

9125

Botschaft

des

**Bundesrates an die Bundesversammlung
über die Erteilung einer neuen Konzession für die Zahnradbahn
Alpnachstad – Pilatus Kulm**

(Vom 30. November 1964)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir beehren uns, Ihnen mit dieser Botschaft den Entwurf eines Bundesbeschlusses über die Erteilung einer neuen Konzession für die Zahnradbahn Alpnachstad–Pilatus Kulm zu unterbreiten.

I.

Mit Beschluss vom 24. Juni 1885 (EAS 8, 155) erteilte die Bundesversammlung den Herren Locher und Komp. und Ed. Gujer-Freuler in Zürich zuhanden einer zu gründenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer Zahnradbahn von Alpnachstad auf die Höhe des Pilatus. Am 29. März 1886 wurde die heute bestehende Pilatus-Bahn-Gesellschaft, mit Sitz in Alpnach, gegründet.

Bei der Eröffnung am 4. Juni 1889 hatte die Zahnradbahn sechs Dampftriebwagen in Betrieb. Diese Zahl erhöhte sich bis zum Jahre 1911 auf elf. Am talseitigen Ende des Triebwagens war die Maschine mit querliegendem Kessel und zugehörigem Führerstand aufgebaut. Diese Wagen benötigten eine Fahrzeit von 70 bis 80 Minuten. Mit 480 Promille Maximalsteigung war und ist die Pilatusbahn heute noch die steilste Zahnradbahn der Welt. Zwecks grösster Sicherheit wurde sie mit seitlich in die Zahnstange eingreifenden, horizontal liegenden Zahnrädern, mit mitrotierenden Scheiben, die unter die Flanken der Stangenzähne greifen, welche alle nach aufwärts gerichteten Kraftkomponente eliminieren und damit Entgleisungen verunmöglichen, ausgerüstet. Seit 1937 verkehrt die Bahn mit elektrischer Traktion. Die Kosten der Elektrifikation beliefen sich auf mehr als eine Million Franken. Aus Krediten für Arbeitsbeschaffung wurden der Unternehmung vom Bund und den interessierten Kantonen Subventionen von insgesamt 350 000 Franken zur Verfügung gestellt.

Die Bahn weist eine Betriebslänge von 4270 m auf und überwindet eine Höhendifferenz von 1629 m. Mit den neuen 40 Personen fassenden Triebwagen konnte die Fahrzeit auf 30 bis 40 Minuten reduziert und die stündliche Förderleistung in einer Richtung auf 400 Personen erhöht werden. Die durchschnitt-

liche Betriebsdauer bewegte sich in den letzten Jahren zwischen 190 und 210 Tagen. Die Zahnradbahn befindet sich in einem guten technischen Zustand.

Im Zusammenhang mit dem Neubau des Hotels Bellevue auf Pilatus Kulm – das alte Borghaus fiel im Oktober 1960 einem Brand zum Opfer –, wird eine neue Bergstation für die Zahnradbahn errichtet, in welcher auf zwei Geleisen je zwei Triebwagen abgefertigt werden können.

Die Bahngesellschaft ist Eigentümerin der Luftseilbahn Fräkmüntegg–Pilatus Kulm sowie des Hotels Kulm und des erwähnten Hotels Bellevue, beide auf Pilatus Kulm, und des Berghauses Fräkmüntegg. Sie hat auch die Betriebsleitung der Luftseilbahn Kriens–Fräkmüntegg inne.

Während die wirtschaftliche Lage der Unternehmung bis zum Jahr 1914 stabil war, brachte der Ausbruch des ersten Weltkrieges eine verheerende Wendung. Es gab Betriebsjahre, in denen nur etwas über 7000 Personen befördert wurden. Die Nachkriegsjahre wirkten sich sehr verschieden aus. Durch die notwendig gewordene Erneuerung des Rollmaterialparkes war im Jahr 1935 eine durchgreifende finanzielle Sanierung nicht zu umgehen. Erst nach der mit der Elektrifikation durchgeführten Taxermässigung erhielt der Pilatus stark vermehrten Besuch. Der Verkehr stieg von 32 614 Fahrgästen im Jahr 1936 auf 100 846 im Jahr 1937.

Mit der in den Jahren 1954 bzw. 1956 erfolgten Inbetriebnahme der Luftseilbahnen Kriens–Fräkmüntegg und Fräkmüntegg–Pilatus Kulm wurde eine grosse touristische Attraktion geschaffen und gleichzeitig ermöglicht, Pilatus Kulm auch im Winter mühelos zu erreichen. Die einzigartige Pilatusrundfahrt mit verschiedenen Transportmitteln (von Luzern mit Bahn oder Schiff nach Alpnachstad, mit der Zahnradbahn nach Pilatus Kulm, Rückfahrt mit den Luftseilbahnen über Fräkmüntegg nach Kriens und von dort mit dem Trolleybus nach Luzern oder umgekehrt), fand beim Reisepublikum aus dem In- und Ausland grossen Anklang. Die Zahnradbahn verzeichnete, trotz des Bestehens der Luftseilbahnverbindung auf den gleichen Gipfel, höhere Frequenzen als je zuvor; sie botrugen 1959 176 172, 1960 187 216, 1961 190 215, 1962 207 259 und 1963 198 277 Personen. Seit ihrer Betriebsaufnahme bis Ende November 1963 beförderte sie mehr als fünf Millionen Fahrgäste.

Der Gepäck-, Post- und Güterverkehr betrug 1959 604, 1960 954, 1961 930, 1962 769 und 1963 3801 Tonnen. Die Zunahme im Güterverkehr ist insbesondere auf die bedeutenden Materialtransporte für den Neubau des Hotels Bellevue sowie für die Militärverwaltung zurückzuführen.

Die finanzielle Lage der Unternehmung ist gut. Das Jahr 1963 ergab für die Zahnradbahn einen Betriebsertrag von 1 084 648.30 Franken und einen Betriebsaufwand von 928 869.90 Franken, somit einen Ertragsüberschuss von 155 778.40 Franken.

Die Anlagen der Zahnradbahn sind grösstenteils abgeschrieben und stehen nur noch mit 67 958 Franken zu Buch.

Die Dividendenausschüttung bewegte sich in den Jahren 1889 bis 1913 zwischen 8 und 7 Prozent; sie unterblieb von 1914 bis 1923 und von 1930 bis 1944.

Seit 1958 konnte auf dem Prioritäts- und Stammaktienkapital eine Dividende von 9 Prozent ausgerichtet werden.

Gemäss Bilanz per 31. Dezember 1963 stehen den Aktiven von 4 778 150.85 Franken (Anlagevermögen inkl. Buchwerte der Luftseilbahn Fräkmüntegg–Pilatus Kulm und der Nebengeschäfte Hotel Kulm, Hotel Bellevue und Berghaus Fräkmüntegg Fr. 4 315 685.82 und Betriebsvermögen Fr. 457 465.03) folgende Passiven gegenüber: Eigenkapital 2 424 660.51 Franken (Aktionkapital Fr. 1 220 000 und Reserven Fr. 1 204 660.51). Fremdkapital 2 219 525.58 Franken und Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung 128 964.76 Franken.

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.

Die Gesellschaft beschäftigt 32 hauptamtliche Angestellte. Für das Personal besteht eine Invaliditäts-, Alters- und Hinterbliebenenversicherung.

II.

Die Pilatus-Bahn-Gesellschaft stellte am 14. August 1963 beim Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement das Gesuch um Erneuerung ihrer am 24. Juni 1965 ablaufenden Konzession für 50 Jahre.

Zur Begründung verweist die Unternehmung namentlich auf die während 74 Betriebsjahren unter Beweis gestellte Bedeutung der Bahn für den Fremdenverkehr in Luzern und in der Zentralschweiz.

Im Laufe der Jahrzehnte seien immer wieder Projekte für die Erschliessung der Pilatusnordhänge aufgetaucht und den eidgenössischen und kantonalen Behörden zur Konzessionierung vorgelegt worden. Um für die nicht aufzuhaltende Erschliessung geordnete Verhältnisse zu schaffen, habe sich die Pilatus-Bahn-Gesellschaft im Jahre 1949 beim Krienser Initiativkomitee für den Bau einer Luftseilbahn Kriens–Krienseregg–Fräkmüntegg beteiligt und bei der Gründung der Kriensereggbahn AG im Jahre 1953 60 Prozent des Aktienkapitals gezeichnet. Schon während der Erstellung dieser Luftseilbahn habe die Armee Interesse für eine ganzjährige Verbindung nach Pilatus Kulm gezeigt. Dieser Umstand habe die Pilatus-Bahn-Gesellschaft zum Bau und Betrieb der Luftseilbahn Fräkmüntegg–Pilatus Kulm veranlasst. Die drei Bahnen am Pilatus seien heute zu einer betrieblichen und touristischen Einheit geworden, welche sich nicht mehr wegdenken liesse.

In seinen Vernehmlassungen vom 22. Juni und 5. Oktober 1964 erklärt sich der Regierungsrat des Kantons Unterwalden ob dem Wald mit der in Aussicht genommenen Konzessionserneuerung auf eine Dauer von 50 Jahren grundsätzlich einverstanden. Der Kanton verlangt jedoch, dass für ihn sowie für die Einwohner- und die Burgergemeinde Alpnach in der Konzession neu das Recht auf Rückkauf der Zahnradbahn vorgesehen werde. Zudem stellt der Regierungsrat folgende Bedingungen:

- a. Es sei ihm eine Vertretung im Verwaltungsrat der Pilatus-Bahn-Gesellschaft einzuräumen.
- b. Der Sitz und die Verwaltung der Gesellschaft habe, wie es bis zum Jahre 1956 der Fall war, in Alpnach zu verbleiben.
- c. Für alle Einwohner des Kantons Obwalden seien verbilligte Tarife (Einheimischentarife) zu bewilligen.
- d. Es sei die Konzessionserneuerung hinauszuschieben, um der Bürgergemeinde Alpnach die Möglichkeit einzuräumen, allenfalls einzelne Bedingungen, die aus zivilrechtlichen Gründen nicht in die Konzession aufgenommen werden können, durch vertragliche Abmachung mit der Pilatus-Bahn-Gesellschaft neu zu regeln.

Zahlreiche weitere vom Kanton unterstützte Begehren der Bürgergemeinde Alpnach werden weiterhin Gegenstand von Verhandlungen mit der Bahngesellschaft bilden müssen, da sie privatrechtlicher Natur sind.

Dem Ersuchen der Kantonsregierung bezüglich des Rückkaufs wurde in Artikel 13 der Konzession Rechnung getragen. Hinsichtlich der oberwähnten Bedingung um Gewährung eines Sitzes im Verwaltungsrat fehlen die Voraussetzungen, wie sie in Artikel 14 des Eisenbahngesetzes vorgesehen sind. Der Wunsch nach Verlegung der Verwaltung der Pilatus-Bahn-Gesellschaft von Luzern nach Alpnach konnte in der Konzession nicht berücksichtigt werden, weil dafür keine rechtlichen Grundlagen vorhanden sind. Dem weitem Begehren, allen Einwohnern des ganzen Kantons verbilligte Taxen (Einheimischenbillette) zu bewilligen, konnte aus grundsätzlichen Überlegungen nicht entsprochen werden, weil eine derart weitgehende Vergünstigung mit den gesetzlichen Vorschriften über die Tarifierung unvereinbar ist. Dagegen wurde eine Erleichterung zugestanden, die sich im Rahmen der heute geltenden Praxis hält, indem in Artikel 9, Absatz 2 der Konzession die Unternehmung verpflichtet wird, den Einwohnern der Gemeinde Alpnach sowie den Bewirtschaftern der Alpen und Forste am Pilatus ermässigte Taxen zu gewähren. Diese Ermässigungen, die sich im üblichen Rahmen halten, sind im Tarifgenehmigungsverfahren bereits auf 1. November 1964 neu geordnet worden. Auch auf das Gesuch, die Konzessionserneuerung hinauszuschieben, bis allenfalls aus zivilrechtlichen Gründen nicht in die Konzession aufgenommene «Bedingungen» durch vertragliche Abmachung zwischen der Bürgergemeinde Alpnach und der Pilatus-Bahn-Gesellschaft geregelt sind, konnte nicht eingetreten werden. Da die bisher gültige Konzession am 24. Juni 1965 erlischt, erträgt das Verfahren keine weitere Verzögerung.

III.

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

Der Wortlaut der Konzession entspricht, mit Ausnahme des Tarifartikels, den Ihnen seit dem Inkrafttreten des neuen Eisenbahngesetzes vorgelegten Kon-

zessionen. In den bisher erteilten Eisenbahnkonzessionen waren Höchsttaxen vorgeschrieben. Diese stammen aus der Zeit, da die Eisenbahnen das Transportmonopol besaßen. Damals befürchtete man, die Eisenbahnen könnten diese Situation ausnützen und übersetzte Taxen erheben. Seit dem ersten Weltkrieg hat sich die Lage vollständig geändert. Die Bahnen werden von anderen Transportmitteln konkurrenziert und haben daher ihr Monopol verloren. Die Pilatusbahn hat insbesondere auf die Taxen anderer Bergbahnen ihres Gebietes Rücksicht zu nehmen. Eine Gefahr, dass sie übersetzte Taxen verlangt, besteht somit nicht. Übrigens sind die Tarife der Aufsichtsbehörde zur Genehmigung zu unterbreiten. Diese prüft jede Tarifmassnahme und sorgt dafür, dass die Taxen nicht übertrieben erhöht werden. Aus diesen Gründen kann – wie wir bereits in der Botschaft über die Erteilung einer neuen Konzession für die St. Gallen–Gais–Appenzell–Altstätten–Bahn erwähnt haben – inskünftig auf die Festlegung von Höchsttaxen in den Konzessionen verzichtet werden.

Der Regierungsrat des Kantons Unterwalden ob dem Wald stimmte dem Bundesbeschlussesentwurf nicht zu, weil, wie zuvor dargelegt, seinen Forderungen nicht in allen Teilen entsprochen werden konnte. Das hindert jedoch die Erteilung der Konzession durch den Bund nicht. Gemäss Artikel 5 des Eisenbahngesetzes haben die beteiligten Kantone lediglich ein Anrecht darauf, vor der Konzessionserteilung angehört zu werden.

Die Verfassungsmässigkeit der Vorlage – des einfachen Bundesbeschlusses – beruht auf Artikel 5, Absätzen 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 beantragen wir Ihnen, dem nachstehenden Entwurf eines Bundesbeschlusses über die Erteilung einer neuen Konzession für die Zahnradbahn Alpnachstad–Pilatus Kulm Ihre Zustimmung zu geben.

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

Bern, den 30. November 1964.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,
Der Bundespräsident:

L. von Moos

Der Bundeskanzler:

Ch. Oser

Bundesbeschluss
über
die Erteilung einer neuen Konzession
für die Zahnradbahn Alpnachstad – Pilatus Kulm

Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf Artikel 5 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember
1957¹⁾,
nach Einsicht in ein Gesuch der Pilatus-Bahn-Gesellschaft, Alpnach,
vom 14. August 1963,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 30. November
1964,

beschliesst:

I.

Der Pilatus-Bahn-Gesellschaft in Alpnach wird unter den nachstehend aufgeführten Bedingungen eine neue Konzession für Bau und Betrieb einer Zahnradbahn 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 25. Juni 1965 bis 24. Juni 2015, erteilt.

¹⁾ AS 1958, 335.

Art. 3

Die Unternehmung hat ihren Sitz in Alpnach.

Sitz

Art. 4

Die Konzession gilt für die Strecke Alpnachstad-Pilatus Kulm.

Strecke

Art. 5

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.

Lärm-
bekämpfung

Art. 6

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. 7

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. 8

Die Konzessionärin ist zur Beförderung von Personen und Reisegepäck sowie entsprechend der Eignung des vorhandenen Wagenmaterials zur Güterbeförderung verpflichtet.

Beförderungs-
pflicht

Art. 9

¹ Die Konzessionärin ist gehalten, Abonnemente zu ermässigten Taxen auszugeben.

Tarife

² Den Einwohnern der Gemeinde Alpnach sowie den Bewirtschaftern der Alpen und Forste am Pilatus sind ermässigte Taxen zu gewähren.

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

Art. 10

¹ Die Konzessionärin hat sich gegen die Folgen ihrer in der Bundesgesetzgebung über die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffahrts-

Haftpflicht-
versicherung

unternehmungen 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

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 Kasse bedürfen der Genehmigung der Aufsichtsbehörde.

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

Art. 12

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, 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. 13

Rückkauf Dem Kanton Unterwalden ob dem Wald sowie der Einwohner- und der Bürgergemeinde Alpnach steht das Recht auf Rückkauf der Bahn zu. Die Einwohner- bzw. Bürgergemeinde Alpnach kann ihr Rückkaufsrecht erst ausüben, wenn der Kanton darauf verzichtet hat. Der Rückkauf ist entsprechend den Bestimmungen des zehnten Abschnittes des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 vorzunehmen.

II.

Der Bundesrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Erteilung einer neuen Konzession für die Zahnradbahn Alpnachstad - Pilatus Kulm (Vom 30. November 1964)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1964
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	50
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	9125
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	17.12.1964
Date	
Data	
Seite	1331-1338
Page	
Pagina	
Ref. No	10 042 713

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.