

9003**Botschaft**

des

**Bundesrates an die Bundesversammlung
über die Erteilung einer neuen Konzession für die
Standseilbahn Biel-Magglingen**

(Vom 28. Mai 1964)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir beehren uns, Ihnen mit der vorliegenden Botschaft den Entwurf für eine neue Konzession für die Standseilbahn Biel-Magglingen zu unterbreiten.

I

Mit Beschluss vom 13. Dezember 1884¹⁾ erteilte die Bundesversammlung einem Initiativkomitee, zuhanden einer zu gründenden Aktiengesellschaft, die Konzession für den Bau und Betrieb einer Drahtseilbahn von Biel nach Magglingen. Am 12. April 1886 wurde die heute bestehende Aktiengesellschaft der Drahtseilbahn Biel-Magglingen, mit Sitz in Biel, gegründet, welche ihre Firma am 25. Mai 1964 in «Seilbahn Biel-Magglingen» geändert hat.

Die im Jahre 1887 eröffnete, ursprünglich nach dem Prinzip des Wasserballastes betriebene Bahn ist 1928 auf elektrischen Antrieb umgebaut und 1940 mit elektrischer Fernsteuerung versehen worden. Ein Umbau grösseren Ausmasses ist 1954, mit einem Kostenaufwand von 1,2 Millionen Franken durchgeführt worden. Er umfasste die Anschaffung neuer und grösserer Wagen, den vollständigen Ersatz der mechanischen und elektrischen Antriebsstation, die Erneuerung von zwei Brücken, die Überholung des gesamten Unterbaues, die Erneuerung und Erweiterung der Fahrleitung, die Anpassung der beiden Stationen und der Haltestelle Hohfluh, die Erstellung eines Werkstattanbaues für Reparaturen in der Bergstation, die Anschaffung eines neuen Seiles und von Seiltragrollen.

¹⁾ EAS n. F. 8, 99.

Die seit 1908 im Sommer und im Winter, heute mit 47 täglichen Kurspaaren von morgens 6.30 Uhr bis nachts 23.15 Uhr verkehrende Standseilbahn weist eine Betriebslänge von 1681 m auf und überwindet bei einer maximalen Neigung von $322\frac{0}{100}$ eine Höhendifferenz von 488 m. Mit den 140 Personen fassenden, eine einzige Wagenklasse führenden Fahrzeugen beträgt die stündliche Höchstleistung in einer Richtung 725 Fahrgäste.

Die Bahn dient einerseits dem Spaziergänger und dem Wanderer, anderseits dem Besucher der Eidgenössischen Turn- und Sportschule in Magglingen.

Von der Talstation gelangt der Fahrgast mit der Bahn in 9 Minuten nach Magglingen (Bergstation 873 m ü.M.). Von dieser Sonnenterrasse des Juras bietet sich dem Spaziergänger eine ausgedehnte Aussicht auf das Mittelland, die Voralpen und die Alpenkette. Dem Touristen erschliesst Magglingen zahlreiche Wanderwege, u. a. in südwestlicher Richtung bis zum Twannberg, zur Twannbachschlucht und nach Prêles (Prägelz), in nordöstlicher Richtung nach Frinwillier und zur Taubenlochschlucht.

Seit 1944 ist es der Betrieb der damals eröffneten Eidgenössischen Turn- und Sportschule mit ihren inmitten eines natürlichen Rahmens befindlichen Stadien, Pisten, Sport- und Turnhallen sowie dem Freiluftbad, welcher die Frequenzen der Bahn massgebend gesteigert und ihr gleichzeitig eine ständige Kundenschaft gesichert hat.

Im Jahre 1908 wurde die Haltestelle Hohfluh errichtet, um damit vor allem den Bewohnern von Biel die Spazierwege am Südhang des Vingelzberges näher zu bringen.

Soweit es sich nicht um Bahnverkehr handelt, der mit der Turn- und Sportschule in Zusammenhang steht, ist der Betrieb der Standseilbahn in höchstem Masse wetterabhängig. Da für Schönwetterperioden und insbesondere für Aufhellungen kürzerer Dauer die Grösse des der Bahn nächstgelegenen Siedlungsgebietes sehr ins Gewicht fällt, ist es von Interesse, einige Frequenzen den Einwohnerzahlen von Biel gegenüberzustellen.

Im Volkszählungsjahre 1930 wies die Stadt Biel 37726 Einwohner, die Biel-Magglingen-Bahn eine Frequenz von 143365 Personen auf. Im Jahre 1950 betragen die entsprechenden Zahlen 48842 Einwohner und 321393 beförderte Personen. Im Jahre 1960 transportierte die Bahn 294117 Fahrgäste (Biel 59216 Einwohner) und 1962 deren 324896. Der Güter- und Gepäcktransport betrug im Jahre 1962 149000 kg.

* Eigentümerin der Bahn ist eine Aktiengesellschaft, deren mehrmals erhöhtes Aktienkapital zurzeit Fr. 510000.— beträgt, eingeteilt in 200 Stammaktien zu Fr. 250.— und 1150 Prioritätsaktien zu Fr. 400.—. Die Stammaktien stellen das ursprüngliche Aktienkapital dar, wobei die Aktien in ihrem Nominalbetrag bereits herabgesetzt worden sind. Dividenden wurden bis zum Jahre 1941 nur ausnahmsweise ausgerichtet. Von 1942 bis 1953 betrug die Dividende auf den Stamm- und Prioritätsaktien 5%. Von 1954 bis 1960 unterblieb, zufolge der finanziellen Auswirkungen des umfassenden Umbaus der Bahn, eine Dividen-

denausschüttung. Seit 1961 konnte auf dem Prioritätsaktienkapital jedoch wiederum eine Dividende von 3% ausgerichtet werden.

Gemäss Bilanz per 31. Dezember 1962 stehen dem Anlagevermögen von Fr. 887 508.— und dem Betriebsvermögen von Fr. 23 211.— das Eigenkapital von Fr. 557 500.— (Aktienkapital Fr. 510 000.— und Rücklagen Fr. 47 500.—) und das Fremdkapital von Fr. 287 259.— gegenüber. Die kurzfristigen Schulden von Fr. 7259.— sind durch liquide Aktiven von Fr. 17 391.— und Debitoren von Fr. 5819.— gedeckt. Das Jahr 1962 ergab einen Betriebsertrag von Fr. 221 020.— und einen Betriebsaufwand von Fr. 199 888.—, somit einen Ertragsüberschuss von Fr. 21 132.—. Nach Verzinsung der Bankschulden (Fr. 11 829.—) und der gesetzlichen Zuweisung an die allgemeine Reserve (Fr. 2000.—) gestattete der Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung die Ausrichtung einer Dividende von 3%.

Die öffentliche Hand musste nie, weder für den Betrieb noch für Investitionen, Beiträge leisten. Zu wiederholten Malen hat jedoch Fremdkapital aufgenommen werden müssen, insbesondere für den Umbau von 1954. Von dem damaligen Bankdarlehen von Fr. 500 000.— konnten bis Ende 1962 Fr. 230 000.— zurückbezahlt werden.

Die Tarife für die Personen- und Güterbeförderung haben im Laufe der Zeit den veränderten wirtschaftlichen Verhältnissen angepasst bzw. erhöht werden müssen. Dies ist stets im Einvernehmen mit der Aufsichtsbehörde erfolgt, wobei peinlich darauf geachtet wurde, die Tarife nicht über ein notwendiges Minimum hinaus zu erhöhen. Die Unternehmung ist damit stets unter den in der Konzession zugestandenen Höchstansätzen geblieben.

Die Standseilbahn Biel-Maggingen wird durch einen vollamtlichen Betriebsleiter betreut, dem gleichzeitig auch der Betrieb der Standseilbahn Biel-Leubringen untersteht. Die Bahngesellschaft beschäftigt sechs weitere hauptamtliche Angestellte sowie zwei bis drei Aushilfsangestellte. Für das Personal besteht eine Invaliditäts-, Alters- und Todesfallversicherung.

Die Standseilbahn befindet sich in einem guten technischen Zustand.

II

Die Aktiengesellschaft der Drahtseilbahn Biel-Maggingen, heute «Seilbahn Biel-Maggingen», stellte am 12. Juli 1963 beim Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement das Gesuch um Erneuerung ihrer am 13. Dezember 1964 ablaufenden Konzession.

In ihrer Vernehmlassung vom 5. Mai 1964 erklärt sich die Eisenbahndirektion des Kantons Bern mit der in Aussicht genommenen Konzessionserneuerung für die heute normale Dauer von 50 Jahren einverstanden. Der Kanton wünscht, sein Recht auf Rückkauf der Bahn in der Konzession verankert zu sehen. Diesem Wunsche ist in Artikel 12 der Konzession Rechnung getragen worden.

Die Interessen der Landesverteidigung werden durch die Konzessionserneuerung nicht tangiert; letztere wird – da die Bahn für die Eidgenössische Turn-

und Sportschule von einer gewissen Bedeutung ist – vom Eidgenössischen Militärdepartement befürwortet.

Angesichts der topographischen Verhältnisse kann der Verkehr zwischen Biel und Magglingen mit keinem andern Verkehrsmittel zweckmässiger bzw. direkter und wirtschaftlicher bedient werden. Die Städtischen Verkehrsbetriebe Biel erheben gegen die nachgesuchte Konzessionserneuerung keine Einwände.

III

Der Ihnen unterbreitete Konzessionsentwurf sieht die für Eisenbahnkonzessionen normale Geltungsdauer von 50 Jahren vor.

Der Wortlaut der Konzession entspricht den Ihnen seit dem Inkrafttreten des neuen Eisenbahngesetzes vorgelegten Konzessionen.

Die in Artikel 7 umschriebene Beförderungspflicht entspricht derjenigen der Konzession vom 13. Dezember 1884.

Die zulässigen Höchsttaxen sind in Artikel 8 den heutigen Verhältnissen angepasst worden.

Der Kanton Bern hat dem Wortlaute 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^{ter}, 26, 34, Absatz 2, 36 und 64 der Verfassung stützt.

IV

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

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

Bern, den 28. Mai 1964.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

L. von Moos

Der Bundeskanzler:

Ch. Oser

Bundesbeschluss
über
die Erteilung einer neuen Konzession
für die Standseilbahn Biel-Magglingen

Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,

gestützt auf Artikel 5 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957¹⁾,
nach Einsicht in ein Gesuch der Drahtseilbahngesellschaft Biel-
Magglingen, Biel, vom 12. Juli 1963,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 23. Mai 1964,

beschliesst:

I

Der Seilbahn Biel-Magglingen, in Biel, (früher «Drahtseilbahn Biel-Magglingen»), wird unter den nachstehend aufgeführten Bedingungen eine neue Konzession für Bau und Betrieb einer Standseilbahn 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 14. Dezember 1964 bis 31. Dezember 2014, erteilt.

Art. 3

Sitz Die Unternehmung hat ihren Sitz in Biel.

¹⁾ AS 1958, 355.

Art. 4

Die Konzession gilt für die Strecke Biel-Maggingen.

Strecke

Art. 5

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 erfordern.

Plane

Art. 6

Die Zahl der täglichen Fahrten 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.

Fahrplan

Art. 7

Die Konzessionärin übernimmt die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Stückgut.

Beförderungspflicht

Art. 8

¹ Die Konzessionärin ist berechtigt, höchstens folgende Taxen zu erheben:

Tarife

| | |
|---|-----------------|
| a) für Personen | Franken |
| – einfache Fahrt | 2.50 |
| – Hin- und Rückfahrt | 3.50 |
| b) für Reisegepäck und Eilstückgut. | 6.— pro 100 kg |
| c) für Frachtstückgut. | 4.50 pro 100 kg |

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

³ Die Tarife sind vor dem Inkrafttreten durch die Aufsichtsbehörde genehmigen zu lassen.

Art. 9

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.

Haftpflichtversicherung

² Die Verträge über die Haftpflichtversicherung sowie ihre nachträglichen Änderungen bedürfen der Genehmigung der Aufsichtsbehörde.

Art. 10

Personalfürsorge

¹ Die Konzessionärin hat für das ständige Personal eine Dienstalterskasse oder eine Pensionskasse einzurichten oder es bei einer in der Schweiz zum Geschäftsbetrieb zugelassenen Versicherungsunternehmung oder einer andern, von der Aufsichtsbehörde anerkannten Einrichtung zu versichern. Die Statuten oder Reglemente, die Jahresrechnungen und die versicherungstechnischen Bilanzen der Kassen bedürfen der Genehmigung der Aufsichtsbehörde.

² Die Konzessionärin hat dafür zu sorgen, dass das Personal gegen die wirtschaftlichen Folgen von Krankheit versichert ist.

Art. 11

Kontrolle

Den eidgenössischen Beamten, denen die Aufsicht über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen obliegt, ist jederzeit freie Fahrt und freier Zutritt zu allen Teilen der Anlagen zu gewahren. Das zur Vornahme von Untersuchungen nötige Personal und Material, Pläne inbegriffen, ist 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 nach Massgabe der Bestimmungen des zehnten Abschnittes des Eisenbahngesetzes vorzunehmen.

II

Der Bundesrat ist mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Erteilung einer neuen Konzession für die Standseilbahn Biel-Magglingen (Vom 28. Mai 1964)

| | |
|---------------------|------------------|
| In | Bundesblatt |
| Dans | Feuille fédérale |
| In | Foglio federale |
| Jahr | 1964 |
| Année | |
| Anno | |
| Band | 1 |
| Volume | |
| Volume | |
| Heft | 24 |
| Cahier | |
| Numero | |
| Geschäftsnummer | 9003 |
| Numéro d'affaire | |
| Numero dell'oggetto | |
| Datum | 19.06.1964 |
| Date | |
| Data | |
| Seite | 1140-1146 |
| Page | |
| Pagina | |
| Ref. No | 10 042 540 |

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.