



Bow

EIDGENÖSSISCHES POST- UND EISENBAHNDEPARTEMENT
DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DES POSTES ET DES CHEMINS DE FER
DIPARTIMENTO FEDERALE DELLE POSTE E DELLE FERROVIE

Das Eidg. Post- und Eisenbahndepartement
hat

auf ein Gesuch des Hrn. Ing. A. Heizmann, dipl. ing., Ingenieur-
bureau für Hoch- und Tiefbau, Solothurn, um Erteilung einer
Konzession für eine Luftseilbahn von Oberdorf/SO nach dem
Weissenstein

festgestellt:

1. Am 3. Januar 1934 ging bei der zuständigen Abteilung
Rechtswesen und Sekretariat des Eidg. Post- und Eisenbahnde-
partementes ein Konzessionsgesuch der Herren dipl. ing. A.
Heizmann, Solothurn, und dipl. ing. E. Constam, Zollikon, für
eine Luftseilbahn Oberdorf - Weissenstein ein. In einem aus-
führlichen Bericht äusserten sich die Gesuchsteller zur Be-
dürfnisfrage für ein öffentliches Verkehrsmittel, zu den Vor-
zügen und Nachteilen verschiedener in Frage kommender Arten
von Verkehrsmitteln, zur Wahl des Trasses für die Luftseilbahn
und zu der finanziellen Seite des Projektes. Die technischen
Erläuterungen für diese Luftseilbahn mit Kabinen von 25 Fahr-
gästen und 1 Führer waren in einem besonderen Bericht der
Projektverfasserin, der Firma Adolf Bleichert & Co, Personen-
und Drahtseilbahnbau G.m.b.H., enthalten. Ferner lagen ein Si-
tuationsplan, ein Längenprofil und Skizzen der Berg- und Tal-
station bei. Diese Unterlagen waren in vierfacher Ausferti-
gung eingereicht worden.

Nachträglich wandte sich Hr. Heizmann mit der Mittei-
lung an das Departement, dass er sich die Einreichung eines
Standseilbahnkonzessionsgesuches im eigenen Namen vorbehalte,
falls eine Luftseilbahn aus Gründen des Systems nicht kon-
zessioniert werden sollte.

Am 21. Februar 1934 wurde Hr. Heizmann von der zustän-
digen Abteilung das Ergebnis der vorläufigen Prüfung mitgeteilt,
wonach eine Standseilbahn leistungsfähiger sei und grössere
Sicherheit biete, weshalb ihr trotz den höheren Kosten gegen-
über der Luftseilbahn der Vorzug gegeben werden müsste. Fer-
ner wurde darauf hingewiesen, dass die Solothurn - Münster-
Bahn (SMB) ein Standseilbahnkonzessionsgesuch in Aussicht ge-
stellt habe und als seinerzeitige Erwerblerin der Rechte und
Pflichten der im Jahre 1904 erteilten Standseilbahnkonzession
Prioritätsrechte geltend machen wolle.

2. Am 5. Mai 1934 reichte Hr. Heizmann eine Ergänzung
des ursprünglichen Gesuches ein, in der er das Luftseilbahn-
projekt mit Kabinen für nunmehr 35 oder 45 Personen nebst
Führer dem Standseilbahnprojekt gegenüberstellte. Der tech-
nische Nachtrag und das Längenprofil waren wiederum in vier-
facher Ausfertigung enthalten. Der Eingang dieser Vergleichs-
studie wurde Hr. Heizmann bestätigt unter gleichzeitiger
Mitteilung, dass sie der damaligen Eisenbahnabteilung zur

Kenntnis gebracht worden sei.

Hr. Heizmann gab in seinem Schreiben vom 25. September 1934 an das Departement der Meinung Ausdruck, dass ein Konkurrent, der das Vertrauen der SMB besitze, die gegenüber dem Standseilbahnprojekt günstigere Einstellung des Departementes ausnütze. Gleichzeitig ersuchte Hr. Heizmann um materielle Behandlung der Angelegenheit.

3. Die Abteilung Rechtswesen und Sekretariat liess Hrn. Heizmann am 19. Dezember 1938 wissen, dass das Standseilbahnprojekt der SMB fallen gelassen worden sei, dass in der Erteilung von Bergbahnkonzessionen neuerdings vermehrte Zurückhaltung beobachtet werde, und dass sein Gesuch als gegenstandslos abgeschrieben werden müsse, falls er nicht die gesetzliche Gebühr von Fr. 325.-- einzahle. Hr. Heizmann antwortete umgehend in dem Sinn, dass er am eingereichten Konzessionsgesuch festhalte, und dass er allenfalls im folgenden Jahr, wenn die Frage des Baues einer Weissensteinstrasse entschieden sei, wieder darauf zurückkommen wolle. Die Gebühr bezahlte er jedoch nicht ein.

Am 23. November 1939 fragte die Abteilung Rechtswesen Hrn. Heizmann an, ob er das Gesuch aufrechterhalten wolle oder auf die Weiterverfolgung verzichte und machte ihn gleichzeitig darauf aufmerksam, dass ein Konzessionsgesuch nicht in Behandlung gezogen werden dürfe, wenn nicht die gesetzliche Gebühr einbezahlt worden sei. Als auf dieses Schreiben keine Antwort eintraf, liess die Abteilung Rechtswesen Hrn. Heizmann am 6. Dezember 1940 wissen, dass wegen seines Still-schweigens das Geschäft der Ordnung halber abgeschrieben werde.

4. Am 11. Januar 1946 gelangte Hr. Heizmann mit einer neuen Eingabe an das Departement. Er bezog sich darauf, dass ruhigere Zeiten angebrochen seien, und erklärte, an seinem Gesuch festhalten zu wollen; ferner stellte er wiederum die Vor- und Nachteile einer Luftseilbahn denjenigen einer Standseilbahn gegenüber. Gleichzeitig bezahlte er die Konzessionsgebühr an die Bundeskasse ein. Die Abteilung Rechtswesen lud daraufhin Hrn. Heizmann ein, die seinerzeit eingereichten Unterlagen durch einen entsprechenden Nachtrag den veränderten Verhältnissen anzupassen. Dieser Aufforderung wurde keine Folge geleistet.

5. Nachdem von anderer Seite am 14. Oktober 1949 ein Sesselbahnkonzessionsgesuch eingereicht worden war, sprach anfangs November 1949 Hr. Heizmann bei der Abteilung Rechtswesen vor, um sein Gesuch in Erinnerung zu rufen und seine Prioritätsrechte anzumelden. Die Abteilung Rechtswesen teilte anschliessend Hrn. Heizmann mit, dass sie das ursprüngliche Gesuch gestützt auf die Verfügung vom 6. Dezember 1940 als gegenstandslos betrachte, dass aber die mit der Einzahlung der Konzessionsgebühr verbundene Erklärung vom 11. Ja-

nuar 1946, am Gesuch festhalten zu wollen, als neues Konzessionsgesuch angesehen werden könne; allerdings müsse die Dokumentation umgehend den neuen Verhältnissen angepasst werden, damit das Gesuch zusammen mit dem Sesselbahnkonzessionsgesuch behandelt werden könne. Dieser Aufforderung wurde in-nerhalb nützlicher Zeit keine Folge geleistet, sodass das Sesselbahnprojekt ohne Rücksicht auf das Luftseilbahnprojekt am 11. Januar 1950 vom Departement konzessioniert wurde.

6. Ende Dezember 1950 hat die Sesselbahn Oberdorf - Weissenstein den Betrieb aufgenommen. Am 6. Januar 1951 richtete Hr. Heizmann ein ausführliches Schreiben an das Departement. Darin stellte er die Behauptung auf, das Konzessionsgesuch vom 29. Dezember 1933 habe allen gesetzlichen Anforderungen entsprochen, und ein solches Gesuch könne entweder nur bewilligt oder abgelehnt, nicht jedoch ohne sein Einverständnis abgeschrieben werden. Die Abschreibung von 1940 habe nun aber ohne seine Einwilligung stattgefunden. Er habe erkannt, dass das Departement 1934 eine Luftseilbahn nicht konzessionieren wollte, sodass er sich entschlossen habe, die Entscheidung hinauszuschieben, bis die Konzessionierungspraxis geändert würde. Die verspätete Einzahlung der Konzessionsgebühr sei nur ein taktisches Mittel hiezu gewesen. Ferner sei ihm daran gelegen gewesen, die Priorität aufrechtzuerhalten.- Im übrigen äusserte sich Hr. Heizmann über die Vorgeschichte des Falles, die Systemfrage, die Bau- und Betriebskosten einer Luftseilbahn usw.

In ihrer Antwort vom 16. Februar 1951 stellte die Abteilung Rechtswesen fest, dass für eine gegebene Strecke nicht mehr verschiedene Konzessionen erteilt werden und dass nie ein formgerechtes Luftseilbahnkonzessionsgesuch vorlag. Es wurde deshalb Hrn. Heizmann noch einmal der Rückzug des Gesuches empfohlen und für diesen Fall die Rückerstattung der ganzen Konzessionsgebühr in Aussicht gestellt.

Da sich Hr. Heizmann am 27. Februar 1951 in dem Sinn äusserte, dass er sich wohl die ganze Konzessionsgebühr zurückzahlen liesse, jedoch den Entscheid des Departementes weiterzuziehen beabsichtige, wurde ihm noch einmal Gelegenheit zur ausdrücklichen Erklärung des Rückzuges eingeräumt. Mit Schreiben vom 17. März 1951 stellte Hr. Heizmann infolge Bekanntwerdens neuer, wesentlicher Tatsachen eine weitere Eingabe in Aussicht und ersuchte um Fristerstreckung.

Das Eidg. Post- und Eisenbahndepartement zieht

in Erwägung:

1. Der Bund besitzt das Eisenbahn- und Postregal. Die Beförderung von Personen durch regelmässige Fahrten mit Luftseilbahnen fällt unter das Postregal im Sinne von Art. 36 der Bundesverfassung und Art. 1 des Bundesgesetzes vom 2. Oktober

1924 über den Postverkehr. Danach hat die PTT-Verwaltung unter gewissen, hier nicht interessierenden Vorbehalten das ausschliessliche Recht, Reisende mit regelmässigen Fahrten zu befördern. Art. 3 des Postverkehrsgesetzes sieht aber vor, dass der Bund sein Hoheitsrecht nicht stets selber auszuüben braucht, sondern Konzessionen erteilen kann. Hier handelt es sich nicht nur um blosse Polizeibewilligungen, die jedem Bewerber erteilt werden müssen, der die gesetzlichen Voraussetzungen erfüllt, sondern um echte Konzessionen, durch die der Bund den Konzessionären erst Rechte verleiht, die sie bisher noch nicht besitzen hatten. Es hängt deshalb vom Ermessen der zuständigen Behörde ab, ob sie eine Konzession gewähren will. Nach den geltenden rechtsstaatlichen Grundsätzen darf nun allerdings eine Konzession nicht willkürlich verweigert werden.

Nachdem in den dreissiger Jahren die Zahl der Konzessionsgesuche für Standseilbahnen und Luftseilbahnen stark zunahm und eine Weiterführung der damaligen Konzessionierungspraxis wegen der herrschenden Wirtschaftskrise nicht mehr verantwortet werden konnte, hat das Eidg. Post- und Eisenbahndepartement neue Richtlinien aufgestellt, die von der Bundesversammlung genehmigt worden sind. Nach diesen auch heute noch geltenden Grundsätzen werden Konzessionen nur noch erteilt, wenn ein ernsthaftes Bedürfnis besteht, eine schädliche Konkurrenzierung anderer konzessionierter Transportanstalten nicht zu befürchten ist und die projektierte Linie als lebensfähig betrachtet werden kann. Diese eingehendere Prüfung der Konzessionsgesuche bedingte, dass die Zahl der erforderlichen Unterlagen vermehrt werden musste. Das Eidg. Post- und Eisenbahndepartement hat deshalb eine Liste über die neuerdings notwendigen Unterlagen aufgestellt und gibt diese an Interessenten oder Gesuchsteller ab.

2. Damit das Eidg. Post- und Eisenbahndepartement ein Konzessionsgesuch prüfen kann, hat der Konzessionär nicht nur die nötigen Unterlagen einzureichen, sondern auch eine Gebühr zu bezahlen. Welche Unterlagen erforderlich sind, sagt die Verordnung vom 18. September 1906 über die Konzessionierung und die Kontrolle der Automobilunternehmungen, Aufzüge und Luftseilbahnen, die, wie weiter oben dargestellt, durch die Praxis ergänzt worden ist. Die Bestimmungen über die Konzessionsgebühren finden sich im Bundesgesetz vom 18. Juni 1914 über die Gebühren für Konzessionen von Transportanstalten und in der dazugehörenden Vollziehungsverordnung vom 20. Oktober 1914.

Die Verordnung von 1906 verlangt in Art. 5, dass das Konzessionsbegehren begleitet ist von einem technischen Bericht, der daneben noch nähere Angaben über den oder die Initianten, die regelmässig zu befahrende Strecke und das Minimum der Fahrleistungen enthält, ferner von einem Situationsplan und einem Längenprofil. Diese Unterlagen sind, wenn die projektierte Bahn das Gebiet von nicht mehr als einem Kanton berührt, in vier-

facher Ausfertigung einzureichen.- Die auf Grund der Praxis aufgestellte Liste der erforderlichen Unterlagen zu Konzessionsgesuchen enthält ausserdem die Angabe der Taxe, der Anzahl, Bauart und des Fassungsvermögens der Fahrzeuge, ferner einen summarischen Kostenvoranschlag, eine Rentabilitätsberechnung sowie Skizzen der Stationsanlagen und übriger Kunstbauten.

Das Gebührengesetz fixiert in Art. 2 die Gebühren für Luftseilbahnkonzessionsgesuche auf Fr. 250.- Grundtaxe nebst Fr. 25.- für jeden Kilometer der Luftdistanz von der Anfangsbis zur Endstation, was für das vorliegende Projekt eine Gebühr von Fr. 325.- ausmacht. Art. 1 des Gebührengesetzes stellt den Grundsatz auf, dass ein Konzessionsgesuch nicht in Behandlung gezogen werden darf, wenn die Gebühr nicht einbezahlt wird.

3. Dem ursprünglichen Gesuch der Herren Heizmann und Constam darf zugebilligt werden, dass es die in der Verordnung von 1906 verlangten Unterlagen enthielt. Das Departement hatte jedoch im Jahre 1934 Bedenken, eine Luftseilbahn auf den Weissenstein zu konzessionieren, weil es einer Standseilbahn grössere Leistungsfähigkeit und Sicherheit zuschrieb. Da Herr Heizmann für diesen Fall ein Standseilbahnkonzessionsgesuch in Aussicht gestellt hatte, brauchte ihm damals noch keine Zahlungseinladung für die Gebühr zugestellt zu werden. Auch die vergleichende Studie vom 5. Mai 1934 vermochte keine Aenderung der Stellungnahme des Departements zu bewirken. Weil Herr Heizmann der wiederholten Aufforderung zur Einzahlung der Konzessionsgebühr nicht Folge geleistet hatte und nach dem klaren Wortlaut des Gebührengesetzes das Gesuch unter diesen Umständen nicht in Behandlung genommen werden durfte, schrieb das Departement mit Recht am 6. Dezember 1940 das Gesuch von seiner Kontrolle ab. Gleichzeitig wurde Herrn Heizmann mitgeteilt, dass es ihm frei gestellt bleibe, später die Angelegenheit erneut aufzugreifen.

4. Als Herr Heizmann anfangs 1946 von sich aus die Konzessionsgebühr einzahlte, wurde ihm zwar gesagt, dass die Einzahlung der Gebühr und seine Erklärung vom 11. Januar 1946 am Gesuch festhalten zu wollen, als neues Konzessionsgesuch betrachtet werde; er wurde ferner ausdrücklich darauf aufmerksam gemacht, dass die früheren Unterlagen den veränderten Verhältnissen angepasst werden müssten. Einmal war in der Zwischenzeit die Firma Bleichert in Leipzig von der Bildfläche verschwunden und hatte die Technik im Luftseilbahnbau grosse Fortschritte zu verzeichnen; sodann waren in der Schweiz die Preise und Löhne seit der Vorkriegszeit stark angestiegen. Trotz erneuter Aufforderung, verbunden mit der Zustellung der Liste über die erforderlichen Unterlagen, hat Herr Heizmann auch dann, als das Sesselbahnkonzessionsgesuch hängig war, die fehlenden Unterlagen nicht eingereicht. Die Eingabe vom 6. Januar 1951 fällt in die Zeit nach der Betriebseröffnung der Sesselbahn und enthielt zwar eine Zusammenstellung der Baukosten, der Betriebseinnahmen und -Ausgaben und der Rentabili-

tät, dagegen keine neuen technischen Pläne. Auch seither hat Herr Heizmann auf der Behandlung seines Gesuches bestanden, jedoch die fehlenden Pläne usw. nicht eingereicht. Es war deshalb dem Departement schon praktisch nicht möglich, das neue Gesuch in Behandlung zu ziehen, d.h. es kann darauf nicht eingetreten werden.

5. Herr Heizmann hat wiederholt seiner Auffassung Ausdruck gegeben, dass seinem Gesuch gegenüber dem Sesselbahnkonzessionsgesuch die Priorität zukomme. Früher möchte es zutreffen, dass im Konzessionierungsverfahren dem Zeitpunkt der Anhängigmachung eines Gesuches grosse Bedeutung beigegeben wurde. Heute werden, wenn zu gleicher Zeit mehrere Projekte für die Verkehrsbedienung der selben Gegend vorliegen und die drei Bedingungen der Konzessionierungsrichtlinien erfüllt sind, die Projekte nach verschiedenen Gesichtspunkten miteinander verglichen und nach Abwägung der gegenseitigen Vor- und Nachteile nur eines konzessioniert, und zwar ohne Rücksicht darauf, welches zuerst anhängig gemacht worden ist. Eine solche Gegenüberstellung des Luftseilbahn- und des Sesselbahnkonzessionsgesuches konnte jedoch nicht stattfinden, weil Herr Heizmann die fehlenden Unterlagen nicht innert nützlicher Frist vorlegte. Nachdem nun die Sesselbahn ihren Betrieb aufgenommen hat, hätte das Projekt von Herrn Heizmann auch dann nicht mehr konzessioniert werden können, wenn er nachträglich noch die fehlenden Unterlagen beigebracht hätte, weil nach den heute geltenden Grundsätzen für die gleiche Strecke nicht mehr mehrere Konzessionen erteilt werden können.

6. Wenn einem Konzessionsgesuch nicht entsprochen werden kann, wird dem Gesuchsteller in Anwendung von Art. 5, Abs. 1, des Gebührengesetzes die Hälfte der bezahlten Gebühr zurückerstattet. Das Departement hatte Herrn Heizmann bei einem freiwilligen Rückzug des Gesuches die Rückgabe der ganzen Gebühr in Aussicht gestellt. Da er aber das Gesuch ausdrücklich aufrecht erhalten wollte, musste zur Erledigung der Angelegenheit das Departement eine Entscheidung treffen. Damit ist das Angebot auf Rückgabe der ganzen Gebühr dahingefallen.

Demgemäss hat das Eidg. Post- und Eisenbahndepartement

erkannt:

1. Auf das Konzessionsgesuch des Herrn Heizmann für eine Luftseilbahn von Oberdorf auf den Weissenstein wird nicht eingetreten.
2. Die Abteilung Rechtswesen und Sekretariat des Eidg. Post- und Eisenbahndepartementes wird angewiesen, nach Eintritt der Rechtskraft dieses Entscheides die Hälfte der Konzessionsgebühr zurückzuerstatten.

3. Dieser Entscheid kann innert 30 Tagen mit Verwaltungsbeschwerde im Doppel an den Bundesrat weitergezogen werden.
4. Mitteilung an Herrn Heizmann, Solothurn (gegen Postrückschein), das Eidg. Amt für Verkehr, das Eisenbahndepartement des Kantons Solothurn und die Direktion der Emmental - Burgdorf - Thun-Bahn zuhanden der Bergbahn Weissenstein AG.

Bern, den 28. März 1951.

(Escher)