

Botschaft
des Bundesrates an die Bundesversammlung über die
Erteilung einer neuen Konzession für die Strassenbahn
der Stadt Bern

(Vom 24. April 1968)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir beehren uns, Ihnen mit der vorliegenden Botschaft den Entwurf für eine neue Strassenbahnkonzession an die Einwohnergemeinde der Stadt Bern zu unterbreiten.

I. Geschichtlicher Rückblick

Die zurzeit noch geltende, zu erneuernde Strassenbahnkonzession der Einwohnergemeinde Bern hatte insofern zwei Vorgängerinnen, als am 12. Februar 1889 der «Berner Tramway-Gesellschaft» eine Konzession für eine schmalspurige Strassenbahn (Eisenbahnaktensammlung [EAS] 10, 123) und am 17. Dezember 1898 der Einwohnergemeinde der Stadt Bern eine Konzession für elektrische Strassenbahnen (EAS 15, 309) erteilt worden waren.

Die Konzession an die «Berner Tramway-Gesellschaft» sah vorerst nur eine Strassenbahnstrecke «vom Bärengraben bis zum Friedhof (Muesmatte)» vor, erwähnte aber gleichzeitig, dass «für allfällige weitere Linien der Bundesrat die Fristen bestimmen» werde. Am 1. Oktober 1890 nahm dieses Tram, das mit komprimierter Luft angetrieben wurde, seinen Betrieb auf.

Mittlerweile hatte der Gemeinderat der Stadt Bern am 19. Oktober 1898 seinerseits um eine Konzession für eine Strassenbahn in Bern nachgesucht und hierfür am 17. Dezember 1898 von der Bundesversammlung eine Konzession erhalten. Diese sah eine elektrische Strassenbahn vor «vom Thunplatz über den Kornhausplatz nach dem Breitenrain, vom Bahnhof nach der Lorraine und vom Helvetiaplatz nach Wabern». Dabei wurde in Aussicht genommen, als erstes die Linie vom Thunplatz nach dem Breitenrain zu erstellen. Am 17. Mai 1894 wurde

auf der Strecke Länggasse–Bahnhof–Weissenbühl–Wabern eine Strassenbahn in Betrieb genommen, deren Wagen mit Dampflokomotiven gezogen wurden.

Mit Beschluss vom 6. Oktober 1899 (EAS 15, 721) erteilte die Bundesversammlung der Einwohnergemeinde der Stadt Bern die Konzession «für den Bau und Betrieb elektrischer Strassenbahnen in Bern, nämlich: vom Bärensgraben zum Bremgartenfriedhof, vom Bahnhof in die Länggasse, vom Bahnhof in den Mattenhof und über Weissenbühl nach Grosswabern, vom Thunplatz über den Kornhausplatz nach dem Breitenrain, vom Bahnhof nach der Lorraine und vom Helvetiaplatz nach Wabern sowie allfällige weitere auf dem Gebiete der Stadt Bern zu erstellende Linien».

Damit ging auf den Jahreswechsel 1899/1900 die bisher von der «Berner Tramway-Gesellschaft» betriebene Linie vom Bärensgraben bis zum Friedhof ebenfalls ins Eigentum der Gemeinde Bern über. Nachdem die Kirchenfeld- und die Kornhausbrücke fertiggestellt waren, konnte am 1. Juli 1901 auf der Linie Burgernziel–Breitenrainplatz der elektrische Betrieb aufgenommen werden. Bald wurden auch die beiden anderen Linien elektrisch betrieben.

Das Berner Tram erfreute sich von Anfang an eines regen Zuspruchs. Im Jahre 1901 beförderten die Strassenbahnen insgesamt bereits 3,9 Millionen Passagiere, ein Jahr später waren es 6 Millionen und 1904 wurde die 7-Millionengrenze überschritten. Im Jahre 1904 betrug die Wohnbevölkerung des heutigen Stadtgebietes 74950.

Sukzessive erhielten weitere Stadtteile Tramanschluss an das Zentrum; so das Brückfeld-Quartier am 27. Juni 1908, das Monbijou-Quartier bis zur Seftigenstrasse am 30. Juni 1912 und das Weissenstein-Quartier bis Fischermätteli am 18. November 1923. Die Breitenrainlinie war bereits auf das eidgenössische Schützenfest vom Juli 1910 auf dem Wankdorffeld hin bis zur Papiermühlestrasse verlängert worden. Parallel zu den Netzerweiterungen erfolgte der systematische Ausbau auf Doppelspur und die Erstellung von Geleiseschleifen an den Endhaltstellen.

Am 1. Dezember 1946 wurde schliesslich die Streckenverlängerung Burgernziel–Freudenbergerplatz eröffnet und damit das Gebiet der verlängerten Laubeggstrasse und der hintern Schosshalde der Stadt näher gebracht.

Nie verwirklicht wurden die in der Konzession von 1899 vorgesehenen Tramstrecken Bahnhof–Lorraine (das Lorraine-Quartier wird heute zum Teil durch die Autobuslinie «Wylers» bedient) und Helvetiaplatz–Wabern.

Andererseits wurde das Tram auf folgenden Strecken durch andere Verkehrsmittel ersetzt: Bärensgraben–Zeitglocken und Bahnhof–Länggasse durch den Trolleybus und Bremgartenfriedhof–Bahnhof–Brückfeld durch den Autobus. Mit Bundesbeschluss vom 25. September 1940 (EAS 56, 135) und den Bundesratsbeschlüssen vom 3. August 1959 (Verkehrsaktensammlung [VAS] 1959, 458) und vom 13. September 1965 (VAS 1956, 256) wurde die Konzession für diese Strassenbahnstrecken aufgehoben und die Stadt Bern ermächtigt, die Bahneinrichtungen zu beseitigen.

Unter Berücksichtigung der vorerwähnten Veränderungen zeigt das Strassenbahnnetz heute folgenden Bestand:

Tramlinie Nr. 3 (Radiallinie):

Weissenbühl–Bahnhof–Weissenbühl;

Tramlinie Nr. 5 (Durchmesserlinie): Freudenbergerplatz–Bahnhof–Fischer-mätteli;

Tramlinie Nr. 9 (Durchmesserlinie):

Wabern–Bahnhof–Papiermühlestrasse (Guisan-Platz, für Sportanlässe verlängert bis Stadion Wankdorf).

Das Strassenbahnnetz liegt politisch und eigentumsrechtlich auf Boden der Einwohnergemeinde Bern mit Ausnahme eines 450 m langen Teilstückes der Tramlinie Nr. 9 von der Tramhaltestelle Gurtenbahn bis zur Endstation Wabern. Dieser Strassenabschnitt befindet sich in der politischen Gemeinde Köniz und gehört dem Staat Bern.

II. Technisches

Das vorstehend beschriebene Tramliniennetz, das sich in einem guten technischen Zustand befindet, misst total 13,58 km und beträgt 24,8 % des gesamten Liniennetzes der Städtischen Verkehrsbetriebe, welches eine Länge von 54,79 km aufweist.

Der Fahrzeugpark des Trambetriebes bestand Ende 1966 aus insgesamt 107 Einheiten, nämlich aus 15 2achsigen und 39 4achsigen Motorwagen sowie 24 2achsigen, 1 3achsigen und 28 4achsigen Anhängewagen. Zudem haben die Verkehrsbetriebe seit dem 26. August 1966 einen Grossraum-Gelenkmotorwagen mit vier gelenkten einachsigen Triebdrehgestellen mietweise zur Erprobung auf der Linie Weissenbühl–Bahnhof–Weissenbühl im Betrieb.

Ende 1966 verfügten die Verkehrsbetriebe, ausser den erwähnten Fahrzeugen für den Trambetrieb, über 10 Trolleybusse und 124 Autobusse verschiedener Typen.

Im Trambetrieb standen im gleichen Zeitpunkt 2360 Sitz- und 6644 Stehplätze, somit insgesamt 9004 Plätze (in Trolleybussen total 1308, in Autobussen total 10861 Plätze), zur Verfügung.

III. Verkehrsentwicklung und finanzielle Lage

Von den auf dem ganzen Netz der Verkehrsbetriebe (Tram [13,58 km], Trolleybus [3,98 km], Autobus [37,23 km]) im Jahre 1966 beförderten 74,7 Millionen Personen entfielen auf die Strassenbahn allein rund 31,4 Millionen Fahrgäste, d. h. 42 Prozent.

Wenn der Anteil der Strassenbahn am Total der beförderten Personen im Vergleich zu den ansteigenden Zahlen namentlich des Autobusbetriebes im Laufe der Jahre zurückging, so ist dies einerseits auf die vorerwähnten Umstellungen von Tramlinien auf Autobus- und Trolleybusbetrieb und andererseits darauf zu-

rückzuführen, dass sich das Wachstum der Bevölkerung im Einzugsgebiet immer mehr auf die Vororte verlagerte, die zur Hauptsache durch Autobuslinien erschlossen sind.

Die Tatsache jedoch, dass 42 Prozent aller Fahrgäste auf den nurmehr 24,8 Prozent der Gesamtnetzlänge darstellenden Tramlinien befördert werden, zeigt, dass der Trambetrieb in Bern nach wie vor als das Rückgrat des städtischen öffentlichen Verkehrssystems zu betrachten ist. Es ist anzunehmen, dass dies auch in Zukunft so bleiben wird, da dem Schienenverkehrsmittel im Nahverkehr der Städte infolge seiner raumsparenden Eigenschaft besondere Bedeutung zukommt. Weitere Umstellungen von Tramlinien auf Busbetrieb dürften daher nicht mehr in Betracht fallen. Vielmehr wird künftig zu prüfen sein, ob diese oder jene Buslinie mit grosser Frequenz im Hinblick auf das noch immer sich ausdehnende Einzugsgebiet nicht mit Vorteil auf Trambetrieb umgestellt werden sollte. Aber auch der Anschluss neuer Wohnquartiere durch Tramlinien an das städtische Verkehrsnetz kann in Zukunft je nach den gegebenen Verhältnissen die vorteilhafteste Lösung darstellen.

Schlossen seit dem letzten Weltkrieg die Verkehrsbetriebe – als Ganzes – von 1949 bis und mit 1957 wieder mit Reingewinn ab (1957: Fr.175774.-), so schlug das finanzielle Ergebnis mit dem Jahr 1958 in jährliche Defizite um. Die Reinverluste, die jeweils von der Gemeinde Bern gedeckt werden, betragen für das Jahr 1965 2504590 Franken und für 1966 2924644 Franken, wobei noch die Kostenrückerstattungen der Gemeinde für gemeinwirtschaftliche und unternehmungsfremde Leistungen, die sich für das Jahr 1965 auf 1022278 Franken und für 1966 auf 1021651 Franken beliefen, zu berücksichtigen sind. Vom Überschuss des Betriebsaufwandes des Jahres 1966 von insgesamt 2316034 Franken entfielen 751853 Franken auf den Tram-, 11022 Franken auf den Trolleybus- und 1553150 Franken auf den Autobusbetrieb.

Die Ursache zu dieser Entwicklung ist einerseits in der seit Jahren anhaltenden Teuerung, anderseits jedoch in dem Umstand zu erblicken, dass die Tarife der Verkehrsbetriebe von 1949 an während rund 15 Jahren unverändert blieben und erst auf 1. Oktober 1964 erhöht werden konnten. Weder diese Tarifierhöhung noch jene, die auf den 1. Januar 1967 in Kraft gesetzt wurde, werden jedoch das finanzielle Gleichgewicht der Verkehrsbetriebe der Stadt Bern wieder herzustellen vermögen.

IV. Das Konzessionserneuerungsgesuch

Der Gemeinderat der Stadt Bern stellte am 23. November 1966 beim Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement das Gesuch um Erneuerung seiner am 12. Februar 1969 ablaufenden Konzession für 50 Jahre.

In seiner Vernehmlassung vom 17. November 1967 erklärt sich der Kanton Bern mit der nachgesuchten Konzessionserneuerung einverstanden. Er wünscht, sein Recht auf Rückkauf der Strassenbahn in der Konzession verankert zu sehen.

Die Voraussetzungen für die Erteilung beziehungsweise Erneuerung der Konzession im Sinne von Artikel 5, Absatz 1 des Eisenbahngesetzes sind als erfüllt zu betrachten.

V. Der Konzessionsentwurf

Der Wortlaut der Konzession entspricht den von Ihnen seit dem Inkrafttreten des neuen Eisenbahngesetzes angenommenen Bundesbeschlüssen.

Der Konzessionsentwurf sieht die für Eisenbahn- beziehungsweise Strassenbahnkonzessionen normale Geltungsdauer von 50 Jahren vor.

Der übliche Artikel über die Pflicht des Konzessionärs, eine Dienstalterskasse für das ständige Personal zu errichten und es gegen die wirtschaftlichen Folgen von Krankheit zu versichern, fehlt im Beschlussesentwurf. Da die Strassenbahn durch die Gemeinde verwaltet wird, gelten für ihr Personal die Bestimmungen über die Bediensteten der Einwohnergemeinde Bern, nämlich die Statuten der Städtischen Pensionskasse der Einwohnergemeinde Bern vom 15. Dezember 1950, die Statuten der Sparkasse für das Personal der Einwohnergemeinde Bern vom 28. Juni 1962 und die Statuten der Krankenkasse für das Personal der Einwohnergemeinde Bern vom 17. Dezember 1965.

Die Beförderungspflicht (Art. 8 des Konzessionsentwurfes) entspricht derjenigen der ablaufenden Konzession.

Dem Wunsche des Kantons Bern bezüglich des Rückkaufsrechtes ist in Artikel 12 des Konzessionsentwurfes entsprochen worden.

Der Kanton Bern hat sich mit dem vorgeschlagenen Konzessionstext einverstanden erklärt.

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

VI. Antrag

Gestützt auf diese Ausführungen empfehlen wir Ihnen, dem nachstehenden Entwurf eines Bundesbeschlusses über die Erteilung einer neuen Konzession für die Strassenbahn der Stadt Bern Ihre Zustimmung zu geben.

Genehmigen Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 24. April 1968.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,
Der Bundespräsident:

Spühler

Der Bundeskanzler:

Huber

(Entwurf)

Bundesbeschluss
über die Erteilung einer neuen Konzession für die
Strassenbahn der Stadt Bern

Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf Artikel 5 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957¹⁾,
nach Einsicht in ein Gesuch des Gemeinderates der Stadt Bern vom 23. November 1966,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 24. April 1968,

beschliesst:

I

Der Einwohnergemeinde der Stadt Bern wird unter den nachstehend aufgeführten Bedingungen eine neue Konzession für Bau und Betrieb einer Strassenbahn erteilt.

Art. 1

Gesetzgebung

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

Art. 2

Dauer

Die Konzession wird für die Dauer von 50 Jahren, d.h. für die Zeit vom 13. Februar 1969 bis 12. Februar 2019, erteilt.

Art. 3

Strecken

- a. Weissenbühl – Seftigenstrasse – Eigerplatz – Belpstrasse – Effingerstrasse – Hirschengraben – Bahnhof – Christoffelgasse – Bundesgasse – Hirschengraben;

¹⁾ AS 1958, 335.

- b. Freudenbergerplatz – Ostring – Thunstrasse – Kirchenfeldbrücke – Theaterplatz – Marktgasse – Spitalgasse – Bahnhof – Hirschengraben – Effingerstrasse – Brunnmattstrasse – Pestalozzistrasse – Weissensteinstrasse bis Kreuzung mit Könizstrasse (Fischermätteli);
- c. Stadion Wankdorf – Guisan-Platz – Rodtmattstrasse – Breitenrainplatz – Moserstrasse – Kornhausbrücke – Marktgasse – Spitalgasse – Bahnhof – Hirschengraben – Monbijoustrasse – Seftigenstrasse – Wabern.

Art. 4

Strassenbenützung

Für die Beanspruchung der öffentlichen Strasse durch die Konzessionärin ist, soweit diese Strasse dem Kanton Bern gehört, die Strassenbenützungsbewilligung des Regierungsrates des Kantons Bern vom 27. Februar 1968 massgebend.

Art. 5

Lärmbekämpfung

Soweit es mit der Sicherheit des Betriebes vereinbar ist, hat die Konzessionärin die ihr zumutbaren Massnahmen zur Verminderung des durch ihren Betrieb bedingten Lärms zu treffen. Artikel 6 bleibt vorbehalten.

Art. 6

Pläne

Die dem Betrieb dienenden Anlagen sowie die Fahrzeuge dürfen nur nach Plänen und Vorlagen erstellt oder geändert werden, welche von der Aufsichtsbehörde genehmigt worden sind. Diese Behörde ist berechtigt, auch nach Erstellung der Anlagen und Fahrzeuge deren Änderung zu verlangen, wenn die Betriebssicherheit es erfordert.

Art. 7

Fahrplan

Die Zahl der täglichen Züge und deren Verkehrszeiten haben sich nach den Bedürfnissen zu richten. Die Fahrpläne sind nach den geltenden Bestimmungen aufzustellen und vor dem Inkrafttreten durch die Aufsichtsbehörde genehmigen zu lassen.

Art. 8

Beförderungspflicht

Die Konzessionärin ist nur zur Beförderung von Personen und ihrem Handgepäck verpflichtet.

Art. 9

Tarife

¹ Die Tarife bedürfen vor ihrem Inkrafttreten der Genehmigung der Aufsichtsbehörde.

² Die Konzessionärin ist verpflichtet, Abonnemente zu ermässigten Taxen auszugeben.

³ Die Beförderung von Handgepäck richtet sich nach dem von der Aufsichtsbehörde genehmigten Reglement über den Transport auf städtischen Verkehrsbetrieben und ähnlichen Unternehmungen.

Art. 10

Haftpflichtversicherung

¹ Die Konzessionärin hat sich gegen die Folgen ihrer in der Bundesgesetzgebung über die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunternehmungen und der Post umschriebenen Haftpflicht bei einer in der Schweiz zum Geschäftsbetrieb zugelassenen Versicherungsunternehmung oder einer andern, von der Aufsichtsbehörde anerkannten Einrichtung zu versichern.

² Die Verträge über die Haftpflichtversicherung sowie deren nachträgliche Änderungen bedürfen der Genehmigung der Aufsichtsbehörde.

Art. 11

Kontrolle

Den eidgenössischen Beamten, denen die Aufsicht über Bau und Betrieb der Eisenbahnen obliegt, ist zu jeder Zeit freie Fahrt und freier Zutritt zu allen Teilen der Anlagen und der Fahrzeuge zu gewähren. Das zur Vornahme von Untersuchungen nötige Personal und Material, Pläne inbegriffen, sind ihnen kostenlos zur Verfügung zu stellen. Die Konzessionärin und ihr Personal haben ferner den mit der Kontrolle betrauten Organen alle hiefür notwendigen Auskünfte zu erteilen.

Art. 12

Rückkauf

Dem Kanton Bern steht das Recht auf Rückkauf der Bahn zu. Der Rückkauf ist entsprechend den Bestimmungen des zehnten Abschnittes des Eisenbahngesetzes vorzunehmen.

II

Der Bundesrat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Erteilung einer neuen Konzession für die Strassenbahn der Stadt Bern (Vom 24. April 1968)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1968
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	19
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	9947
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	10.05.1968
Date	
Data	
Seite	1014-1021
Page	
Pagina	
Ref. No	10 043 989

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.