

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Drahtseilbahn von der Haldenstrasse in Luzern nach dem Hotel Montana.

(Vom 18. Dezember 1913.)

An der Adligenschwilerstrasse in Luzern liegt das im Jahre 1910 eröffnete Hotel Montana. Da der einzige Zugang zum Hotel die steile Adligenschwilerstrasse war, erstellte man eine kleine Drahtseilbahn, um eine bequeme Verbindung des Hotels mit der Haldenstrasse, einer Hauptader des Fremdenverkehrs in der Stadt Luzern, zu erhalten. Für das Bähnchen, das ausschliesslich dem Hotelbetriebe zu dienen hatte, wurde keine Bundeskonzession nachgesucht.

Mitteltst Eingabe vom 27. November 1913 an das Eisenbahndepartement zuhanden des Bundesrates stellt nun der Besitzer des Hotels Montana, Herr Schräml-Bucher, das Gesuch, es möchte ihm zuhanden einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Drahtseilbahn von der Haldenstrasse nach seinem Hotel erteilt werden. Zur Begründung dieses Gesuches führt der Konzessionsbewerber im wesentlichen aus, es sei schon bei der Erstellung des gegenwärtig bestehenden Bähnchens vom Quartierverein „Hochwacht“ und auf dessen Anregung auch vom Stadtrate Luzern der Wunsch ausgesprochen worden, das Bähnchen möchte der Öffentlichkeit für den Personentransport von der Haldenstrasse zur Adligenschwilerstrasse zur Verfügung gestellt werden. Dieser Wunsch habe aber aus verschiedenen Gründen nicht berücksichtigt werden können, und die Bahn sei alsdann als schräger Lift, der nicht konzessionspflichtig war, ausgeführt worden.

In den letzten drei Jahren sei sowohl aus Fremdenkreisen als aus der einheimischen Bevölkerung öfters der Wunsch wieder geäussert worden, es möchte das Bähnchen doch dem öffentlichen

Verkehr übergeben werden. Besonders für die Einwohner des Haldenquartiers und des Dreilindenquartiers sei die Erstellung der fraglichen Bahnverbindung von Wert. Vom Quai und der Halde, d. h. vom Zentrum des Fremdenverkehrs könne man nur durch zwei Verbindungen nach dem Dreilindenquartier gelangen. Es seien dies Strassen mit durchschnittlich 10⁰/₀ Steigung. Der Gang zu Fuss erfordere 15—20 Minuten. Mit dem öffentlichen Bähnchen könne aber die ganze Steigung in einer Minute überwunden werden. Vom Endpunkt der Bahn gelange man beinahe ebenen Weges zu den prächtigsten Spaziergängen auf ausichtsreicher Höhe.

Im technischen Berichte, der dem Konzessionsgesuche beigegeben ist, wird ferner ausgeführt, der gegenwärtige private Lift solle zu einer Drahtseilbahn umgebaut werden, die dem öffentlichen Verkehr dienen könne. Als Ausgangspunkt der Bahn solle die gegenwärtige Einsteigehalle beibehalten werden; der Endpunkt sei neben dem Hotel Montana, an der Adligenschwilerstrasse (Dreilindenquartier) in Aussicht zu nehmen.

Die Hauptangaben technischer Natur sind folgende:

Länge der Bahn: horizontal 80 m.
schief 88 m.

Spurweite: 1 m.

Höchste Steigung: 500 ‰.

Höhenpunkte: untere Station 444,65 m, obere Station 480,70 m.

Kleinster Halbdurchmesser: 200 m.

Betriebsart: Elektrizität.

Der summarische Kostenvoranschlag setzt sich aus folgenden Posten zusammen:

Allgemeine Verwaltung, Projekt und Bauleitung	Fr.	10,000
Landerwerb	„	60,000
Unterbau	„	50,000
Oberbau, Rollen und Seil	„	8,000
Rollmaterial	„	20,000
Antrieb in der Motorstation	„	35,000
Hochbauten	„	60,000
Signale, Telephon und Beleuchtung	„	1,000
Mobilier und Gerätschaften	„	500
Kataster und Vermarktung	„	500
Verschiedenes und Unvorhergesehenes	„	5,000
	Total	Fr. 250,000

In seiner Vernehmlassung vom 12. Dezember ds. Js. über das Konzessionsgesuch erklärte sich der Regierungsrat des Kantons Luzern mit der Konzessionserteilung einverstanden. Dabei unterstützte er verschiedene vom Stadtrate Luzern erhobene Vorbehalte baulicher Natur, die im Plangenehmigungsverfahren zu erledigen sein werden.

In den vorschriftsmässigen konferenziellen Verhandlungen, die am 15. Dezember in Bern stattfanden, fand der vom Eisenbahndepartement erstellte Konzessionsentwurf die Zustimmung des Konzessionsbewerbers. Die Kantonsregierung, die an der Konferenz nicht vertreten war, verlangte nachträglich noch, dass für die Bahn Jahresbetrieb statt Saisonbetrieb vorgesehen werde. Diesem Begehren konnte Rechnung getragen werden.

Der nachstehende Beschlussesentwurf gibt uns nur zu der Bemerkung Anlass, dass in Art. 8 die Frage offen gelassen ist, ob die Bahn ein- oder doppelgeleisig erstellt werden soll. Der Entscheid über diese Frage wird besser dem Plangenehmigungsverfahren überlassen. Die Prüfung der Vorlage durch das Eisenbahndepartement hat nämlich ergeben, dass die geringe Länge der Bahn die Ausführung einer richtigen Ausweiche kaum gestatten wird, so dass es eventuell vorteilhafter sein wird, die Anlage doppelspurig auszuführen.

Indem wir Ihnen den nachstehenden Beschlussesentwurf zur Annahme empfehlen, benützen wir auch diesen Anlass, Sie, Tit., unserer vorzüglichen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 18. Dezember 1913.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Müller.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schatzmann.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer elektrischen Drahtseilbahn von der Haldenstrasse in Luzern nach dem Hotel Montana.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe des Herrn A. Schräml-Bucher, Hotelier in Luzern, vom 27. November 1913;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 18. Dezember 1913,

beschliesst:

Herrn A. Schräml-Bucher, Hotelier in Luzern, wird zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer elektrischen Drahtseilbahn von der Haldenstrasse in Luzern nach dem Hotel Montana unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen erteilt.

Art. 1. Es sollen die jeweiligen Bundesgesetze, sowie alle übrigen Vorschriften der Bundesbehörden über den Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen jederzeit genaue Beachtung finden.

Art. 2. Die Bahn wird als Nebenbahn im Sinne des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 erklärt.

Art. 3. Die Konzession wird auf die Dauer von 80 Jahren, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

Art. 4. Der Sitz der Gesellschaft ist in Luzern.

Art. 5. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrates oder weiteren Ausschusses soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Das ständige Personal soll schweizerischer Nationalität sein.

Art. 6. Binnen einer Frist von 6 Monaten, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, sind dem Bundesrat die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft zur Genehmigung einzureichen.

Innert 6 Monaten nach der Plangenehmigung ist mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu beginnen.

Binnen 6 Monaten, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die ganze konzessionierte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 7. Die Ausführung des Bahnbaues, sowie der zum Betrieb der Bahn erforderlichen Einrichtungen darf nur geschehen auf Grund von Ausführungsplänen, welche vorher dem Bundesrat vorgelegt und von diesem genehmigt worden sind. Der Bundesrat ist berechtigt, auch nach Genehmigung der Pläne eine Abänderung derselben zu verlangen, wenn eine solche durch die Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird mit Spurweite von 1 Meter erstellt und mittelst Elektrizität betrieben.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zutage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen usw., sind Eigentum des Kantons Luzern und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 10. Den eidgenössischen Beamten, welchen die Überwachung der Bahn hinsichtlich der Bauten oder des Betriebes obliegt, hat die Bahnverwaltung behufs Erfüllung ihrer Aufgabe zu jeder Zeit Einsicht von allen Teilen der Bahn, der Stationen und des Materials zu gestatten, sowie das zur Untersuchung nötige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

Art. 11. Der Bundesrat kann verlangen, dass Beamte oder Angestellte der Gesellschaft, welche in der Ausübung ihrer Funktionen zu begründeten Klagen Anlass geben und gegen welche die Gesellschaft nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nötigenfalls entlassen werden.

Ebenso hat er das Recht, zu verlangen, dass Mitglieder der Verwaltung, welchen vorübergehend oder dauernd Funktionen eines Beamten oder Angestellten übertragen sind und die in der Ausübung derselben Anlass zu begründeten Klagen geben, dieser Funktionen enthoben werden.

Art. 12. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, können solche erst eingeführt werden, nachdem sie vom Bundesrat genehmigt worden sind.

Art. 13. Die Gesellschaft übernimmt die Beförderung von Personen und Gepäck. Zur Beförderung von Gütern und von lebenden Tieren ist sie nicht verpflichtet.

Art. 14. Es bleibt der Gesellschaft im allgemeinen anheimgestellt, die Zahl der täglichen Züge und deren Kurszeiten festzusetzen. Immerhin sollen alle daherigen Projekte, soweit sie sich auf fahrplanmässige Züge beziehen, dem Eisenbahndepartement vorgelegt werden und dürfen vor der Genehmigung nicht vollzogen werden.

Die Fahrgeschwindigkeit wird vom Bundesrat festgesetzt.

Art. 15. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit nur einer Klasse aufstellen, deren Bauart vom Bundesrat genehmigt werden muss.

Art. 16. Für die Beförderung von Personen kann eine Taxe von 30 Rappen für die Bergfahrt oder die Talfahrt bezogen werden.

Für Hin- und Rückfahrten sind die Personentaxen mindestens 20 % niedriger anzusetzen als für doppelte einmalige Fahrten.

Kinder unter vier Jahren sind gratis zu befördern, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird.

Für Kinder zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zwölften Altersjahre ist die Hälfte der Taxe zu zahlen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, zu Bedingungen, welche im Einvernehmen mit dem Bundesrat aufzustellen sind, Abonnementsbillette zu ermässiger Taxe auszugeben.

Art. 17. Jeder Reisende ist berechtigt, 10 Kilogramm Reisegepäck taxfrei zu befördern, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für anderes Reisegepäck kann eine Taxe von höchstens 50 Rappen für 100 Kilogramm und für die Berg- oder die Talfahrt bezogen werden.

Mit Zustimmung des Bundesrates kann für das Reisegepäck ein Abfertigungsverfahren mit einer einheitlichen Taxe eingeführt werden. In diesem Falle setzt der Bundesrat die Taxe fest.

Art. 18. Die Mindesttransporttaxe für Gepäcksendungen beträgt höchstens 10 Rappen.

Art. 19. Die vorstehenden Taxbestimmungen beschlagen bloss den Transport von Station zu Station. Das Gepäck ist von den Aufgebern an die Stationsverladplätze aufzuliefern und auf der Bestimmungsstation abzuholen.

Das Auf- und Abladen des Gepäcks ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür nicht erhoben werden.

Art. 20. Bezüglich des Gewichtes werden Gepäcksendungen bis auf 10 kg. für volle 10 kg. gerechnet; das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 kg. berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 kg. für eine ganze Einheit gilt.

Wenn die genaue Ziffer der so berechneten Taxe nicht ohne Rest durch 5 teilbar ist, so wird sie auf die nächsthöhere durch 5 teilbare Zahl aufgerundet, sofern der Rest mindestens einen Rappen beträgt.

Art. 21. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 22. Sämtliche Reglemente und Tarife sind mindestens drei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 23. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nacheinander einen sechs Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transporttaxen verhältnismässig herabzusetzen. Kann hierüber eine Verständigung zwischen dem Bundesrat und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet die Bundesversammlung.

Reicht der Ertrag des Unternehmens nicht hin, die Betriebskosten, einschliesslich der Verzinsung des Obligationenkapitals, zu decken, so kann der Bundesrat eine angemessene Erhöhung obiger Tarifsätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 24. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äufnung eines genügenden Erneuerungsfonds und eines Reservefonds zu sorgen und für das Personal eine Kranken- und Unterstützungskasse einzurichten oder dasselbe bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Ferner sind die Reisenden und das Personal bei einer Anstalt bezüglich derjenigen Verpflichtungen zu versichern, welche sich aus dem Haftpflichtgesetz vom 28. März 1905 mit Bezug auf Unfälle beim Bau, beim Betrieb und bei Hülfseschäften ergeben.

Art. 25. Für die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Luzern, gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens 30 Jahre nach Eröffnung des Betriebes und von da an je auf 1. Januar eines Jahres erfolgen. Vom Entschluss des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem Eintritte desselben Kenntnis zu geben.
- b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigentümer der Bahn mit ihrem Betriebsmaterial und allen übrigen Zugehören. Immerhin bleiben die Drittmannsrechte hinsichtlich des Pensions- und Unterstützungsfonds vorbehalten. Zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, ist die Bahn

samt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustande abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge getan werden, und sollte auch die Verwendung des Erneuerungsfonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnismässiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.

- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Januar 1950 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Kalenderjahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1950 und 1. Januar 1965 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1965 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Wert des oben beschriebenen Reinertrages; — unter Abzug des Erneuerungsfonds.

Bei Ermittlung des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzessionierte Eisenbahnunternehmung mit Ausschluss aller anderen etwa damit verbundenen Geschäftszweige in Betracht und Berechnung gezogen werden.

- d. Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesamten Überschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welchem letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder dem Erneuerungsfonds einverleibt wurden.
- e. Im Falle des Rückkaufes im Zeitpunkte des Ablaufs der Konzession ist nach der Wahl des Rückkäufers entweder der Betrag der erstmaligen Anlagekosten für den Bau und Betrieb oder eine durch bundesgerichtliche Abschätzung zu bestimmende Summe als Entschädigung zu bezahlen.
- f. Streitigkeiten, die über den Rückkauf und damit zusammenhängende Fragen entstehen, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 26. Hat der Kanton Luzern den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 25 definiert worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der konzessionierten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

Art. 27. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieses Beschlusses, welcher am 1. Januar 1914 in Kraft tritt, beauftragt.



**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Drahtseilbahn von der Haldenstrasse in Luzern nach dem Hotel Montana.
(Vom 18. Dezember 1913.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1913
Année	
Anno	
Band	5
Volume	
Volume	
Heft	51
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	499
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	24.12.1913
Date	
Data	
Seite	357-364
Page	
Pagina	
Ref. No	10 025 219

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.