig sein. Mit Einschluss der Transporte von Wagenladungsgütern wird eher ein höherer Bestand an Motorfahrzeugen erforderlich sein. Gemäss Ziffer 2 von Art. 7 werden die Bundesbahnen dafür sorgen, dass der Astodienst spätestens drei Jahre nach dem Inkrafttreten des Konzessionsgesetzes auf dem ganzen Netze eingeführt sein wird.

Sehr wichtig ist die Verpflichtung in Art. 9, durch die die privatwirtschaftlichen Interessen in der neuen koordinierten Verkehrsorganisation gewahrt werden sollen. Die Bundesbahnen sind darnach verpflichtet, für die Durchführung der Strassentransporte, die an Stelle von Eisenbahnen oder in Verbin-

dung mit ihnen durchgeführt werden, keine eigenen Motorfahrzeuge und kein eigenes Personal zu verwenden, sondern die Fahrleistungen an die Konzessionäre N gegen entsprechende Vergütung zu vergeben.

Art. 16, Ziff. 3, der Übereinkunft wird im endgültigen Verständigungsabkommen insofern eine Änderung erfahren müssen, als, auf Grund nachträglicher Verhandlungen mit Vertretern der Opposition gegen die neue Regelung, die Einnahmen aus den Strassentransporten, die nicht an Stelle von Eisenbahnen oder in Verbindung mit ihnen ausgeführt werden, direkt und ohne Vermittlung der Genossenschaft den Konzessionären sollen zufallen können. Immerhin sollen auch für diese Transporte die Tarife von der Genossenschaft aufgestellt werden. Dadurch kann den Konzessionären für die von den Eisenbahnen unabhängigen Transporte eine grössere Selbständigkeit eingeräumt werden. Diese Änderung ist dazu angetan, manche Widerstände gegen den Zusammenschluss der Konzessionäre in einer Genossenschaft zu überwinden.

Bei der Würdigung des Vertretungsverhältnisses in der Genossenschaft (Art. 11 der Übereinkunft), wonach die Eisenbahnen zusammen über die eine Hälfte, die Automobilinteressenten und Verfrachter andererseits zusammen über die andere Hälfte des Einflusses verfügen sollen, ist nicht ausser acht zu lassen, dass die Eisenbahnen, namentlich die Bundesbahnen, für die Kosten der meisten Automobileleistungen im Astodienst aufzukommen haben. Diese Kräfteverteilung wird im Konzessionsgesetz dadurch verbessert, dass in der Kommission die Dreiteilung des Einflusses vorgesehen ist (Eisenbahngruppe, Automobilgruppe und Verfrachtergruppe).

Die heutige Sesa wird in ihrer gegenwärtigen Form als Aktiengesellschaft, in der die Bundesbahnen die Mehrheit der Aktien besitzen, liquidiert werden. Ihre Direktion und ihr Personal werden jedoch zum überwiegenden Teil zur neuen Genossenschaft übertreten. Von Bedeutung ist die Tatsache, dass in der neuen Sesa die Bundesbahnen nicht mehr über die Mehrheit des Genossenschaftskapitals, das übrigens bescheiden sein wird, verfügen werden. Die neue Sesa stellt ein gemischtwirtschaftliches Gebilde dar, das faktisch nicht mehr als Teil der Bundesbahnverwaltung hingestellt werden kann, sondern als eine Arbeitsgemeinschaft, in der die Bundesbahnen wohl ein wichtiges Mitspracherecht haben, nicht aber die Mehrheit der Stimmen besitzen werden. Die Interessen der Bundesbahnen werden dadurch keineswegs geschädigt werden, weil bei Vorliegen einseitig gegen die Bundesbahnen gerichteter Beschlüsse der Genossenschaft oder der Kommission in den meisten Fällen noch das Recht auf Weiterziehung an die Konzessionsbehörde besteht.

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen hat der Bundesrat keine Bedenken, jetzt schon zu erklären, dass er die Übereinkunft grundsätzlich gutheisst, unter Vorbehalt der Änderungen, die die Vertragsparteien selbst daran anbringen möchten oder gesetzlich bedingt sind.

V. Schlussbemerkungen.

Die Regelung des Verhältnisses von Eisenbahn und Automobil ist unseres Erachtens eine wesentliche Voraussetzung zur dauernden Sanierung der Finanzlage der Bundesbahnen. Mit der weiteren Ausdehnung der Lastwagentransporte, namentlich auf längere Entfernungen, würde eine der wichtigsten Voraussetzungen, auf denen der Sanierungsplan beruht, dahinfallen.

Die in Aussicht genommene Regelung muss, soweit der Güterverkehr in Betracht kommt, für die Bundesbahnen eine Stabilisierung der Verluste zur Folge haben und der Abwanderung der Ferntransporte auf die Strasse ein Ende setzen. Auf Grund von Berechnungen und Erhebungen über die mit der Verkehrsteilung verbundenen Opfer und Gewinne darf sogar ein leichtes Überwiegen der Gewinne erhofft werden. Aber selbst wenn diese letztere Erwartung nicht in Erfüllung gehen sollte und die vorgeschlagene Regelung im Güterverkehr lediglich eine weitere Senkung der tonnenkilometrischen Leistungen aus nichtkonjunkturellen Gründen zu verhindern vermöchte, müsste man die Lösung trotzdem begrüßen. Die technische oder betriebswirtschaftliche Entwicklung des Motorfahrzeuges ist nämlich noch keineswegs abgeschlossen, und wenn weiterhin mit der Beeinflussung seiner Entwicklung zugewartet wird, kann dies für die Zukunft folgenschwer werden. Es gilt, diese Gefahren abzuwenden.

Mit der Koordination der Verkehrsmittel wird, was von besonderem Werte ist, eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsbedienung verbunden sein. Die Haus-Haus-Bedienung wird sich über das ganze Land ausdehnen, rund 4000 Ortschaften erfassen und die heutige Postbedienung durch die Abholung und Zustellung von schwereren Stückgütern wertvoll ergänzen. Mit der Rückbildung des Eisenbahnverkehrs im Stückgutnahverkehr erzielen die Bundesbahnen einerseits Ersparnisse, andererseits kann der auf der Schiene verbleibende Ferngüterverkehr erheblich beschleunigt werden.

Auch für die Privatbahnen wird die neue Regelung gewisse Erleichterungen bringen und sie vor Auswüchsen im Automobilwettbewerb schützen. Ihren besondern Verhältnissen ist im Gesetzesentwurf in weitgehendem Masse Rechnung getragen worden.

Die vorliegende Lösung bringt aber auch dem Automobilismus grosse Vorteile, indem sie ihn vor Schäden bewahrt, die aus übertriebenen Investitionen und aus ihrer Natur nach zu teuren Strassentransporten erwachsen.

Die gesamte Volkswirtschaft des Landes wird schliesslich aus der beantragten Rationalisierung des Verkehrs Nutzen ziehen, da deren Enderfolg der Gesamtheit in Form von verbilligten Transporten und ersparten Verlusten zugute kommen wird.

Die Koordination von Eisenbahn und Motorlastwagen, wie sie im Gesetzesentwurf geplant ist, stellt die praktisch beste Lösung dar, die auch am raschesten zu verwirklichen ist. Sie bezweckt, sich einer Verkehrsorganisation zu nähern,

wie sie voraussichtlich entstanden wäre, wenn der Motorlastwagen früher, d. h. vor der Erfassung der Klein- und Kurztransporte durch die Eisenbahn, als Verkehrsmittel hätte eingegliedert werden können. Dieses Ziel kann nur durch eine gewisse Rückbildung und Erneuerung des Eisenbahndienstes erreicht werden. Eine fortschrittliche Organisation der Verkehrswirtschaft ist ohne gründliche Umstellung des Eisenbahnbetriebes und dessen aufrichtige Zusammenarbeit mit dem Strassenverkehr nicht mehr denkbar. Die vorgeschlagene Regelung verwirklicht dieses Ziel und liegt, davon sind wir überzeugt, im wohlverstandenen volkswirtschaftlichen Interesse des Landes.

Wir empfehlen Ihnen, den beiliegenden Gesetzesentwurf anzunehmen und versichern Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 23. Januar 1934.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Pilet-Golaz.

Der Vizekanzler:

Leimgruber.

(Entwurf).

Bundesgesetz

Über die Regelung der Beförderung von Gütern und Tieren mit Motorfahrzeugen auf öffentlichen Strassen.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf Art. 36, 34^{ter}, 26 und 37^{bis} der Bundesverfassung,
nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrates vom 23. Januar 1934,

beschliesst:

Erster Abschnitt.

Umfang der Konzessionspflicht.

Art. 1.

¹ Wer gegen Entgelt für andere auf öffentlichen Strassen regelmässig oder gelegentlich Güter oder Tiere mit Motorfahrzeugen befördern will, bedarf einer Konzession.

Gewerbs-
mässiger
Verkehr.

² Ausgenommen von der Konzessionspflicht ist die Beförderung von Gütern und Tieren innerhalb der Gemeindegrenze oder auf Entfernungen von höchstens zehn km Strassenlänge.

³ Wo lebenswichtige Interessen einer Nebenbahn mit Güterbeförderung es erfordern, kann der Bundesrat diese Entfernungen kürzen.

⁴ Für die Regelung des Grenzverkehrs kann der Bundesrat besondere Vorschriften erlassen.

Art. 2.

¹ Die Beförderung von Gütern und Tieren mit eigenen Motorfahrzeugen für eigene Bedürfnisse und mit eigenem Personal, genannt Werkverkehr, ist frei.

² Unternehmungen oder Personen, die Transporte im Werkverkehr ausführen, ist die Beförderung von Gütern und Tieren für andere gegen Entgelt über zehn km Strassenlänge hinaus nur auf Verkehrsstrecken gestattet, für die entweder keine Eisenbahnverbindung besteht oder keine Konzession für die regelmässige Güterbeförderung im Sinne dieses Gesetzes erteilt ist.

Zweiter Abschnitt.

Konzessionsarten.

Art. 3.

Konzessionsarten.

Für den nach Art. 1 konzessionspflichtigen Verkehr werden folgende Konzessionen erteilt:

- a. Konzession N (Normalkonzession) für die Beförderung von Gütern und Tieren aller Art;
- b. Konzession S (Spezialkonzession) für die Beförderung von Umzugsgut, Möbeln und andern Gütern (in Ausnahmefällen auch von Tieren), für die die Beförderung mit Motorfahrzeugen besondere transporttechnische Vorteile bietet.

Art. 4.

Konzession N.

¹ Die Konzession N wird für die Beförderung von Gütern und Tieren in bestimmten Gebieten erteilt, wobei der Verkehr auf einzelne Strecken oder Ortsverbindungen beschränkt werden kann.

² Für die Konzessionserteilung sollen das Verkehrsbedürfnis und in Verkehrsgebieten mit Eisenbahn- oder Postverbindungen ausserdem die in Art. 14 und 15 vorgesehene Verkehrsteilung und Zusammenarbeit massgebend sein.

³ Im Bereiche von Nebenbahnen ist eine Konzession N einem Dritten nicht zu erteilen, wenn die betreffende Bahnverwaltung selbst dafür sorgt, dass spätestens drei Jahre nach Inkrafttreten des Gesetzes eine ausreichende Haus-Haus-Bedienung vorhanden ist. Vorbehalten bleibt die Einholung einer Konzession N durch die Bahnverwaltung gemäss Art. 1 des Gesetzes.

Art. 5.

Konzession S.

¹ Die Konzession S wird Transportunternehmungen erteilt, die sich gewerbmässig mit der Beförderung von Umzugsgut, Möbeln oder andern Gütern (in Ausnahmefällen auch von Tieren), für die die Be-

förderung mit Motorfahrzeugen besondere transporttechnische Vorteile bietet, befassen. Die Güter, für deren Beförderung die Konzession S erteilt wird, sind in der Konzessionsurkunde zu erwähnen.

² Inhaber der Konzession S können gleichzeitig auch Inhaber der Konzession N sein.

Dritter Abschnitt.

Konzessionserteilung.

Art. 6.

¹ Konzessionsbehörde ist das Post- und Eisenbahndepartement. Konzessions-

² Die Konzession N wird nach Anhörung der beteiligten Kantonsregierungen und Eisenbahnverwaltungen sowie der Post und der in Art. 14 genannten Genossenschaft in der Regel für die Dauer von zehn Jahren erteilt. behörde.
Konzessions-
dauer.
Mitsprache-
recht.

³ Die konzessionierten Betriebe unterstehen der Oberaufsicht des Post- und Eisenbahndepartementes. Oberaufsichts-
recht.

Art. 7.

Für jede Konzession ist eine jährliche Gebühr zu entrichten, die Fr. 20 für ein Motorfahrzeug nicht übersteigen darf. Konzessions-
gebühr.

Art. 8.

¹ Die Konzessionen gelten für die in der Konzessionsurkunde genannten Unternehmer. Übertragung
von Konzessions-
pflichten
und -rechten.

² Will der Konzessionär die sich aus der Konzession ergebenden Rechte und Pflichten ganz oder teilweise auf einen Dritten übertragen, so bedarf er hiezu der vorherigen Zustimmung der Konzessionsbehörde.

³ Für die Übertragung einzelner Konzessionsrechte und -pflichten an die in Art. 14 erwähnte Genossenschaft kann die Vollziehungsverordnung abweichende Bestimmungen aufstellen.

Art. 9.

¹ Wird eine Konzession N dem bisherigen Inhaber nicht erneuert, ohne dass dieser sich einer Verletzung seiner Konzessionspflichten schuldig gemacht hat, so kann die Konzessionsbehörde dem neuen Konzessionär die Übernahme des Wagenmaterials und der dem Automobilbetriebe dienenden Anlagen als Konzessionsbedingung auferlegen. Nichterneu-
erung der
Konzession.

² Macht die Konzessionsbehörde von diesem Recht nicht Gebrauch oder wird eine neue Konzession nicht erteilt, so hat der bisherige Konzessionär Anspruch auf Entschädigung für den Minderwert des dem bisherigen konzessionierten Automobilbetrieb dienenden Betriebsmaterials und der zugehörigen Anlagen.

³ Wird eine Konzession auf Antrag einer Eisenbahnverwaltung nicht erneuert, so kann diese von der Konzessionsbehörde dazu verhalten werden, die auszurichtende Entschädigung ganz oder teilweise zu bezahlen.

Vierter Abschnitt.

Besondere Konzessionsauflagen.

Art. 10.

Automobil-
gesetz.

Hinsichtlich der Fahrzeuge, der Durchführung der Fahrten und der Arbeitszeit gelten die Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 15. März 1932 über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr, sowie der einschlägigen Verordnungen.

Art. 11.

Beförderungs-
bedingungen.

¹ In die Konzessionen können Vorschriften über die Beförderungsbedingungen, namentlich über den Umfang der Beförderungspflicht und der Haftpflicht für das Transportgut, aufgenommen werden.

² Die Tarife für die an Stelle der Eisenbahn oder in Verbindung mit ihnen ausgeführten Strassentransporte nach Konzession N werden nach Massgabe der Eisenbahngesetzgebung von den Eisenbahnen festgesetzt.

³ Die Tarife für die übrigen Strassentransporte nach Konzession N setzt die Genossenschaft fest.

⁴ Alle Tarife sind der in Art. 16 und 17 vorgesehenen Kommission zur Begutachtung und dem eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 12.

Verhältnis
zur Post.

¹ Die gesetzlichen Bestimmungen über die Beförderung von postregalpflichtigen Sendungen bleiben vorbehalten.

² Der Konzessionär N ist verpflichtet, auf Verlangen der Postverwaltung Postsendungen mit allen fahrplanmässigen Kursen gegen angemessene Entschädigung zu befördern; anderseits kann auch die Post im Rahmen der in Art. 14 und 15 vorgesehenen Verkehrsteilung und Zusammenarbeit mit ihren Verkehrsmitteln, die sie für den eigenen Dienst bedarf, an der Beförderung von Gütersendungen mitwirken.

³ Das in Art. 13 und 14 erwähnte Mitspracherecht der Post gilt für den Kleingutverkehr, soweit sich die Beförderungspflicht der Post erstreckt.

Art. 13.

¹ Soweit in einem bestimmten Verkehrsgebiete eine Verkehrsteilung und Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn und Motorlastwagen, gegebenenfalls auch mit der Post angezeigt ist, kann die Konzessionsbehörde den Konzessionären N nach Massgabe des in Art. 14 erwähnten allgemeinen Verständigungsabkommens oder der bundesrätlichen Verordnung zu diesem Gesetz weitere Bedingungen auferlegen.

Weitere Bedingungen.

² Sie kann insbesondere verlangen, dass jeder Konzessionär N der in Art. 14, Abs. 2, und Art. 15, lit. e, genannten Genossenschaft beiträgt.

Fünfter Abschnitt.

Verkehrsteilung und Zusammenarbeit von Eisenbahn und Motorfahrzeug.

Art. 14.

¹ Das Post- und Eisenbahndepartement wird die Eisenbahnverwaltungen, die Automobilinteressenten und die Post veranlassen, unter Berücksichtigung der Richtlinien in Art. 15 sich über eine zweckmässige Zusammenarbeit und Verkehrsteilung im Güter- und Tierverkehr zu verständigen.

Durch gegenseitige Verständigung.

² Die Verständigung über die Verkehrsteilung und Zusammenarbeit kann sich auch darauf erstrecken, dass die Konzessionäre N einen Teil ihrer Rechte und Pflichten auf eine Genossenschaft übertragen, in der die Interessen von Eisenbahn, Automobil und Verfrachtern angemessen vertreten sein müssen.

³ Die vorstehend erwähnte Verkehrsteilung und Zusammenarbeit soll spätestens drei Jahre nach Inkrafttreten des Gesetzes durchgeführt sein.

⁴ Das allgemeine Verständigungsabkommen zwischen den Eisenbahnverwaltungen und Automobilinteressenten bedarf der Genehmigung durch den Bundesrat.

Art. 15.

Kommt eine Verständigung nicht zustande, so trifft der Bundesrat nach Anhörung der im sechsten Abschnitt erwähnten Kommission die erforderlichen Anordnungen für eine wirtschaftliche Ausgestaltung und zweckmässige Teilung der Transporte unter die einzelnen Verkehrsmittel. Dabei sind folgende Richtlinien zu beachten:

Mangels gegenseitiger Verständigung.

- a. Durch die Erteilung von Konzessionen für den Strassenverkehr soll die Haus-Haus-Bedienung gefördert werden.
- b. Soweit die Verfrachter nicht ausdrücklich die Beförderung mit der Eisenbahn verlangen und im Bereiche der Nebenbahnen die Vor-

aussetzungen des Art. 4, Abs. 3, des Gesetzes nicht erfüllt sind, wird in der Regel die Beförderung von Gütern und Tieren im Nahverkehr, d. h. von Gütern und Tieren, die insgesamt nicht weiter als dreissig km zu befördern sind, den Konzessionären N überlassen.

Wenn lebenswichtige Interessen von Nebenbahnen es erfordern, soll die Kommission die Nahverkehrszone für den Bereich der betreffenden Nebenbahnen auf geringere Entfernungen beschränken.

Im Bereiche von privaten Hauptbahnen kann die Überlassung der Güter- und Tierbeförderung an das Motorfahrzeug je nach den besondern regionalen Verhältnissen in Abweichung von dieser Richtlinie geregelt werden.

- c. Soweit Güter, deren gesamte Transportlänge mehr als dreissig km beträgt, im Zubringer- oder Verteilerdienste oder im Bahnersatzdienste teilweise auf der Strasse zu befördern sind, wird ihre Beförderung auf den Strassenstrecken mit der in Art. 4, Abs. 3, des Gesetzes erwähnten Einschränkung ebenfalls den Konzessionären N überlassen.
- d. Der Güterfernverkehr (in der Regel über dreissig km gesamte Transportlänge des Gutes) soll unter den in Art. 2 genannten Einschränkungen und unter Vorbehalt der Konzessionen S den Eisenbahnen überlassen werden und für Konzessionen N nur auf Verkehrsstrecken in Betracht fallen, für die eine Abtretung an das Motorfahrzeug aus betriebswirtschaftlichen Gründen der Eisenbahn als angezeigt erscheint, ferner auf Verkehrsstrecken, für die keine Eisenbahnverbindung besteht.
- e. Die Zusammenarbeit der einzelnen Verkehrsmittel soll durch den Zusammenschluss von Vertretern von Eisenbahn, Automobil und Verfrachtern in einer Genossenschaft gefördert werden.
- f. Die von der Genossenschaft den Konzessionären N auszurichtenden Transportvergütungen sind so festzusetzen, dass die Transportleistungen der Konzessionäre N angemessen vergütet werden.

Sechster Abschnitt.

Mitwirkende Kommission.

Art. 16.

¹ Zur Begutachtung und Entscheidung von Fragen der Verkehrsteilung und Zusammenarbeit von Eisenbahn und Motorfahrzeug wird beim Post- und Eisenbahndepartement eine besondere Kommission geschaffen.

² Die Kommission besteht aus neun oder zwölf Mitgliedern. Es sind ebenso viele Ersatzmänner zu wählen. Je 3 oder 4 Mitglieder und 3 oder 4 Ersatzmänner werden von den Eisenbahnverwaltungen und den Automobilinteressenten bestimmt. Der Bundesrat wählt 3 oder 4 weitere Mitglieder und Ersatzmänner als Vertreter der Verkehrsinteressenten und überdies einen Präsidenten als Verhandlungsleiter. Er genehmigt das Geschäftsreglement der Kommission.

³ Der Postverwaltung steht das Recht zu, einen Vertreter mit beratender Stimme zu den Sitzungen der Kommission abzuordnen.

Art. 17.

¹ Die Kommission begutachtet auf Einladung des Post- und Eisenbahndepartementes: Befugnisse.

- a. die Entwürfe der vom Bundesrat ausgehenden Erlasse zu diesem Gesetz;
- b. das allgemeine Verständigungsabkommen über Verkehrsteilung und Zusammenarbeit, das gemäss Art. 14 der Genehmigung durch den Bundesrat bedarf;
- c. die Statuten der in Art. 14, Abs. 2, vorgesehenen Genossenschaft;
- d. das Schema für die Normalkonzessionen N und S;
- e. Konzessionsgesuche, Anträge auf Entzug oder Nichterneuerung einer Konzession sowie allfällige damit im Zusammenhang stehende Entschädigungsansprüche (Art. 9);
- f. die Tarife für die Strassentransporte nach Konzession N gemäss Art. 11;
- g. Entschädigungsansprüche gemäss Art. 21;
- h. weitere grundsätzliche Fragen, die die Verkehrsteilung und Zusammenarbeit von Eisenbahn und Motorfahrzeug berühren.

² Die Kommission entscheidet über:

- a. Streitigkeiten aus der Anwendung und Auslegung des Verständigungsabkommens;
- b. die Bestimmung der Güter (in Ausnahmefällen auch von Tieren), die auf Grund der Konzession S befördert werden dürfen;
- c. die Abgrenzung des Nahverkehrs der Nebenbahnen und privaten Hauptbahnen gemäss Art. 15, lit. b;
- d. die Auslegung des Begriffes «gesamte Transportlänge des Gutes» gemäss Art. 15, lit. d, des Gesetzes in Fällen der Konkurrenz zwischen Automobil und Eisenbahn (Strassentransportlänge oder Bahnlänge).

Sofern in den Fällen a bis d eine der drei Interessengruppen mit dem Kommissionsbeschluss nicht einverstanden ist, kann sie binnen 14 Tagen nach seiner Mitteilung den Entscheid des Bundesrates anrufen.

³ Die Kommission entscheidet endgültig über Fragen der Anwendung der Art. 2 und 22 betreffend den Werkverkehr.

Siebenter Abschnitt.

Strafbestimmungen und Konzessionsentzug.

Art. 18.

¹ Wer vorsätzlich oder fahrlässig den Vorschriften dieses Gesetzes oder der Vollziehungsverordnung zuwiderhandelt, namentlich wer konzessionspflichtige Güter- oder Tiertransporte ausführt und hierfür keine Konzession besitzt oder die Konzessionspflicht durch besondere Abmachungen umgeht,

wer mit seinem Werkverkehr verbotenerweise die gewerbsmässige Beförderung von Gütern oder Tieren verbindet,

wer die Konzessionsbestimmungen verletzt,

wird von der Konzessionsbehörde mit Busse bis zu tausend Franken bestraft. Bei Rückfälligkeit innert fünf Jahren seit erfolgter Bestrafung kann die Busse bis auf dreitausend Franken erhöht werden.

² Mit der Busse kann die vorübergehende Einziehung der widerrechtlich benützten Fahrzeuge verbunden werden.

³ Die allgemeinen Bestimmungen des Bundesgesetzes über das Bundesstrafrecht finden Anwendung, soweit in diesem Gesetz nichts anderes bestimmt ist.

⁴ Bei wiederholter Verletzung dieses Gesetzes oder der Konzessionsbestimmungen kann die Konzessionsbehörde die Konzession entziehen.

⁵ Die Bussen werden zwischen dem Bund und dem Kanton, in welchem die Widerhandlung festgestellt wurde, zur Hälfte geteilt.

⁶ Die Polizeibehörden der Kantone, die eidgenössischen Beamten und Angestellten und die Konzessionäre sind verpflichtet, zur Entdeckung und Verfolgung der in gegenwärtigem Gesetz genannten strafbaren Handlungen mitzuwirken.

Art. 19.

¹ Gegen Bussverfügungen (Art. 18) kann der Beschuldigte binnen 14 Tagen seit der schriftlichen Eröffnung derselben bei der Konzessionsbehörde die gerichtliche Entscheidung anrufen. Unterlässt er dies, so steht die Bussverfügung einem rechtskräftigen Urteil gleich.

² Ruft der Beschuldigte die gerichtliche Beurteilung an, so überweist die Konzessionsbehörde die Akten dem zuständigen kantonalen Gericht, sofern nicht der Bundesrat die Überweisung an das Bundesstrafgericht beschliesst.

Achter Abschnitt.

Beschwerdeverfahren.

Art. 20.

¹ Die Verwaltungsbeschwerde an den Bundesrat ist innert dreissig Tagen zulässig gegen Entscheide über die Verweigerung oder den Entzug einer Konzession.

² Die Verwaltungsgerichtsbeschwerde an das Bundesgericht ist gegen Entscheide der Konzessionsbehörde über Entschädigungsansprüche nach Art. 9 und 21 zulässig.

Neunter Abschnitt.

Übergangsbestimmungen.

Art. 21.

¹ Wer vor dem 1. Januar 1933 ausschliesslich und zudem über zehn km hinaus regelmässig Strassentransporte mit Motorfahrzeugen gegen Entgelt für andere ausgeführt hat, jedoch auf Grund der Verkehrsteilung zwischen Eisenbahn und Motorfahrzeug keine Konzession N erhält oder auf eine solche verzichtet, obwohl er die erforderlichen Voraussetzungen erfüllen würde, ist für den erlittenen Schaden angemessen zu entschädigen.

Entschädigung nicht berücksichtigt für Unternehmern.

² An die Entschädigung von Transportunternehmern, die vor dem 1. Januar 1933 ausschliesslich und zudem über zehn km hinaus regelmässig Strassentransporte gegen Entgelt für andere ausgeführt haben, wird die Bedingung geknüpft, dass sie auf die Ausübung des Transportgewerbes in der konzessionsfreien Zone verzichten.

³ Die nähern Voraussetzungen für die Entschädigung, deren Ausmass und das Verfahren für deren Ermittlung werden durch einen Bundesbeschluss festgesetzt.

⁴ Wer nach dem 1. Januar 1933 einen Betrieb für den gewerbmässigen Strassentransport von Gütern und Tieren eingerichtet oder diesen Betrieb im Hinblick auf dieses Gesetz erweitert hat, besitzt biefür keinen Anspruch auf Entschädigung.

Art. 22.

¹ Auf Verkehrsstrecken, für die eine Eisenbahnverbindung besteht oder eine Konzession für den regelmässigen Gütertransport erteilt ist, können beim Werkverkehr Güter und Tiere für andere gegen Entgelt noch während drei Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes befördert werden, jedoch nur im bisherigen Umfang.

Gewerbmässige Transporte beim Werkverkehr.

² Die Besitzer von Motorfahrzeugen (Werkverkehr), die von dieser Möglichkeit Gebrauch machen wollen, haben hiefür von der zuständigen kantonalen Amtsstelle eine Bewilligung einzuholen. Diese ist ihnen zu erteilen unter der Bedingung, dass sie sich bereit erklären, über den bisherigen Umfang ihrer Transporte für andere Auskunft zu geben und über die künftigen, während der Übergangszeit zulässigen Transporte dieser Art einen genauen Nachweis zu führen.

Art. 23.

Ausnahmen
in der Über-
gangszeit.

Während der ersten drei Jahre nach Inkrafttreten des Gesetzes kann der Bundesrat für diejenigen Landesteile, in welchen die im fünften Abschnitt dieses Gesetzes vorgesehene Zusammenarbeit und Verkehrsteilung noch nicht durchgeführt ist, Ausnahmen von diesem Gesetze gestatten.

Zehnter Abschnitt.

Schlussbestimmungen.

Art. 24.

Teilrevision
von Post-
paketтарifen.

Der Bundesrat wird ermächtigt, in Abweichung von Art. 23 und in Ergänzung von Art. 68 des Postverkehrsgesetzes

- a. auf Stücksendungen über 10 kg bis 15 kg einen Entfernungstarif anzuwenden wie für Frachtstücke über 15 kg bis 50 kg (Art. 23, Abs. 1, unter a);
- b. den geltenden Frachtstücktarif zu ändern (Art. 23, Abs. 1, unter b).

Art. 25.

Rechte und
Pflichten der
Post-
verwaltung.

Soweit dieses Gesetz nichts anderes bestimmt, werden die Rechte und Pflichten der Postverwaltung dadurch nicht berührt.

Art. 26.

Schiffahrts-
unter-
nehmungen.

Die Bestimmungen dieses Gesetzes, die auf die Eisenbahnen Bezug haben, gelten auch für die konzessionierten Schiffahrtsunternehmungen.

Art. 27.

Vollzug.

Der Bundesrat setzt den Tag des Inkrafttretens dieses Gesetzes fest. Er erlässt die Vollziehungsvorschriften.

Übereinkunft

zwischen

den Eisenbahnverwaltungen und den Automobilinteressenten für die Verkehrsteilung und Zusammenarbeit von Eisenbahn und Motorfahrzeug.

Von der Erwägung ausgehend, dass eine zweckmässige, organische Eingliederung des Motorlastwagens in das Transportsystem unseres Landes im Sinne der Verkehrsteilung und Zusammenarbeit von Eisenbahn und Motorfahrzeug einem volkswirtschaftlichen Bedürfnis entspricht, wird

zwischen

der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen,
dem Verband schweizerischer Transportanstalten
und der Rhätischen Bahn
(im folgenden mit E bezeichnet),
einerseits,

und

der Zentralstelle für die Verteidigung der Automobilinteressen, im Auftrag der ihr angeschlossenen Verbände, die ihrerseits durch den Verband schweizerischer Motorlastwagenbesitzer und die *Chambre Syndicale Suisse de l'Industrie de l'Automobile* vertreten sind,
(im folgenden mit A bezeichnet),
andererseits,

folgende

Übereinkunft

abgeschlossen.

I. Grundlagen der Verkehrsteilung und Zusammenarbeit in Verfassung und Gesetz.

Art. 1.

Die E und A verpflichten sich, die Bestrebungen zu unterstützen, die den Zweck haben, das gemeinsam entworfene Bundesgesetz für die

Verfassungs-
rechtliche
Grundlagen.

Bemerkung: Die «Konzession A» in dieser Übereinkunft ist in der Botenschaft und im Gesetzentwurf mit «Konzession N», die «Konzession B» mit «Konzession S» bezeichnet.

Regelung des Verhältnisses von Eisenbahn und Motorfahrzeug womöglich ohne Ergänzung der Bundesverfassung einzuführen. Als verfassungsrechtliche Grundlagen kommen die Art. 36, 26, 34^{ter} und 37^{bis} in Betracht.

Art. 2.

Sollten die zuständigen Behörden wider Erwarten zur Auffassung gelangen, dass das angestrebte Bundesgesetz einer neuen verfassungsrechtlichen Grundlage bedürfe, so werden die E und A versuchen, eine gemeinsame Fassung für den neuen Verfassungsartikel in Vorschlag zu bringen.

Art. 3.

Gesetzliche
Grundlage.

Die E und A werden den Behörden den Erlass eines Bundesgesetzes gemäss dem gemeinsam erstellten Vorentwurf vom 27. Mai 1933 beantragen, der, von beiden Parteien unterzeichnet, einen integrierenden Bestandteil dieser Übereinkunft bildet.

Art. 4.

Werk-
verkehr.

¹ Die E verzichten auf die Forderung der Unterstellung des Werkverkehrs unter Konzessionspflicht, in der Erwartung, dass nach der allgemeinen Einrichtung der durchgehenden Beförderung von Haus zu Haus der Werkverkehr erheblich abnehmen werde.

² Die E und A sind der Auffassung, dass der reine Werkverkehr auf Grund der Art. 36, 34^{ter} und 37^{bis} der Bundesverfassung gesetzlich nicht eingeschränkt werden könnte.

Art. 5.

Rücktritt
von der
Übereinkunft.

Werden vom Bundesrat oder von den eidgenössischen Räten am gemeinsamen Vorentwurf der E und A für das Bundesgesetz wichtige Änderungen vorgenommen, durch die dessen Zweck und Tragweite für die beteiligten Kreise wesentlich beeinflusst würden, so steht es beiden Parteien frei, durch schriftliche Mitteilung an den Vertragskontrahenten von dieser Übereinkunft zurückzutreten. Sie erhalten damit ihre volle Handlungsfreiheit zurück.

II. Verkehrsteilung zwischen Eisenbahn und Motorfahrzeug.

Art. 6.

¹ Für die Verkehrsteilung und Zusammenarbeit gelten grundsätzlich die auch in Art. 16 des Vorentwurfes zum Gesetz (im Entwurf Art. 15) niedergelegten

Richtlinien:

- a. Durch die Erteilung von Konzessionen für den Strassenverkehr soll die Haus-Haus-Bedienung gefördert werden.
- b. Soweit die Verfrachter nicht ausdrücklich die Beförderung mit der Eisenbahn verlangen, wird in der Regel die Beförderung von Gütern und Tieren im Nahverkehr, d. h. von Gütern und Tieren, die insgesamt nicht weiter als 30 km zu befördern sind, den Konzessionären A überlassen.

Nahverkehr
mit dem Auto
oder mit der
Bahn.

Durch die Worte «in der Regel» soll zum Ausdruck gebracht werden, dass Ausnahmen von dieser Bestimmung zulässig sind:

1. Gemäss Art. 5, Ziffer 3, des Vorentwurfes zum Gesetze (im Entwurf Art. 4).
 2. Gemäss Art. 16, lit. b, des Vorentwurfes zum Gesetze (im Entwurf Art. 15), wenn die Kommission wegen lebenswichtigen Interessen der Nebenbahnen die Nahverkehrszone für den Bereich dieser Nebenbahnen auf eine geringere Entfernung als 30 km einschränkt.
 3. Gemäss Art. 16, lit. b, des Vorentwurfes zum Gesetze (im Entwurf Art. 15), wenn die Kommission bei privaten Hauptbahnen die Überlassung der Güter- und Tierbeförderung an das Motorfahrzeug je nach den besonderen regionalen Verhältnissen in Abweichung von dieser Richtlinie regelt.
 4. Wenn in gewissen Verkehrszeiten die verfügbaren Motorfahrzeuge für den Transport aller Güter in der Nahverkehrszone nicht ausreichen (Art. 6, Ziffer 2, der Übereinkunft).
 5. Gemäss Art. 6, Ziffer 3, der Übereinkunft.
 6. Im Verkehr der SBB nach und von Privatbahnen sowie im Verkehr SBB-Privatbahnen-SBB, sofern die Voraussetzungen für die besondere Behandlung der Nebenbahnen und der privaten Hauptbahnen nach vorstehenden Ziffern 1, 2 und 3 erfüllt sind. In diesem Falle kann der Eisenbahntransport in der Nahzone sowohl auf der Bundesbahnstrecke als auf der Nebenbahn oder privaten Hauptbahn erfolgen.
- c. Soweit Güter, deren gesamte Transportlänge mehr als 30 km beträgt, im Zubringer- oder Verteilerdienste oder im Bahnersatzdienste teilweise auf der Strasse zu befördern sind, wird ihre Beförderung auf den Strassenstrecken mit der in Art. 5, Ziffer 3, des Vorentwurfes zum Gesetze (im Entwurf Art. 4) erwähnten Einschränkung ebenfalls den Konzessionären A überlassen.
- d. Der Güterfernverkehr (in der Regel über 30 km gesamte Transportlänge des Gutes) soll unter den in Art. 2 genannten Ein-

Kombinierter
Fernverkehr
(teilweise mit
der Bahn und
teilweise mit
dem Auto).

Fernverkehr
mit der Bahn
oder mit dem
Auto

schränkungen und unter Vorbehalt der Konzessionen B den Eisenbahnen überlassen werden und für Konzessionen A nur auf Verkehrsstrecken in Betracht fallen, für die eine Abtretung an das Motorfahrzeug aus betriebswirtschaftlichen Gründen der Eisenbahn als angezeigt erscheint, ferner auf Verkehrsstrecken, für die keine Eisenbahnverbindung besteht.

Einschränkung der Beförderungspflicht.

² Die E und A verpflichten sich, bei der Konzessionsbehörde dafür einzutreten, dass die Beförderungspflicht der Konzessionäre A gemäss Art. 12, Ziffer ¹, des Gesetzes (im Entwurf Art. 11) auf die verfügbaren Transportmittel beschränkt wird. Reichen bei starkem Stossverkehr die Transportmittel nicht aus, so sollen insbesondere in Gegenden mit Eisenbahnverbindungen die Konzessionäre A nicht verpflichtet werden können, den Transport zu übernehmen.

Transporte auf Anschlussgeleisen.

³ Die A erheben keine Einwendungen dagegen, dass die E mit Verfrachtern und Empfängern, die über Anschlussgeleise verfügen, vertragliche Vereinbarungen treffen, wonach deren Transporte den Konzessionären A nur mit Zustimmung der betreffenden Eisenbahnverwaltung übertragen werden dürfen.

Art. 7.

Umfang der Automobileleistungen in der Nahzone.

¹ Auf Grund der bisherigen Erfahrungen und Berechnungen werden bei einem Verkehr, wie er im Jahre 1932 vorhanden war, für die von den Konzessionären A zu besorgenden Automobileleistungen ungefähr 500 Motorfahrzeuge und jährlich etwa 12,000,000 Wagenkilometer notwendig sein.

² Die Einführung der Bahnersatz-, Zubringer- und Verteilerdienste soll von den E so gefördert werden, dass sie spätestens 3 Jahre nach dem Inkrafttreten des Bundesgesetzes die vorgesehene Ausdehnung erhalten.

Art. 8.

Übergangszeit.

Für die Übergangszeit wird nach folgenden Richtlinien vorgegangen:

- a. Die E setzen erstmals 6 Monate vor Inkrafttreten des Gesetzes und dann jeweilen 6 Monate vor dem Fahrplanwechsel die Eisenbahnlinien fest, längs denen mit dem kommenden Fahrplanwechsel (in der Regel Mitte Mai oder anfangs Oktober) die im Abschnitt V vorgesehene Verkehrsteilung und Zusammenarbeit zur Durchführung gelangen soll, und geben von ihren Entschliessungen dem Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement und der im Abschnitt VI des Gesetzes vorgesehenen Kommission Kenntnis.
- b. Die Kommission erstattet hierauf dem Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement spätestens 4 Monate vor dem Fahrplanwechsel ein Gutachten über die auf Grund von Art. 23 des

Gesetzes zu bewilligenden Ausnahmen, sowie über die Landesteile und die Lastwagenbesitzer, für welche diese Ausnahmen gelten sollen.

- c. Die E und A werden den Bundesrat ersuchen, über die zu bewilligenden Ausnahmen erstmals vor Inkrafttreten des Gesetzes und nachher jeweilen vor Beginn einer Fahrplanperiode Beschluss zu fassen.

Art. 9.

¹ Die E verpflichten sich, für die Strassentransporte, die an Stelle von Eisenbahnen oder in Verbindung mit ihnen durchgeführt werden, keine eigenen Motorfahrzeuge und kein eigenes Personal zu verwenden, sondern die Fahrleistungen an die Konzessionäre A zu vergeben.

Betriebs-
führung.

² Diese Bestimmung gilt nicht für Privatbahnen, die bereits solche Automobilbetriebe eingerichtet haben oder in Erfüllung der Bestimmung in Art. 5, Ziffer ³, des Vorentwurfes zum Gesetz (im Entwurf Art. 4) spätestens innert drei Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes einrichten werden. Diese Privatbahnen haben sich jedoch, sofern sie Transporte nach Konzession A ausführen, der Genossenschaft anzuschliessen.

III. Organisation für die Zusammenarbeit.

Art. 10.

Die E sind damit einverstanden, dass nach Erlass des im vorstehenden Abschnitte erwähnten Gesetzes die Sesa, Schweizerische Express A.-G. in Zürich, in eine Genossenschaft (neue Sesa) umgewandelt wird, in der neben den E auch die Automobilinteressenten und die Verfrachter vertreten sind. Dieser Genossenschaft übertragen die E die Einrichtung der in Art. 6 der Übereinkunft vorgesehenen Bahnersatz-, Zubringer- und Verteilerdienste.

Genossen-
schaft.

Art. 11.

Bei der Gründung der in Art. 10 erwähnten Genossenschaft (neue Sesa) sind insbesondere folgende Richtlinien zu beachten:

1. Die Mitgliedschaft im Verwaltungsrate, das Stimmrecht und die Abgabe der Genossenschaftsanteile sind in den Statuten so zu ordnen, dass die schweizerischen Bundesbahnen und die Privatbahnen zusammen (Gruppe E) über die Hälfte, die Konzessionäre A und die übrigen Automobilinteressenten (Gruppe A) einerseits und die Verfrachter (Gruppe V) andererseits über je einen Viertel der genossenschaftlichen Rechte verfügen.
2. Der Anteilschein wird auf Fr. 200 festgesetzt.

3. Für den jeweiligen Umfang des Genossenschaftskapitals ist die Zahl der auf den Namen lautenden Anteilscheine der Konzessionäre A und der übrigen Automobilinteressenten massgebend. Von den Konzessionären A erhält jeder mindestens einen Anteilsschein. Die übrigen Automobilinteressenten, die nicht Konzessionäre A sind, erhalten zusammen höchstens so viele Anteilsscheine wie die Konzessionäre A. Die Zahl der von den andern Interessengruppen zu übernehmenden namentlichen Anteilscheine richtet sich nach der Zahl der Anteilscheine der Gruppe A. Jeder Anteilsschein gibt Anrecht auf eine Stimme.
4. Die Anteilscheine sind jährlich mit 4 % zu verzinsen.
5. Die Privatbahnen, die eine Konzession A erworben haben, werden in den vorstehenden Ziffern 1 und 3 nicht zu den Konzessionären A gerechnet.
6. Der Verwaltungsrat wählt einen neutralen Präsidenten.

IV. Abgrenzung des Tätigkeitsgebietes der Genossenschaft (neue Sesa) gegenüber den Eisenbahnen und den Konzessionären A.

Art. 12.

Das Tätigkeitsgebiet der Genossenschaft umfasst im besondern:

1. die Aufstellung der Vorschläge für die Abgrenzung des Tätigkeitsgebietes, das für Bewerber von Konzessionen A in Frage kommt;
2. die Organisation der auf Grund von Konzessionen A durchzuführenden Transporte, und zwar im Einverständnis mit den E, soweit Verkehrsgebiete mit Eisenbahnverbindungen durch die Strassentransporte berührt werden;
3. den Abschluss der Verträge über Verkehrsteilung und Zusammenarbeit mit den E;
4. den Abschluss der Transportverträge mit den Inhabern von Konzessionen A.

Art. 13.

Im Transportvertrag mit der Genossenschaft haben sich die Konzessionäre A zu verpflichten, die Fahrzeuge, Wagenführer und Garagen zu stellen und alle Betriebskosten, inbegriffen die Steuern, die Versicherungsgebühren und die Ausgaben für die Personalfürsorge zu tragen.

Art. 14.

Vergütungen
an Kon-
zessionäre.

¹ Den Konzessionären A sind für ihre Betriebsleistungen von der Genossenschaft Vergütungen auszurichten, die in der Regel auf Grund

Haupt-
aufgaben der
Genossen-
schaft.

Transport-
vertrag.

der Wagenkilometer, der Wagentypen und der topographischen Verhältnisse berechnet werden und einen angemessenen Verdienst einschliessen sollen.

² Fallen oder steigen die Kosten des Motorfahrzeugbetriebes während der Vertragsdauer um mehr als 10 %, so werden die Vergütungen neu festgesetzt.

³ Die Grundsätze für die Berechnung der an die Konzessionäre A auszurichtenden Vergütungen werden zwischen den E und A festgesetzt, bevor das Bundesgesetz in den eidgenössischen Räten behandelt wird. Hiebei soll auf die besondern Verhältnisse von Bahnen mit schwachem Verkehr Rücksicht genommen werden.

Art. 15.

In den Transportverträgen zwischen der Genossenschaft und den Konzessionären A können im Einvernehmen mit den E ausser den normalen Vergütungen noch besondere Leistungsprämien vorgesehen werden.

Leistungs-
prämien.

Art. 16.

¹ Die Einnahmen aus den Strassentransporten, die an Stelle von Eisenbahnen oder in Verbindung mit ihnen gemäss Art. 12 des Vorentwurfes zum Gesetze (im Entwurf Art. 11) ausgeführt werden, fallen demjenigen Eisenbahnunternehmen zu, das die Kosten dieses Dienstes trägt.

Verrechnung
und Ver-
wendung der
Einnahmen.

² Die E entschädigen die Genossenschaft für die auf Rechnung der E durchgeführten Transporte gemäss Art. 14 der Übereinkunft.

³ Die Einnahmen aus den übrigen Strassentransporten, für die die Genossenschaft die Tarife festsetzt, gehen auf Rechnung der Genossenschaft und dienen zur Bestreitung der Transportvergütungen an die Konzessionäre A für die Ausführung der Strassentransporte, die nicht an Stelle von Eisenbahnen oder in Verbindung mit ihnen besorgt werden.

Art. 17.

Die Verwaltungskosten der Genossenschaft werden gedeckt:

1. aus Beiträgen der E, in deren Auftrag die Genossenschaft die Verkehrsteilung und Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn und Motorfahrzeug organisiert;
2. aus Beiträgen der A für Verwaltungsaufgaben, die ausschliesslich im Interesse des Automobiltransportes liegen;
3. aus Einnahmen, die der Genossenschaft für nicht statutarisch festgelegte Arbeiten zufallen, die sie für Dritte ausführt;
4. aus allfälligen weitem Einnahmen.

Deckung der
Verwaltungs-
kosten der
Genossen-
schaft.

Art. 18.

Gegenseitige
Unter-
stützung.

¹ Die E und die Genossenschaft werden sich gegenseitig alle Erleichterungen gewähren und alle Massnahmen ergreifen, um einen wirtschaftlichen Betrieb und eine reibungslose Verkehrsabwicklung zu ermöglichen. Über die Zusammenarbeit des Personals der Verkehrsunternehmen wird eine besondere Vereinbarung getroffen.

² Die E stellen für die Transporte, die an Stelle der Eisenbahnen oder in Verbindung mit ihnen ausgeführt werden, der Genossenschaft ihre Güterhallen, Ladeeinrichtungen und technischen Hilfsmittel wie den übrigen Transportaufgaben zur Verfügung.

³ Im Bedarfsfalle und soweit dies möglich ist stellen die E der Genossenschaft auch Bureau- und Magazinräumlichkeiten gegen einen zu vereinbarenden Mietzins zur Verfügung.

Art. 19.

Beförderungs-
und Haft-
pflicht.

¹ Soweit in den Konzessionen A die Beförderungspflicht auferlegt wird, übernimmt die Genossenschaft gegenüber den Verfrachtern diese Verpflichtung.

² Das gleiche gilt für die den Konzessionären A auferlegte Haftpflicht.

V. Schlussbestimmungen.

Art. 20.

Kommerzielle
Konferenz.

Die E verpflichten sich, bei der zuständigen Behörde sich dafür einzusetzen, dass den A in der Kommerziellen Konferenz der schweizerischen Transportunternehmen Sitz und Stimme eingeräumt wird.

Art. 21.

Entscheid von
Streitigkeiten.

Allfällige Streitigkeiten betreffend Anwendung und Auslegung dieser Übereinkunft werden von der im sechsten Abschnitt des Gesetzesvorentwurfes erwähnten Kommission erstinstanzlich entschieden.

Art. 22.

Vertrags-
dauer.

Die vorliegende Übereinkunft wird für die Zeit bis zum 31. Dezember 1948 fest abgeschlossen. Wird sie nicht ein Jahr vor Ablauf dieses Termines schriftlich gekündigt, so gilt sie stillschweigend als für unbestimmte Zeit erneuert. Sie kann vom 1. Januar 1944 an von jeder Vertragspartei mit einer Kündigungsfrist von mindestens 6 Monaten auf Ende eines Kalenderjahres gekündigt werden.

Art. 23.

Diese Übereinkunft wird für die beteiligten Parteien verbindlich, nachdem sie für die Bundesbahnen vom Verwaltungsrat, für den Verband der Transportanstalten von den zuständigen Instanzen der mitwirkenden Verwaltungen und für die A von den der Zentralstelle für die Verteidigung der Automobilinteressen angeschlossenen Verbänden ratifiziert worden ist.

Inkrafttreten
der Über-
einkunft.

Art. 24.

¹ Die E und A werden diese Übereinkunft dem Bundesrate mit dem Ersuchen übermitteln, ihr noch vor der Vorlage des Gesetzesentwurfes und der bezüglichen Botschaft an die eidgenössischen Räte seine grundsätzliche Zustimmung zu geben.

Rücktritt von
der Über-
einkunft.

² Wird vom Bundesrat erklärt, dass er der Übereinkunft, deren Inhalt nach Annahme des Gesetzes den Hauptinhalt des von ihm zu genehmigenden Verständigungsabkommens bilden soll, ohne wesentliche Änderungen nicht zustimmen könnte, so steht es beiden Parteien frei, durch schriftliche Mitteilung an den Vertragskontrahenten von dieser Übereinkunft zurückzutreten. Sie erhalten damit ihre volle Handlungsfreiheit zurück (siehe auch Art. 5.).

Bern, den 27. Mai 1933.

(Es folgen die Unterschriften.)



**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend den Erlass eines
Bundesgesetzes über die Regelung der Beförderung von Gütern mit Motorfahrzeugen auf
öffentlichen Strassen. (Vom 23. Januar 1934.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1934
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	05
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	3059
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	31.01.1934
Date	
Data	
Seite	89-143
Page	
Pagina	
Ref. No	10 032 218

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.