

9230

**Botschaft  
des Bundesrates an die Bundesversammlung  
über die Erteilung einer neuen Konzession  
für die Kriens–Luzern-Bahn**

(Vom 14. Mai 1965)

---

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir beehren uns, Ihnen mit dieser Botschaft den Entwurf eines Bundesbeschlusses über die Erteilung einer neuen Konzession für die Kriens–Luzern-Bahn zu unterbreiten.

I

Schon bei der Projektierung und noch während des Baues der Bahnlinie Bern–Luzern, die am 11. August 1875 vollendet und in Betrieb genommen wurde, setzte sich die Gemeinde Kriens energisch dafür ein, dass die neue Bahn von Malters oder Littau her über Kriens nach Luzern geführt werde. Dieses unzweifelhaft im wirtschaftlichen Interesse der industriereichen Gemeinde liegende Begehren hätte der etwas abseits vom schweizerischen Bahnnetz, südwestlich von Luzern, am Fusse des Pilatus gelegenen aufblühenden Ortschaft den so nötigen Bahnanschluss gebracht. Als diese Hoffnungen jedoch fehlschlügen, sahen sich die in Kriens niedergelassenen Industrieunternehmungen gezwungen, den Anschluss durch den Bau einer Verbindungsbahn selber herzustellen. Zu diesem Zwecke bildete sich 1884 in Kriens ein Initiativkomitee, das die Vorarbeiten für den Bau einer normalspurigen Strassenbahn von Kriens nach Luzern an die Hand nahm.

Mit Bundesbeschluss vom 23. Dezember 1885 (EAS 8, 341) erteilte die Bundesversammlung den Herren Theodor Bell, Friedrich Degen und Alfred Schnyder in Kriens zuhanden einer zu gründenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer normalspurigen Strasseneisenbahn von Kriens nach Luzern Obergrund. Die Konzession ist auf die Dauer von 80 Jahren verliehen worden.

Am 24. April 1886 wurde die Kriens–Luzern-Bahn Aktiengesellschaft, mit Sitz in Kriens, gegründet. Das voll einbezahlte Aktienkapital der Gesellschaft

betrug 240000 Franken; unter den Stammaktionären figurierten von Anfang an der Kanton und die Stadt Luzern.

Bei der Eröffnung am 25. Oktober 1886 hatte die Bahn zwei Dampflokomotiven, zwei Personenwagen und einen Güterwagen in Betrieb. Die Länge der Bahn, die bei der Spinnerei Schappe in Kriens ihren Anfang nahm und beim Ausziehgeleise der damaligen Schweizerischen Centralbahn in Luzern Obergrund, im Gebiete des heutigen Pilatusplatzes, endigte, betrug 3,058 km. Der Güterverkehr zum und vom Güterbahnhof Luzern erfolgte über das genannte Ausziehgeleise. Der Anschluss vollzog sich bei der Station Obergrund über eine Drehscheibe.

Die Verlegung der Zufahrtsgeleise zu dem 1896 fertiggestellten neuen (heutigen) Bahnhof in Luzern verunmöglichte die Zustellung der Güterwagen für die KLB an der bisherigen Übergangsstelle im Obergrund. Durch die Erstellung eines Verbindungsgeleises von den an der Luzernerstrasse, oberhalb der Brauerei Eichhof gelegenen Rangiergeleisen der Güterstation Kupferhammer KLB auf das Trasse der schmalspurig gebauten Brünigbahn, auf welchem auch die für die Güterzüge der KLB erforderliche Normalspur verlegt werden konnte, wurde 1897 die neue Zufahrt in den Güterbahnhof Luzern hergestellt. Die von da an nun gesondert geführten Personenzüge der KLB befuhren weiterhin die bisherigen Geleise bis und ab Obergrund in Luzern.

Eine neue Lage für die Kriens–Luzern-Bahn entstand, als am 17. Dezember 1897 (EAS 14, 593) die Bundesversammlung der Einwohnergemeinde Luzern die Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen schmalspurigen Strassenbahn «in Luzern und Ausgemeinden» erteilte. Dieses Vorhaben konnte aber nur unter der Voraussetzung durchgeführt werden, dass die Gemeinde Luzern die Kriens–Luzern-Bahn erwarb. Die mit der Bahngesellschaft gepflogenen Verhandlungen führten zum Kaufvertrag vom 10. August 1898, wonach die KLB am 1. Januar 1899 zum Preise von 300000 Franken an die Einwohnergemeinde Luzern überging. Artikel V des Vertrages bestimmte, dass die Käuferin und ihre Rechtsnachfolger «die bleibende Verpflichtung der Verkäuferin zu übernehmen habe, der Maschinenfabrik Th. Bell & Cie, der Teigwarenfabrik F. Degen und der Floretpinnerei (SA de filature de Schappe) in Kriens und den Rechtsnachfolgern dieser drei Etablissements Güter in Wagenladungen vom Bahnhof Kriens zu und ab den betreffenden Etablissements zu führen und die Stückgüter täglich mindestens einmal zu diesen Etablissements zu- und abzuführen, ohne für diesen Anschlussdienst einen Zuschlag zu den normalen Wagenladungs- resp. Stückguttaxen Luzern–Kriens berechnen zu dürfen.» Die Käuferin musste sich ferner verpflichten, täglich und für immer regelmässig mindestens zwei Verbindungen in jeder Richtung zwischen Kriens und Luzern herzustellen.

Am 17. Dezember 1898 (EAS 15, 316) übertrug die Bundesversammlung der Einwohnergemeinde Luzern mit Wirkung ab 1. Januar 1899 und zu den gleichen Bedingungen die Konzession der normalspurigen Strassenbahn von Kriens nach Luzern, welche am 26. März 1897 (EAS 14, 339) inbezug auf die Tarifbestimmungen abgeändert worden war.

Mit Bundesbeschluss vom 29. Juni 1899 (EAS 15, 545) wurde der Konzessionärin, wie von den Parteien im Kaufvertrag vorgesehen, gestattet,

- «- die Linie vom Obergrund in Luzern bis zum Eichhof durch Umbau und vom Eichhof bis nach Kriens durch Einlage einer dritten Schiene für die Meterspur einzurichten und sie, im Anschluss an die städtische Strassenbahn, elektrisch zu betreiben,
- den Güterverkehr zwischen dem Bahnhof Luzern und Kriens fernerhin normalspurig und mittels Dampflokomotiven auszuführen.»

Gleichzeitig wurde bestimmt, dass für den Personen- und Gepäcktransport die Vorschriften der Konzession einer elektrischen Strassenbahn in Luzern und Ausgemeinden, vom 17. Dezember 1897, gelten.

Mit Bundesbeschluss vom 15. April 1915 (EAS 31, 50) erfuhren die in der Konzession festgelegten Gütertaxen abermals eine Erhöhung.

## II

Die Kriens-Luzern-Bahn ist eine normalspurige Nebenbahn im Sinne des Artikels 2, Absatz 1 des Eisenbahngesetzes (AS 1958, 335). Sie weist eine Betriebslänge von 2896 m auf. Das Bahntrasse führt von der Schachenstrasse in Kriens, beim Areal der Bell Maschinenfabrik AG, zunächst zum Güterbahnhof Kriens, tritt unmittelbar vor der Strassenkreuzung Güterstrasse/Luzernerstrasse in die Luzernerstrasse, beansprucht diese auf einer Strecke von 1200 m bis zur Gemeindegrenze Kriens/Luzern, zweigt dann südöstlich ab und mündet bei der Eichwaldstrasse in die Brüniglinie. Auf deren Trasse verläuft die KLB auf eigenen Schienen bis zum Güterbahnhof Luzern. Die Gesamtlänge der an der Luzernerstrasse (Kupferhammer) und in Kriens anschliessenden Industriegeleise der Firma Bell, der Teigwarenfabrik Wenger & Hug, der Brauerei Eichhof und des Allgemeinen Konsumvereins Luzern beträgt 1682 m. 1926 wurden die Strecke von der Brauerei Eichhof bis zur Firma Bell und sämtliche Industriegeleise elektrifiziert (Betriebsspannung 600 Volt, Gleichstrom).

Seit der Inbetriebnahme der städtischen Trambahnlinie Luzern-Kriens am 2. September 1900 (heute Trolleybuslinie 1), dient die KLB ausschliesslich dem Güterverkehr. Die Zu- und Abfuhr von Luzern Güterbahnhof nach Kupferhammer wird von den Schweizerischen Bundesbahnen mit einer Diesellokomotive besorgt. Erst von dort aus werden die Güterwagen durch das elektrische Triebfahrzeug der KLB übernommen. Durch diese Massnahme sowie durch den 1931 vollzogenen Beitritt der KLB zum schweizerischen direkten Güterverkehr konnten der Personalbestand auf vier Angestellte reduziert und die Betriebskosten gesenkt werden. Seit 1936 verkehrt werktäglich in jeder Richtung nur ein regulärer Zug, während fakultative Verbindungen nach Bedarf hergestellt werden.

Trotz ihrer Kürze weist die Bahn einen beachtlichen Verkehr auf. Im Jahre 1963 betrug dieser 45313 Tonnen (1962 38541 Tonnen), von denen 3226 Tonnen auf den Stückgut- und 42087 Tonnen auf den Wagenladungsverkehr entfielen. Es wurden 3589 Güterwagen befördert, d.h. im Durchschnitt pro Zustelltag 11,87 Wagen. Der weitaus grösste Teil dieses Verkehrs stammt von den Bundesbahnen oder wird von diesen übernommen.

Das Rollmaterial der Bahn umfasst ein Triebfahrzeug und sieben Güterwagen. Drei Güterwagen werden Ende 1965 aus dem Dienst genommen.

Die Geleiseanlagen sind teilweise erneuerungsbedürftig. Dies trifft insbesondere für die Anlagen im Kupferhammer und des Güterbahnhofes Kriens zu. Für den Güterschuppen in Kriens drängt sich ein Neubau auf. Die Lokomotive (200 PS, Baujahr 1917) wird bald ersetzt werden müssen. Bei dieser Gelegenheit wird zu prüfen sein, ob die Traktion Luzern Güterbahnhof-Kriens mit einem Mehrkraftfahrzeug vereinfacht werden könnte.

Die KLB bildet einen Betriebszweig der Verkehrsbetriebe der Stadt Luzern. Aus der gesondert geführten Rechnung der KLB geht hervor, dass seit 1901, mit Ausnahme der Jahre 1946–1954, 1959, 1961 und 1963 defizitäre Abschlüsse erzielt wurden. Die von der Stadtkasse Luzern zur Deckung dieser Betriebsrückschläge zugeschossenen Beträge belaufen sich bis heute auf über 450 000 Franken.

Nach Vornahme der ordentlichen Abschreibungen weisen die Erfolgsrechnungen der Güterbahn in den letzten sechs Jahren folgende Ergebnisse aus: 1958 Verlust von 1073 Franken, 1959 Gewinn von 17742 Franken, 1960 Verlust von 1160 Franken, 1961 Gewinn von 5432 Franken, 1962 Verlust von 1472 Franken und 1963 Gewinn von 7941 Franken.

Per Ende 1963 beträgt der Baukontowert der Bahnanlagen 407 433 Franken. Die kumulierten Abschreibungen sind mit 376 500 Franken ausgewiesen, so dass der Bilanzwert der Anlagen 30 933 Franken beträgt.

### III

Die Frage des Ersatzes des Bahnbetriebes durch ein anderes Verkehrsmittel ist von den Verkehrsbetrieben der Stadt Luzern, den Bundesbahnen und den interessierten Unternehmungen eingehend geprüft worden. Es ergab sich, dass ein Strassenrollerbetrieb aus baulichen, betrieblichen und wirtschaftlichen Gründen ausscheiden muss.

Im Jahre 1963 wurden bei der KLB 7204 einfache Fahrten mit Güterwagen zwischen Luzern und Kriens bzw. Kupferhammer ausgeführt. Davon waren 410 Fahrten mit 4- und mehrachsigen Wagen, die mit Strassenrollern nicht transportiert werden können. Unter der Annahme, dass der Versand und der Empfang des Stückgutverkehrs nicht mehr in Kriens, sondern in Luzern erfolgen würde, könnte die Zahl der jährlich durchzuführenden einfachen Fahrten um 1800 reduziert werden, so dass mit Strassenrollern jährlich 5000 Fahrten vorzunehmen wären.

Die Zahl der täglich zu befördernden Wagen schwankt sehr stark. Ausgehend von 5000 jährlichen Beförderungsfällen wäre mit einem täglichen Maximum von 44, mit einem Minimum von 8 einfachen Fahrten zu rechnen. Eine gleichmässige Verteilung der zum Transport anfallenden Wagen ist nicht möglich, da ein grosser Teil der Gütertransporte dringlichen Charakter hat.

Der Bedarf für einen Rollschemelplatz beträgt für das Wenden des Zuges 26 m im Durchmesser. Jeder Schemelplatz benötigt neben dem Manövrierraum Geleiseanlagen, um die Wagen bereitstellen und sortieren zu können. Im Bahnhof Luzern würde ein besonderer Schemelplatz nicht genügen; es müsste ein zweiter vorhanden sein, um bei grossem Anfall die Zu- und Abfuhr bewältigen zu können. Die vorhandene Anlage der Bundesbahnen ist bereits in Anspruch genommen, und es besteht kein genügend grosses Areal, wo die erforderlichen Schemelplätze und die zugehörigen Geleise gebaut werden könnten. Im Kupferhammer und in Kriens müssten ebenfalls Plätze vorhanden sein, wo Frachtkunden die Wagen be- und entladen könnten. Von dort aus müssten die Wagen zu den Fabrikbetrieben befördert werden, was Lokomotiven erfordert.

Mit einem Traktor und einem Strassenroller könnten pro Stunde ein Güterwagen in einer Richtung befördert werden. Bei 44 täglichen Beförderungsfällen wäre unter Berücksichtigung der Sperrzeiten, der Leerfahrten und von Reparatur- und Revisionszeiten die Anschaffung von sechs Strassenrollern und sieben Traktoren notwendig, was zusammen mit den erforderlichen zwei Rangierfahrzeugen Kosten von ca. 2,5 Millionen Franken verursachen würde.

Ferner ist zu bedenken, dass die Strassen in der Stadt Luzern, die mit Strassenrollern befahren werden müssten, heute schon übermässig stark belastet sind und sich für einen regelmässigen Verkehr von Schwertransporten nicht eignen.

Von der Bell Maschinfabrik AG in Kriens werden Grossmaschinen und Stahlkonstruktionen hergestellt, die der Gewichte und Dimensionen wegen praktisch nur mit der Bahn befördert werden können. Durchschnittlich verlassen wöchentlich 1–3 Spezialwagen mit einem Ladegewicht von über 20 Tonnen das Werk. Die Unternehmung hat in den letzten Jahren über eine Million Franken in das interne Bahntransportsystem investiert.

Die Brauerei Eichhof hat nicht nur ihren Verteilapparat, sondern auch die Rohstoffzufuhr zum überwiegenden Teil auf Schienentransport ausgerichtet. Zur Bedienung der 20 in der Schweiz verteilten Depots verfügt die Brauerei über einen eigenen Park von 22 isolierten und kühlbaren Eisenbahnwagen, der über die Sommermonate durch SBB-Güterwagen verstärkt wird.

#### IV

Der Stadtrat von Luzern unterbreitete am 12. März 1964 dem Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement das Gesuch um Erneuerung der am 22. Dezember 1965 ablaufenden Konzession der Kriens-Luzern-Bahn. Das Begehren stützt sich auf das Rechtsgutachten von Bundesrichter Dr. Schönenberger vom 31. August 1963, das zum Schluss gelangt ist, die Einwohnergemeinde Luzern sei auf Grund des Kaufvertrages vom 10. August 1898 unter dem Vorbehalt einer grundlegenden Veränderung der Verhältnisse auf unbegrenzte Zeit zum Betrieb der Güterbahn Kriens-Luzern verpflichtet. Der Gutachter räumt aber ein, dass es sich nur um eine privatrechtliche Verpflichtung handle, die die Gemeinde Luzern verhalte, die notwendigen Schritte um Konzessionserneuerung zu unternehmen.

In seiner Vernehmlassung vom 14. Juli 1964 beantragt das Baudepartement des Kantons Luzern, dem Konzessionserneuerungsgesuch zu entsprechen. Es weist insbesondere darauf hin, dass der Fortbestand der KLB für die Industrieunternehmungen im Raume Kriens von lebenswichtiger Bedeutung sei.

Der Kanton Luzern verzichtet auf ein Rückkaufsrecht und sicherte am 15. Februar 1965 die Strassenbenützungsbewilligung zu.

Die Generalstabsabteilung des Eidgenössischen Militärdepartementes bemerkt, die Armee sei grundsätzlich an der Aufrechterhaltung der Bahn interessiert. Auf Grund einer Vereinbarung zwischen der Einwohnergemeinde Luzern, den Schweizerischen Bundesbahnen und der Schweizerischen Eidgenossenschaft sei 1944 der Kriegsmaterialverwaltung der Anschluss an das normalspurige KLB-Geleise bei der Eichwaldstrasse und dessen Benützung ab Luzern Güterbahnhof gestattet worden; von der Eichwaldstrasse (km 1,850) verlaufe das Verbindungsgeleise der Kriegsmaterialverwaltung in zwei besonderen Schienensträngen auf dem Trasse der Brüniglinie und zweige bei km 2,365 auf bundeseigenem Bahnkörper zum Eidgenössischen Zeughaus Kriens ab. Diese Verbindungsgeleiseanlage sei vom Bund mit einem Kostenaufwand von ca. 440000 Franken erstellt worden und gestatte dem Zeughaus einen rationellen Güterumschlag.

Die Generaldirektion PTT und die Schweizerischen Bundesbahnen befürworten die Erneuerung der Konzession. Letztere vertreten die Auffassung, dass die Zustellung der Güterwagen mittels Strassenroller nicht durchführbar sei.

## V

Der Bau der Zufahrten zur Nationalstrasse N 2 erfordert eine Anpassung des Trasses der KLB sowie eine Änderung der Industriegeleiseanlage der Brauerei Eichhof und des Militäranschlussgeleises. Das Eidgenössische Amt für Strassen- und Flussbau hat sich bereit erklärt, die Verlegung der Güterbahn in das Anschlussbauwerk Grosshof der Nationalstrasse N 2 einzubeziehen, freilich unter der Voraussetzung, dass ein (insbesondere auch strassenseitig) vereinfachtes Projekt vorgelegt wird. Damit ist sichergestellt, dass die Schienenverbindung zwischen Kriens und Luzern aufrechterhalten wird. Die Ausgestaltung der notwendigen Trasseverlegung wird im Plangenehmigungsverfahren durch die Eisenbahnaufsichtsbehörde zu regeln sein. Während die Trasseverlegung von der Abzweigung von der Brüniglinie SBB bis Kupferhammer weitgehend zu Lasten der Nationalstrassenrechnung gehen dürfte, wird die KLB bzw. die Stadt Luzern die übrigen Trasseerneuerungen selber an die Hand nehmen müssen.

Da die bestehende Güterbahn nach wie vor einem öffentlichen Bedürfnis entspricht, beantragen wir Ihnen, die Konzession zu erneuern. Dabei bleibt der KLB die Möglichkeit gewahrt, für die Betriebsführung zwischen Luzern Güterbahnhof und Kupferhammer bzw. zwischen Kupferhammer und Kriens mit den Bundesbahnen nach eventuell rationelleren Arbeitsteilungen oder einer anderen rechtlichen Organisationsform (z. B. nach dem Status eines Verbindungsgeleises) zu suchen.

Der Wortlauf der Konzession entspricht den Ihnen seit dem Inkrafttreten des neuen Eisenbahngesetzes vorgelegten Konzessionen. Allerdings wurde 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, weggelassen. Da die Güterbahn durch eine Gemeinde verwaltet wird, gelten für ihr Personal die Bestimmungen über die Bediensteten der Gemeinde. Mangels gesetzlicher Grundlagen über die Gestaltung der Fahrpläne für Güterbahnen wurde ferner in der Konzession kein Fahrplanartikel aufgenommen.

Zu Artikel 3 ist zu bemerken, dass der Stadtrat von Luzern in seinem Gesuch nicht angibt, für welche Dauer er die Erneuerung der Konzession verlangt. Er hat es somit der zuständigen Behörde überlassen, darüber zu entscheiden. Entsprechend der in ähnlichen Fällen befolgten Praxis wird im vorliegenden Beschlussesentwurf die Erteilung einer neuen Konzession für die Dauer von 50 Jahren vorgesehen.

Der Kanton Luzern hat dem Wortlaut des Beschlussesentwurfs zugestimmt.

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<sup>ter</sup>, 26, 34, Absatz 2, 36 und 64 der Verfassung stützt.

## VI

Gestützt auf diese Ausführungen empfehlen wir Ihnen, dem nachstehenden Entwurf eines Bundesbeschlusses über die Erteilung einer neuen Konzession für die Kriens-Luzern-Bahn Ihre Zustimmung zu geben.

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

Bern, den 14. Mai 1965.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**Tschudi**

Der Bundeskanzler:

**Ch. Oser**

(Entwurf)

## **Bundesbeschluss über die Erteilung einer neuen Konzession für die Kriens-Luzern-Bahn**

*Die Bundesversammlung  
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,*

gestützt auf Artikel 5 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957<sup>1)</sup>,

nach Einsicht in ein Gesuch des Stadtrates von Luzern, vom 12. März 1964,

nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 14. Mai 1965,

*beschliesst :*

### I.

Der Einwohnergemeinde Luzern wird unter den nachstehend aufgeführten Bedingungen eine neue Konzession für Bau und Betrieb der dem Güterverkehr dienenden normalspurigen Eisenbahn von Kriens nach Luzern 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

**Nebenbahnen** Die Bahn wird als Nebenbahn erklärt.

#### Art. 3

**Dauer** Die Konzession wird für die Dauer von 50 Jahren, d. h. für die Zeit vom 23. Dezember 1965 bis 22. Dezember 2015, erteilt.

#### Art. 4

**Strecke** Die Konzession gilt für die Strecke Kriens Schachenstrasse-Luzern Güterbahnhof.

<sup>1)</sup> AS 1958, 335.

## Art. 5

Für die Beanspruchung der öffentlichen Strasse durch die Konzessionärin ist die entsprechende Zusicherung des Kantons Luzern vom 15. Februar 1965 massgebend.

Strassen-  
benutzung

## Art. 6

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 7 bleibt vorbehalten.

Lärm-  
bekämpfung

## Art. 7

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 oder die Landesverteidigung es erfordert.

Pläne

## Art. 8

Die Konzessionärin übernimmt die Beförderung von Gütern.

Beförderungs-  
pflicht

## Art. 9

<sup>1</sup> Für die Erstellung der Tarife sind die Taxgrundlagen der Schweizerischen Bundesbahnen massgebend.

Tarife

<sup>2</sup> Für die Ermittlung der Beförderungspreise dürfen zu den wirklichen Entfernungen Distanzzuschläge berechnet werden.

<sup>3</sup> Die Tarife bedürfen vor ihrem Inkrafttreten der Genehmigung der Aufsichtsbehörde.

## Art. 10

<sup>1</sup> 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.

Haftpflicht-  
versicherung

<sup>2</sup> Die Verträge über die Haftpflichtversicherung sowie deren nachträgliche Änderungen bedürfen der Genehmigung der Aufsichtsbehörde.

## Art. 11

Kontrolle

Den eidgenössischen Beamten, denen die Aufsicht über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen obliegt, ist zu jeder Zeit freie Fahrt und freier Zutritt zu allen Teilen der Anlagen 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.

## II.

Der Bundesrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

## **Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Erteilung einer neuen Konzession für die Kriens-Luzern-Bahn (Vom 14. Mai 1965)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1965
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	22
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	9230
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	03.06.1965
Date	
Data	
Seite	1145-1154
Page	
Pagina	
Ref. No	10 042 891

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.