

Bundesblatt

111. Jahrgang  Bern, den 29. Januar 1959

Band I

*Erscheint wöchentlich. Preis 30 Franken im Jahr, 16 Franken im Halbjahr zuzüglich
Nachnahme- und Postbestellungsgebühr*

*Einrückungsgebühr: 50 Rappen die Petitzelle oder deren Raum. — Inserate franko an
Stämpfli & Cie. in Bern*

7759

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung

zu einem Bundesbeschluss über die technische Erneuerung der Stansstad-Engelberg-Bahn und über den Bau einer Verbindungsbahn zwischen Stansstad und Hergiswil

(Vom 20. Januar 1959)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Auf Grund zweier Eingaben des Regierungsrates von Nidwalden vom 6. Februar 1958 und des Regierungsrates von Obwalden vom 28. Februar 1958 sowie eines Gesuches beider Kantone vom 9. August 1958 beehren wir uns, Ihnen folgende Botschaft zu einem Bundesbeschluss über die technische Erneuerung der Stansstad-Engelberg-Bahn und über den Bau einer Verbindungsbahn zwischen Stansstad und Hergiswil vorzulegen.

I. Vorgeschichte

1. Die Konzessionserteilung für die Verbindungsbahnstrecke Stansstad-Hergiswil

Der Regierungsrat von Nidwalden unterbreitete dem Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement am 7. November 1951 ein Konzessionsgesuch für eine Verbindungsbahnstrecke zwischen Stansstad und Hergiswil als Ergänzung der seit 1940 hängigen Sanierungsgesuche der Stansstad-Engelberg-Bahn (zitiert: StEB). In einer gemeinsamen Eingabe der Regierungen von Obwalden und Nidwalden vom 9. August 1954 wurde das Konzessionsgesuch präzisiert und ergänzt und ausserdem ein Bundesbeitrag an den Bau der Verbindungsbahnstrecke verlangt. Nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom 19. März 1956 (BBl 1956, I, 717, zitiert: Botschaft von 1956) erteilte die Bundesversammlung durch Bundesbeschluss vom 29. September 1956 dem Kanton Nidwalden eine Kon-

zession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Stansstad nach Hergiswil (VAS 1956, 1128).

Die Verkehrsverhältnisse von Nidwalden und Engelberg waren gründlich untersucht und die Vor- und Nachteile einer Bahn- wie auch einer Automobili- lösung gegeneinander abgewogen worden. Für Einzelheiten muss hier auf die Botschaft von 1956 verwiesen werden. Zusammenfassend kann gesagt werden, dass die Automobili- lösung als verkehrstechnisch einfacher und verkehrswirt- schaftlich vorteilhafter erkannt wurde. Diesen Gründen wurden indessen andere Gesichtspunkte übergeordnet, die letztlich den Ausschlag zugunsten der Konzessionierung der genannten Verbindungsbahnstrecke gaben. Man wollte gewissermassen im Sinne einer Hilfe an die Gebirgsbevölkerung der betreffenden Landesgegend die Möglichkeit einer Verkehrsbedienung offen lassen, die sowohl die ausgebaute Strasse als auch eine durchgehende Bahnverbindung umfassen würde. Angesichts des geschlossenen Einstehens von Volk und Regierungen der Kantone Obwalden und Nidwalden für eine Bahn- lösung und deren in Volks- abstimmungen geäusserten Bereitschaft, auch dadurch bedingte finanzielle Opfer auf sich zu nehmen, durfte der Bund dem Kanton Nidwalden die Erteilung der Konzession nicht verweigern.

2. Die Finanzierungsfrage zur Zeit der Konzessionserteilung

Die Botschaft von 1956 äusserte sich abschliessend nur zur Frage der Konzessionserteilung für den Bau und Betrieb der Verbindungsbahnstrecke zwi- schen Stansstad und Hergiswil, während hinsichtlich der Finanzierungsfrage bloss die Grundzüge einer möglichen Lösung skizziert wurden (BBl 1956, I, 745 ff.). Es wurde von einem gesamten direkten Bauaufwand der Bahn- lösung (Bau der Verbindungsbahnstrecke, technische Erneuerung der Stammstrecke) von 14,9 Millionen Franken ausgegangen (Stand 15. Januar 1952). Die Kantone Obwalden und Nidwalden hatten sich gestützt auf Volksabstimmungen vom 25. April und 9. Mai 1954 bereit erklärt, davon 5,5 Millionen Franken zu über- nehmen, während sie für die restlichen 9,4 Millionen Franken finanzielle Hilfe des Bundes erwarteten.

Der zur Finanzierung des Erneuerungsprojektes für die Stammstrecke er- forderliche Kostenaufwand wurde mit 7,5 Millionen Franken beziffert. Die StEB hatte schon in den Jahren 1940–1942 gestützt auf Abschnitt II des Bundes- gesetzes vom 6. April 1939 über die Hilfeleistung an private Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmungen (BS 7, 248, zitiert: Privatbahnhilfegesetz) um Bundesbeiträge nachgesucht. Aus den in der Botschaft von 1956 erwähnten Gründen konnte jedoch keines der damaligen Projekte verwirklicht werden. Bei der Ausarbeitung des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1949 über die Er- gänzung des Privatbahnhilfegesetzes (AS 1950, 351) wurde der Finanzbedarf für die Weiterführung der Privatbahn- hilfe berechnet und dabei zugunsten der StEB ein Beitrag von 5,5 Millionen Franken an die in diesem Zeitpunkt auf 12 Millionen Franken veranschlagten Kosten für die technische Erneuerung der Stammstrecke eingesetzt. Nach Artikel 17, Absatz 1 des Privatbahn- hilfe-

gesetzes durften Beiträge des Bundes nur gewährt werden, wenn die beteiligten Kantone einen mindestens gleich hohen Betrag zur Verfügung stellten. Da nun aber nach den verbindlichen Erklärungen der Regierungen von Obwalden und Nidwalden die finanziellen Leistungen der beiden Kantone für die Stammstrecke davon abhängig gemacht wurden, dass nicht nur die Stammstrecke erneuert, sondern auch die Verbindungsbahnstrecke konzessioniert und subventioniert werde, konnte vor der Behandlung des Konzessionsgesuches und des Subventionsgesuches für die Verbindungsbahnstrecke ein Bundesbeitrag nicht zugesprochen werden.

Für die Verbindungsbahnstrecke wurde auf der Preisbasis vom 15. Januar 1952 ein gesamter direkter Bauaufwand von 7,4 Millionen Franken berechnet. Ein Beitragsgesuch für diese Strecke war, wie erwähnt, von den Regierungen von Obwalden und Nidwalden in einer gemeinsamen Eingabe vom 9. August 1954 gestellt worden. Es stützte sich auf Artikel 23, Absatz 1, der Bundesverfassung, wonach dem Bund das Recht zusteht, im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines grossen Teils derselben auf Kosten der Eidgenossenschaft öffentliche Werke zu errichten oder die Errichtung derselben zu unterstützen. Der genannte Verfassungsartikel hat verschiedentlich als Rechtsgrundlage für eine Subventionierung von Eisenbahnen durch den Bund gedient. Auch die Verbindungsbahnstrecke Stansstad-Hergiswil wurde in der Botschaft von 1956 als öffentliches Werk im Sinne von Artikel 23, Absatz 1, der Bundesverfassung bezeichnet, für welches infolgedessen ein Beitrag des Bundes in Frage kommen könne. Die Botschaft von 1956 äusserte sich abschliessend zu dieser Frage wie folgt (BBl 1956, I, 759):

Neben dem Konzessionsgesuch ist auch noch zum Subventionsgesuch für die Verbindungsbahnstrecke Stellung zu nehmen. Weil kein baureifes Projekt mit detailliertem Kostenvoranschlag eingereicht worden ist und gewisse Fragen wie die Gestaltung der Acheregg-Eisenbahnbrücke, noch nicht abgeklärt sind, können heute die Anlagekosten nur annähernd bestimmt werden. Wird erst noch berücksichtigt, dass ein aussergewöhnlich hoher Bundesbeitrag verlangt wird, rechtfertigt es sich, das Subventionsgesuch vorläufig nicht zu behandeln. Sobald die Regierung des Kantons Nidwalden für die eisenbahnrechtliche Plangenehmigung beim Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement ein baureifes Projekt samt detailliertem Kostenvoranschlag eingereicht hat, werden wir Ihnen in einer neuen Botschaft einen diesbezüglichen Antrag unterbreiten.

3. Die Entwicklung seit der Erteilung der Konzession für die Verbindungsbahnstrecke

Am 10. und 17. Dezember 1957 reichte der Regierungsrat des Kantons Nidwalden ein vom Ingenieurbureau Uehlinger & Walder in Bern aufgestelltes Projekt mit Kostenvoranschlag für die Verbindungsbahn Stansstad-Hergiswil ein. Dieses Projekt ging von einer Bausumme von 8,646 Millionen Franken aus gegenüber 7,4 Millionen Franken in der Botschaft von 1956. Die lichte Höhe der Eisenbahnbrücke an der Acheregg (bei Hochwasserstandskote 434,58 m) wurde neu auf 8,35 m festgesetzt gegenüber der in der Botschaft von 1956 erwogenen Lösung mit 8,65 m.

Mit Eingaben des Regierungsrates von Nidwalden vom 6. Februar 1958 sowie des Regierungsrates von Obwalden vom 28. Februar 1958, ersuchten die beiden Kantone um einen den besonderen Verhältnissen Rechnung tragenden Bundesbeitrag an die Kosten der Erstellung der Verbindungsbahn Stansstad–Hergiswil.

Das Eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement äusserte sich nach einer vorläufigen Prüfung mit Vorbescheid vom 2. und 3. April 1958 zum Projekt und zu den Beitragsgesuchen. Während das Projekt unverzüglich den technischen Dienststellen zur Prüfung überwiesen wurde, konnten die Beitragsgesuche noch nicht abschliessend behandelt und demzufolge auch dem Bundesrat noch kein Antrag zuhanden der eidgenössischen Räte unterbreitet werden. Dies aus folgenden Gründen:

Der Verfasser des Projektes musste für die eisenbahntechnische Lösung der Überführung an der Acheregg von den derzeitigen Verhältnissen auf der Lopperseite ausgehen. Nun steht aber die Ausgestaltung der Acheregg-Eisenbahnbrücke in engem Zusammenhang mit dem Ausbau der Hauptstrasse Nr. 4 im Raume Hergiswil–Stansstad. Je nach der für den Ausbau der Strasse zu wählenden Lösung war daher mit Änderungen oder Anpassungen zu rechnen, die auch kostenmässige Auswirkungen zeitigen konnten. Eine Fühlungnahme der das Geschäft behandelnden Dienststellen des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements mit dem Eidgenössischen Oberbauinspektorat erwies sich daher als unumgänglich.

Sodann war auf den unlösbaren Zusammenhang zwischen der Erstellung der Verbindungsbahn mit der technischen Erneuerung der StEB hinzuweisen, welche letztere ihrerseits davon abhing, dass die StEB vor der Zwangsverwertung bewahrt werden konnte; denn das Bundesgericht hatte am 13. April 1956 das Verfahren auf Zwangsliquidation gemäss Bundesgesetz vom 25. September 1917 über Verpfändung und Zwangsliquidation von Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunternehmungen (BS 7, 253) eröffnet. Der Bundesrat konnte nicht wohl einen Bundesbeitrag an den Bau der Verbindungsbahnstrecke empfehlen, solange keine Gewissheit darüber bestand, dass die Zwangsverwertung der StEB durch den angestrebten Nachlassvertrag vermieden war.

Die vom Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement aus den Krediten der Privatbahnhilfegesetze von 1939 und 1949 für die technische Erneuerung der StEB zurückgestellten 5,5 Millionen Franken hatten wegen des Zusammenhanges mit der geplanten Erstellung der Verbindungsbahnstrecke und vor dem Zustandekommen eines Nachlassvertrages für die StEB nicht eingesetzt werden können. Mit dem Inkrafttreten des neuen Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (AS 1958, 335) fiel aber gemäss dessen Artikel 96, Ziffern 14 und 15, diese Kreditgrundlage dahin. Des weitern war allseitig anerkannt – so auch in der Botschaft von 1956 –, die in den beiden Kantonen beschlossenen Leistungen seien ihrerseits davon abhängig, dass nicht nur die StEB technisch erneuert, sondern auch die Verbindungsbahnstrecke vom Bund sowohl konzessioniert als auch subventioniert werde. Dies ergibt sich klar sowohl aus den Artikeln 1 der Gesetze Nr. 313 und 315 des Kantons Nidwalden

vom 25. April 1954 als auch aus Artikel 1 des Gesetzes vom 9. Mai 1954 des Kantons Obwalden. Aus diesen Gründen stellte das Eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement, Abklärung der vorgenannten Fragen vorbehalten, eine Gesamtvorlage des Bundesrates an die eidgenössischen Räte in Aussicht, welche beide Vorhaben umfassen und den eidgenössischen Räten deren Prüfung unter dem Gesichtspunkt von Artikel 23, Absatz 1 der Bundesverfassung ermöglichen sollte.

Die beiden Regierungen wurden in diesem Zusammenhang um eine Erklärung darüber ersucht, ob die bisher von den zwei Kantonen bewilligten 5,5 Millionen Franken das Maximum dessen darstellten, was die Kantone sowohl an die technische Erneuerung der StEB als auch an den Bau der Verbindungsbahnstrecke zu leisten in der Lage sein würden und welchen Bundesbeitrag sie beantragten.

Es wurde schliesslich daran erinnert, dass der Bundesrat in seiner Botschaft von 1956 als Voraussetzung für einen Bundesbeitrag an die technische Erneuerung der StEB auch die Übernahme künftiger Betriebsdefizite der Bahn durch die Kantone erwähnt und sich die beiden Kantone laut einem gemeinsamen Schreiben vom 24. November 1955 an das Eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement auch bereit erklärt hätten, dem Volke die Übernahme dieser Garantie zu beantragen. Die beiden Regierungen wurden angefragt, ob sie diese bisher unterbliebene Massnahme nachzuholen gedächten.

II. Subventionsgesuch der Kantone Obwalden und Nidwalden

Auf Grund des Vorbescheids des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes vom 2. und 3. April 1958 unterbreitete der Regierungsrat von Nidwalden im Einverständnis mit dem Regierungsrat von Obwalden – in Ergänzung und teilweiser Abänderung der früheren Eingaben vom 6. und 28. Februar 1958 – am 9. August 1958 ein schriftliches Gesuch um Gewährung einer Bundessubvention an die technische Erneuerung der StEB und an den Bau der Verbindungsbahnstrecke Stansstad–Hergiswil.

Dem Subventionsgesuch und den beiden vorangegangenen Eingaben ist zu entnehmen:

Die prekären Verkehrsverhältnisse im Engelberger Tal verlangten dringend nicht nur nach dem Ausbau der Strassen, sondern insbesondere auch nach einer Verbesserung der öffentlichen Verkehrsbedienung von Luzern her. Ein Ersatz der bestehenden Bahn durch einen Autobus- oder Trolleybusbetrieb oder einen leistungsfähigeren Bahn/Schiff-Betrieb werde nach wie vor abgelehnt. Die StEB sei nach ihrer finanziellen Sanierung technisch zu erneuern und ihr Anschluss an das Bundesbahnnetz herzustellen. Auf diese Weise könne die Industrie und der Fremdenverkehr gefördert und der Bergbevölkerung wirksam Hilfe gebracht werden. Stans erhalte als letzter Kantonshauptort der Schweiz den Anschluss an das Netz der Bundesbahnen und der Kurort Engelberg einen zu jeder Jahreszeit und bei jeder Witterung gesicherten Zubringerdienst.

Die Verhandlungen mit der Dampfschiffgesellschaft des Vierwaldstättersees (zitiert DGV) haben im Einvernehmen mit den zuständigen eidgenössischen

Stellen hinsichtlich des Übergangs bei der Acheregg zu folgendem Ergebnis geführt: Zur Ausführung gelangen soll eine Brückenlösung mit einer lichten Durchgangshöhe von 7,5 m über Hochwasserspiegel 434,58 m ü. M., während die lichte Brücken-Durchgangsbreite gegenüber bisher 22 m mit mindestens 40 m festgelegt wird. Es bedingt dies die Anpassung der fünf Schiffseinheiten, die sich hierfür am besten eignen, nämlich der Dampfschiffe «Unterwalden» und «Uri» sowie der Motorschiffe «Waldstätter», «Rigi» und «Titlis». Laut einer Expertise entstehen der DGV durch den Umbau der aufgeführten Schiffe und die zeichnerischen Änderungen an den Konstruktionsplänen für das Motorschiff «Winkelried» Inkonvenienzen im Betrage von 625 000 Franken. Dieser Betrag soll den Verursachern überbunden werden, und zwar zu 85 Prozent auf Konto Autobahn und zu 15 Prozent auf Konto Verbindungsbahn, wobei der letztere Betrag in der Kostenzusammenstellung berücksichtigt wurde. Der Regierungsrat des Kantons Nidwalden hat diese Kostenverteilung mit Schreiben vom 9. August 1958 verbindlich zugesichert. Während die Eisenbahnbrücke bei der Acheregg definitiv festgelegt ist, werden über die Führung der Autobahn vom Lopper nach Stansstad gegenwärtig die zwei Varianten «Acheregg» und «Höllegg» eingehend untersucht. Der vom Eidgenössischen Oberbauinspektorat am 1. August 1958 dafür erteilte Auftrag umfasst die planerische Überarbeitung der beiden Varianten.

Die beiden Kantone Obwalden und Nidwalden haben gestützt auf Landsgemeindebeschlüsse vom 27. April 1958 840 000 Franken bereitgestellt, um die pfandgesicherte Obligationsschuld der StEB im Nominalwert von 1,6 Millionen Franken auf dem Weg eines Nachlassvertrages zu befriedigen. Eine Zwangsverwertung der Bahnunternehmung erscheint nunmehr ausgeschlossen, nachdem eine Gläubiger- und Aktionärversammlung vom 9. September 1958 in Luzern den vorgelegten Nachlassvertrag guthiess. Dieser wurde vom Bundesgericht am 27. November 1958 bestätigt und, vorausgesetzt, dass er von der Schuldnerin richtig erfüllt wird, für alle Gläubiger verbindlich erklärt.

Die Aufwendungen für die gesamte Bahnanlage werden in Übereinstimmung mit den Ermittlungen des Eidgenössischen Amtes für Verkehr und der StEB auf 22 Millionen Franken veranschlagt.

Die Kantone Obwalden und Nidwalden erwarten gestützt auf Artikel 23, Absatz 1, der Bundesverfassung eine Bundeshilfe à fonds perdu im Ausmass von 75 Prozent der totalen Aufwendungen. Die Finanzkraft der beteiligten Kantone erlaube eine Kostenübernahme von maximal 25 Prozent. Es ergäbe sich nach Auffassung der beiden Kantone somit folgende Kostenverteilung:

	Millionen Franken
a. Bundeshilfe von 75 Prozent	16,5
b. Kantonsbeiträge von 25 Prozent	5,5
woran partizipieren:	
– Kanton Nidwalden mit 61,4 Prozent, also 3,377 Millionen Franken,	
– Kanton Obwalden mit 38,6 Prozent, also 2,123 Millionen Franken,	
Totale Kosten	<u>22,0</u>

Der Beitrag von Nidwalden von höchstens 3,377 Millionen Franken wurde mit Gesetz betreffend die finanzielle Mithilfe des Kantons Nidwalden zur Sanierung der Stansstad-Engelberg-Bahn und der Erstellung des Verbindungsstückes Stansstad-Hergiswil von der Landsgemeinde vom 25. April 1954 beschlossen. Der Beitrag von Obwalden von höchstens 2,123 Millionen Franken stützt sich auf das Gesetz betreffend die Sanierung der Stansstad-Engelberg-Bahn, welches am 9. Mai 1954 in der Volksabstimmung gutgeheissen wurde; in dieser Summe ist auch ein von der Einwohnergemeinde Engelberg am 11. April 1954 bewilligter Gemeindebeitrag von 300 000 Franken eingeschlossen. Neben den Aufwendungen für die technische Erneuerung der StEB und den Bau der Verbindungsbahnstrecke haben die beiden Kantone ausserdem, wie bereits erwähnt, einen Betrag von 840 000 Franken zur Vermeidung der Zwangsliquidation der StEB gesprochen. Dazu kommen die kantonalen Anteile an die Kosten des Strassenausbauens. So genehmigte die Nidwaldner Landsgemeinde vom 25. April 1954 das Gesetz betreffend den Neuausbau der Hauptstrasse Nr. 4 im Abschnitt Kantonsgrenze Luzern bis Stansstad, welches bedeutende finanzielle Aufwendungen für einen grosszügigen Ausbau des betreffenden Strassenstückes vorsieht.

Nach dem Gesetz betreffend Finanzierung der Sanierung der Verkehrsverhältnisse in Nidwalden vom 25. April 1954 werden für die Sicherstellung der Verzinsung und Amortisation der vom Kanton Nidwalden aufzubringenden Mittel jährlich (während längstens 25 Jahren) einer Spezialrechnung überwiesen:

- 100 000 Franken aus dem ordentlichen Staatshaushalt,
- 0,5 Promille Zuschlag zur ordentlichen Landsteuer, nebst 50 Rappen Kopfgeld, je 75 000 Franken seitens der Nidwaldner Kantonalbank und des kantonalen Elektrizitätswerkes, zusätzlich zu den bisherigen gesetzlichen Vergütungen an die Staatskasse.

Für die Beurteilung der übernommenen finanziellen Belastung wird in jenen Eingaben erwähnt, dass der Kanton Nidwalden mit seinen 20 000 Einwohnern gemäss Voranschlag im Jahre 1958 mit einem Landsteuerertrag von 850 000 Franken rechnet, in welchem Betrag die separaten Steuern für die Verkehrssanierung inbegriffen sind. Der Kanton Obwalden beschloss für die Deckung und Tilgung der Kantonsleistung einen Staatssteuerzuschlag von 0,3 Einheiten, was einem jährlichen Ertrag von 100 000 Franken entspricht.

Die beiden Kantone erwarten eine grosszügige Bundeshilfe à fonds perdu im Ausmass von 75 Prozent der veranschlagten Gesamtkosten und weisen darauf hin, der als Rechtsgrundlage dienende Artikel 23, Absatz 1, der Bundesverfassung sehe keine Begrenzung der Bundesbeiträge vor, sondern es würden die Höchstansätze der Subventionen von Fall zu Fall bestimmt.

III. Das technische Projekt

A. Das Projekt für die Verbindungsbahn Stansstad-Hergiswil

1. Allgemeines

Durch den Bau der Verbindungsbahn soll die Brüniglinie der SBB von der Station Hergiswil aus mit der Stansstad-Engelberg-Bahn verbunden werden. Dadurch würde eine direkte schmalspurige Bahnverbindung zwischen Luzern und Engelberg geschaffen.

Gegenüber dem in der Botschaft von 1956 beschriebenen Projekt weisen die dem Subventionsgesuch zugrunde gelegten Pläne einige Änderungen auf. Die See-Enge Acheregge würde südlich der heutigen Strasse überbrückt, und das Bahntrasse würde ungefähr parallel und südlich derselben verlaufen. Die Einführung der Verbindungsbahn in das bestehende Trasse der StEB hätte 570 m oberhalb der heutigen Station Stansstad zu erfolgen. Damit das bestehende Depot und die Werkstätte benützt werden könnten, wäre ein Verbindungsgeleise, das die heutige Durchgangsstrasse überqueren würde, vorzusehen. Die Gebäude der neuen Station Stansstad kämen zwischen die Verbindungsbahn und die Durchgangsstrasse zu liegen. Dadurch würde der Weg von der Schiffstation ca. 200 m länger als im Konzessionsprojekt. Da sowohl der Güterumschlag als auch der Personenverkehr zwischen Schiff und Bahn zurückgehen dürfte, scheinen die technischen Vorteile dieser Lösung die Nachteile zu überwiegen.

Die neue Bahnstrecke würde nach SBB-Normalien gebaut, so dass der Austausch von Rollmaterial und der Transport von Normalbahnwagen auf Rollschemeln möglich wäre. Bei der Planung der Linienführung der Verbindungsbahn ist auf die Projekte für den Bau einer Autobahn von Hergiswil nach Stans Rücksicht genommen worden.

2. Einzelne Bauwerke und Anlagen

a. Der Loppertunnel

Bei der Projektierung des Loppertunnels waren zwei von den Bundesbahnen gestellte Bedingungen zu berücksichtigen. Erstens musste der Anschluss in Hergiswil ausserhalb des Tunnels der Brünigbahn gesucht werden und zweitens sollten die Bauteile des neuen Tunnelportals mindestens einen Meter vom Widerlager des bestehenden Tunnels entfernt sein. Der Achsabstand der beiden Portale hat daher acht Meter zu betragen, und der Anschlusspunkt der neuen Linie ist bei Kilometer 9 der Brünigbahn vorzusehen. Der Tunnel der Verbindungsbahn würde eine Länge von 1803 m aufweisen. Über die geologischen Verhältnisse liegt ein generelles Gutachten vor. Sie müssten jedoch vor der endgültigen Projektierung noch eingehend untersucht werden. Diese Untersuchungen könnten zur Folge haben, dass die Linienführung des Tunneltrasses geändert werden müsste.

b. Die Achereggbrücke

Das Projekt sieht den Bau einer kontinuierlichen Balkenbrücke in Eisenbeton mit Längs- und Quervorspannung vor. Auf die über die Brückenhöhe erzielte Verstädtigung haben wir unter II hingewiesen. Bei der Projektierung wurde mangels örtlicher Aufnahmen des Seeprofiles und einer Baugrunduntersuchung auf die Unterlagen der im Jahre 1913/1914 gebauten Strassenbrücke über die Acheregg abgestellt. Vor der Bauausführung müssen jedoch noch eingehende Baugrunduntersuchungen vorgenommen werden.

c. Die Tiefbauarbeiten

Zum Ausgleich des Höhenunterschiedes zwischen der Brücke und der Station Stansstad müsste mit dem beim Tunnelbau anfallenden Ausbruchmaterial eine Rampe erstellt werden. Da zwischen der Acheregg und der Einmündung der Bahnlinie in die StEB mit schlechtem Untergrund zu rechnen ist, wäre in diesem Abschnitt eine ca. 40 cm starke Schicht aus dem bereits erwähnten Ausbruchmaterial zu legen.

d. Die Station Stansstad

Das Land für die neue Station Stansstad könnte gegen das von der heutigen Stationsanlage beanspruchte Grundstück abgetauscht werden. Die neue Anlage bestünde aus vier durchgehenden Betriebsgeleisen, einem Stumpengeleise, dem Geleiseanschluss nach dem Lokomotivdepot, dem einstöckigen Aufnahmegebäude, einem kleinen Nebengebäude, dem Güterschuppen mit Verladerrampe und Freiverladeplatz. Die Betriebsabwicklung würde durch moderne Stellwerk- und Sicherungsanlagen erleichtert. Im Parterre des Hauptgebäudes würden die für den Betriebsdienst notwendigen Räume und im ersten Stock die für die Direktion erforderlichen Bureaux eingerichtet.

B. Die technische Erneuerung der Stammstrecke Stansstad-Engelberg

Die technische Erneuerung der Stammstrecke umfasst im wesentlichen den Umbau des Unter- und Oberbaues und der Fahrleitungsanlagen auf SBB-Normalien. Das Schotterbett sollte, mit Ausnahme der bereits erneuerten Strecken, mit neuem Schotter ergänzt werden. Der Oberbau wäre für eine Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h und für einen Achsdruck von 13,5 t zu verstärken. Ferner wird die vollständige Erneuerung der Zahnstange zwischen Obermatt und Gherst und die Erweiterung der Geleiseanlagen der Stationen vorgesehen. Zur Erhöhung der Betriebssicherheit wären die Sicherungsanlagen auszubauen und das Bahntelefon würde für den automatischen Betrieb eingerichtet.

C. Rollmaterial

Infolge der Änderung des Stromsystems und der Erhöhung der Geschwindigkeit könnte das überalterte Rollmaterial der StEB nach der technischen Erneuerung nicht mehr verwendet werden. Da das Triebfahrzeug auf der Bergstrecke in Zugskompositionen stets talseitig eingereiht werden muss, würden

zur Vereinfachung des Rangierdienstes 5 Pendelzüge angeschafft. Vier dieser Kompositionen wären aus dem Triebwagen, dem als Personenwagen ausgebildeten Mittelwagen und dem Steuerwagen zusammengesetzt. Aus Sparsamkeitsgründen würde für den als Reserveeinheit gedachten fünften Pendelzug auf den Mittelwagen verzichtet. Das totale Platzangebot eines dreiteiligen Zuges betrüge 178 Sitzplätze und 42 Stehplätze. Pendelzüge könnten direkt von Luzern nach Engelberg verkehren. Besondere Berglokomotiven für die Steilrampe Obermatt-Gherst wären nicht mehr nötig.

Für den Rangierdienst auf den Stationen Stans und Stansstad wird ein Traktor mit Dieselmotor vorgesehen, der auch bei Störungen an der Fahrleitung eingesetzt werden könnte.

Von den vorhandenen 26 Güterwagen könnten 19 in der Werkstätte der StEB sukzessive für den neuen Betrieb umgebaut werden. Die Kosten für diesen Umbau sind im Voranschlag nicht berücksichtigt. Für den Rollschemelbetrieb, der bis Obermatt möglich sein wird, müssten vorläufig SBB-Rollschemel verwendet werden.

D. Der Aufwand für den Bau der Verbindungsbahn und die technische Erneuerung der StEB

Der Aufwand für den Bau der Verbindungsbahn und die technische Erneuerung der StEB ist aus Tabelle 1 ersichtlich. Von den veranschlagten 22 Mil-

Tabelle 1: Der Aufwand für den Bau der Verbindungsbahn und die technische Erneuerung der StEB:

	Verbindungsbahn	Stammstrecke	Rollmaterial	Total
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
<i>Allgemeine Verwaltung</i>	602 634	407 670		1 010 304
<i>Bahnanlagen und feste Einrichtungen</i>				
a. Erwerb von Grund und Rechten	194 000	96 330		290 330
b. Unterbau	6 708 108	1 037 000		7 745 108
c. Oberbau	649 605	2 370 000		3 019 605
d. Hochbauten	425 175	152 000		577 175
e. elektrische Zugförderung	256 470	1 050 000		1 306 470
f. Fernmelde- und Sicherungsanlagen	368 008	860 000		1 228 008
<i>Rollmaterial</i>				
a. Personentriebwagen			4 375 000	4 375 000
b. Steuerwagen			1 275 000	1 275 000
c. Zwischenwagen			840 000	840 000
d. Thermischer Traktor			85 000	85 000
e. Reservematerial			248 000	248 000
Total	9 204 000	5 973 000	6 823 000	22 000 000

lionen Franken entfallen 9 204 000 Franken auf den Bau der Verbindungsbahn, 5 973 000 Franken auf die Erneuerung der Stammstrecke und 6 823 000 Franken auf das Rollmaterial.

IV. Die Anpassungsbauten der Schweizerischen Bundesbahnen

Wie wir bereits im vorangehenden Kapitel erwähnt haben, ist die technische Ausgestaltung des Anschlusses an die Brüniglinie Sache der Schweizerischen Bundesbahnen. Da die Führung direkter Züge zwischen Engelberg und Luzern vorgesehen wird, werden die Bundesbahnen infolge der Fahrplanverdichtung neben der Station Hergiswil auch die Strecke Hergiswil–Luzern und den Bahnhof Luzern ausbauen müssen. Theoretisch sind vier Betriebskonzepte möglich:

1. Sämtliche Züge verkehren durchgehend zwischen Luzern und Engelberg.
2. Ein Teil dieser Züge wird zwischen Hergiswil und Luzern mit Brünigzügen der Schweizerischen Bundesbahnen gekuppelt.
3. Ein Teil der Züge wird nur zwischen Hergiswil und Engelberg geführt.
4. Sämtliche Züge werden nur zwischen Hergiswil und Engelberg geführt.

Praktisch würde nur eine gemischte Betriebsform in Frage kommen. So oder anders müsste dafür in Hergiswil ein drittes, rund 180 m langes Zugseleise erstellt werden. Die Nutzlänge der vorhandenen beiden Geleise wäre von 200 auf 250 m zu erhöhen, um die durch die Vereinigung mit den Zügen Engelberg–Luzern verlängerten Brünigzüge aufnehmen zu können. Diese Erweiterungen erfordern einen geschätzten Bauaufwand von rund 2 Millionen Franken. Angesichts der vergrösserten Zugsdichte und der zahlreichen Kreuzungen wird jedoch an den Bau eines Perrons mit Unterführung zu denken sein. Die Baukosten steigen damit auf 2,7 Millionen Franken. Wenn sämtliche Züge nur bis und ab Hergiswil verkehren würden, müssten auch neue Abstellgeleise gebaut werden, so dass der Aufwand ca. 3,08 Millionen Franken erreichen würde.

Die Verdichtung des Fahrplanes auf der Strecke Luzern–Hergiswil durch die Führung direkter Züge zwischen Luzern und Engelberg setzt voraus, dass die Teilstrecken Luzern–Horw und Horw–Hergiswil in je zwei Blockabschnitte unterteilt werden. Da jedoch im Projekt für die Erneuerung der Stellwerkanlagen des Bahnhofes Luzern und der Zufahrtslinien bereits der Bau einer Blockstelle zwischen Luzern und Horw vorgesehen ist, würde lediglich die zwischen Horw und Hergiswil zu errichtende Anlage durch die Führung direkter Züge Luzern–Engelberg verursacht. Der Aufwand würde sich auf ca. 250 000 Franken belaufen.

Bei der Fahrplanbildung für die direkt zwischen Engelberg und Luzern verkehrenden Züge wäre zu berücksichtigen, dass diese in Luzern grundsätzlich die gleichen wichtigen Anschlüsse vermitteln müssten wie die Brünigzüge. Da durch würden aber im Bahnhof Luzern zusätzliche Geleise nötig. Die heutige Anlage mit nur drei schmalspurigen Perrongeisen von 150 und 230 m Nutz-

länge würde nicht mehr genügen. Ein den Bedürfnissen richtig angepasster Fahrplan würde den Bau von 1–2 zusätzlichen Perrongeleisen erfordern. Diese Erweiterung wäre auch dann nötig, wenn nur ein Teil der Züge bis Luzern geführt würde. Ein Ausbau der Perronanlage in diesem Ausmass setzt den Abbruch des bestehenden Eilgutschuppens voraus. Der Bauaufwand ist auf 1 Million Franken zu veranschlagen.

Der Anschluss der Fahrleitung der Verbindungsbahnstrecke in Hergiswil an diejenige der Brüniglinie wird nur möglich sein, wenn die Leistung der Transformatoren im Unterwerk Emmenbrücke erhöht wird. Der damit zusammenhängende Aufwand wird auf ungefähr 300 000 Franken geschätzt.

Aus diesen Ausführungen geht hervor, dass die infolge des Baues der Verbindungsbahn Stansstad–Hergiswil von den Schweizerischen Bundesbahnen durchzuführenden Anpassungsbauten einen Aufwand von ca. 4,5 Millionen Franken erfordern. Die Bahnunternehmung Hergiswil–Engelberg hätte die Schweizerischen Bundesbahnen für die Benützung der Station Hergiswil und des Bahnhofes Luzern zu entschädigen.

V. Die Erfolgsrechnung einer Bahnunternehmung Hergiswil-Engelberg

Eine Prognose über die Erfolgsaussichten einer Unternehmung muss immer auf ganz bestimmte Annahmen abstellen. Bei der nachstehenden Untersuchung haben wir insbesondere vorausgesetzt, dass keine weltpolitischen Ereignisse eintreten, welche den Verkehr hemmen, dass die gute Wirtschaftskonjunktur der letzten Jahre bei tendenziell steigenden Preisen weiterhin anhält und dass die Zunahme der Motorisierung eine gewisse Verflachung erfährt. Ferner nehmen wir an, dass die in unserer Botschaft von 1956 dargestellten wirtschaftlichen Entwicklungstendenzen im Einzugsgebiet der Bahn keine Änderung erfahren. Auf Grund dieser Annahmen wurde versucht, die Erfolgsrechnung einer Bahnunternehmung Hergiswil–Engelberg aufzustellen. Dabei haben wir auf die Verkehrsentwicklung in der Vergangenheit abgestellt und die in der Zukunft zu erwartenden Veränderungen berücksichtigt.

1. Die Erträge

Die Verkehrseinnahmen der zukünftigen Bahnunternehmung Hergiswil–Engelberg werden sich aus folgenden vier Komponenten zusammensetzen:

- Aus den gegenwärtigen Einnahmen der Stammstrecke Stansstad–Engelberg;
- Aus den Einnahmen des von der Bahn zu übernehmenden Verkehrs der Automobillinie Hergiswil–Stans;
- Aus den Einnahmen des von der Schiffsstrecke Stansstad–Luzern auf die Bahn abwandernden Verkehrs;
- Aus Einnahmen des durch die Verbesserung der Verkehrsverbindungen entstehenden Mehrverkehrs.

a. Die Erträge aus dem Personenverkehr

Die Untersuchung der Ertragsrechnungen der StEB ergibt, dass die Personenbeförderung die wichtigste Einnahmenquelle der Unternehmung darstellt. In den letzten Jahren fielen durchschnittlich 70 Prozent der Gesamteinnahmen auf den Personenverkehr. Wir haben seine Entwicklung in Tabelle 2 zusammengestellt. Aus dieser sind zum Teil entgegengesetzte Tendenzen erkennbar.

Tabelle 2: Die Erträge der StEB aus dem Personenverkehr seit 1948

Jahre	Beförderte Personen				Erträge aus dem Personenverkehr Total Fr.
	Einzelreise- verkehr	Gruppenreise- verkehr	Abonnen- verkehr	Total	
1948	273 703	22 668	71 380	367 751	526 061
1949	275 293	52 514	75 370	403 177	551 280
1950	229 285	40 602	72 012	341 899	454 670
1951	242 433	41 008	70 144	353 585	500 905
1952	253 599	44 540	76 922	380 061	534 361
1953	247 150	46 256	78 778	372 184	520 049
1954	245 900	39 124	74 054	359 078	509 279
1955	226 940	58 093	77 672	362 705	506 109
1956	226 730	61 115	78 574	366 419	504 894
1957	227 083	66 179	76 210	369 472	495 350

Während sich der Einzelreiseverkehr langsam zurückbildete, gewann der Gruppenreiseverkehr an Bedeutung. Die Zunahme des letzteren vermochte jedoch die Abnahme des ersteren nicht zu kompensieren. Die Einnahmen aus dem gesamten Personenverkehr gingen in den letzten Jahren ebenfalls langsam zurück. Diese Erscheinung ist nicht allein auf die schlechte Witterung zurückzuführen, zeigt doch die Tabelle 3, dass der Fremdenkurort Engelberg in den letzten Jahren beträchtliche Frequenzsteigerungen auszuweisen hat.

Tabelle 3: Die Frequenzentwicklung im Fremdenkurort Engelberg seit 1948

Jahr	Ankünfte	Logiernächte
1948	17 195	89 359
1949	19 281	99 419
1950	17 129	83 682
1951	18 068	97 969
1952	19 238	113 994
1953	20 346	106 117
1954	19 539	113 188
1955	21 891	127 442
1956	23 574	150 800
1957	25 469	162 808

Ein Vergleich der Resultate der Verkehrszählung 1948/49 mit denjenigen des Jahres 1955 dokumentiert die grosse Zunahme und die Bedeutung des

Strassenverkehrs im Tale der Engelberger Aa. Im Jahre 1948 wurde für die Zählstelle Engelberg-Boden ein Jahresmittel von täglich 210 Motorfahrzeugen berechnet. Diese Zahl stieg im Jahre 1955 für die vergleichbare Zählstelle Dallenwil auf 861 Einheiten. Aus diesen Ausführungen geht hervor, dass eine Bahnunternehmung Hergiswil-Engelberg in Zukunft mit einer starken Auto-konkurrenz rechnen muss.

Bei der Veranschlagung der zukünftigen Erträge wird ferner zu berücksichtigen sein, dass infolge der nach dem Bau der Verbindungsbahn beabsichtigten Änderung der Fahrpreisbildung auch Einnahmenverluste entstehen werden. Die StEB berechnet die Fahrpreise im Personenverkehr gegenwärtig nach dem Tax-schema der Schweizerischen Bundesbahnen auf Grund von erhöhten Distanzen. Im Verkehr zwischen andern Transportunternehmungen und der StEB ist aber für die Preisbildung nicht die Gesamtdistanz massgebend. Der Fahrpreis der StEB wird bis und ab Stansstad getrennt berechnet (Taxanstoss). Nach dem Bau der Verbindungsbahn sollen die Taxen auf Grund der Gesamtdistanz gebildet werden (Distanzanstoss). Im SBB-Taxschema ist nun aber für Entfernungen über 150 km ein ausgeprägter Entfernungsstafel (abnehmende Kilometeransätze mit zunehmender Entfernung) eingebaut. An die dadurch entstehende Verbilligung wird die StEB beizutragen haben. Wir sind der Auffassung, dass aus allen diesen Gründen der Personenverkehr auf der Stammstrecke in Zukunft im Jahresdurchschnitt höchstens 490 000 Franken einbringen wird.

Den von der zukünftigen Verbindungsbahn zu übernehmenden Verkehr der Automobillinie Hergiswil-Stans haben wir eingehend analysiert. Auf Grund der im Jahre 1957 ausgegebenen Fahrausweise wurden die Erträge berechnet, welche die Bahn erzielt hätte. Die Untersuchung ergab Einnahmen von 140 000 Franken. Bei der Beurteilung dieses Betrages ist zu berücksichtigen, dass die Automobillinie 1957 die höchsten Frequenzen seit der Betriebseröffnung im Jahre 1948 aufwies.

Der Schiffsstrecke Stansstad-Luzern wird auch nach dem Bau der Verbindungsbahn noch eine wichtige Rolle zukommen. Zahlreiche Ausflugs- und Ferienreisende werden nach wie vor den Seeweg wählen. Unsere Untersuchungen haben ergeben, dass von den gegenwärtig in Stansstad mit dem Schiff ankommenden und abgehenden Reisenden rund 40 Prozent auf die Bahn abwandern werden, so dass mit einer Einnahme von jährlich 30 000 Franken gerechnet werden kann. Bei der Beurteilung dieses Prozentsatzes ist insbesondere zu berücksichtigen, dass der sogenannte «Mussverkehr» bereits zu einem grossen Teil auf die Auto-Bahnverbindung via Hergiswil abgewandert ist.

Das Ausmass des durch die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse zu gewinnenden Mehrverkehrs ist sehr schwer zu beurteilen. Beim Mussverkehr wird ein ins Gewicht fallender Zuwachs nicht zu erzielen sein. Es werden im Gegenteil grosse Anstrengungen unternommen werden müssen, um eine Abwanderung zum Strassenverkehr zu verhindern. Zusätzliche Frequenzen können dagegen beim Wintersportverkehr und beim Ausflugsverkehr während der Sommermonate gewonnen werden. Beim Wintersportverkehr handelt es sich hauptsächlich

lich um Wochenendverkehr. Ausflugsfahrten in Wintersportgebiete werden nur bei günstigen Schneesverhältnissen und bei günstiger Witterung ausgeführt. Diese Voraussetzungen sind an höchstens 10–15 Sonntagen erfüllt. Ferner ist zu berücksichtigen, dass die Ausflugsreisenden zu einem grossen Teil verbilligte Taxen geniessen. Die durch Mehrverkehr erzielbaren Einnahmen schätzen wir nach eingehender Prüfung der Verhältnisse auf höchstens 50 000 Franken.

Die Zusammenstellung der oben ermittelten Beträge ergibt, dass die zukünftigen Einnahmen aus dem Personenverkehr im Jahresdurchschnitt rund 710 000 Franken betragen werden. Wenn die beabsichtigte Tarifierhöhung im Personenverkehr in Kraft tritt, so werden dieselben auf rund 780 000 Franken ansteigen.

b. Die Erträge aus dem Güterverkehr

Die Entwicklung der Erträge aus dem Güterverkehr ist in Tabelle 4 dargestellt. Die starke Zunahme des Ertrages aus dem Postverkehr von 1953 auf 1954 geht auf die Neuregelung der Entschädigung für Posttransporte zurück. Auffallend ist der Rückgang beim Tierverkehr, der praktisch vollständig an die Autokonzurrenz verloren ging. Im Gegensatz zu den meisten andern Bahnen spielt der Wagenladungsverkehr bei der StEB nur eine geringe Rolle. Die für das Einzugsgebiet dieser Bahn bestimmten oder aus demselben stammenden Wagenladungsgüter werden in Hergiswil oder in Luzern umgeschlagen. Es ist daher damit zu rechnen, dass der Wagenladungsverkehr nach dem Bau der Verbindungsbahn an Bedeutung gewinnen wird. Aus diesem Grunde haben wir die in Frage kommenden Gütermengen so genau wie möglich ermitteln lassen. Da sich oberhalb Stans sehr wenig Industrie angesiedelt hat, wird der grösste Teil dieses Verkehrs von der zukünftigen Bahnunternehmung nur auf einer kurzen Strecke befördert werden können. Da ferner die Wagenladungstarife wesentlich niedriger sind als die Stückgutarife, wird die Zunahme der Erträge weit hinter der Zunahme der beförderten Tonnen zurückbleiben. Die bereits unter *a* skizzierte Änderung in der Preisbildung wird sich im Güterverkehr ebenfalls auswirken.

Tabelle 4: Die Erträge der StEB aus dem Güterverkehr seit 1948

Jahr	Gepäck- und Expressgut Fr.	Postverkehr Fr.	Tierverkehr Fr.	Stückgut und Wagenladungen Fr.	Gesamtertrag Fr.
1948	31 744	18 999	3442	55 961	110 147
1949	32 011	20 108	3078	46 960	102 158
1950	29 542	20 686	1623	49 610	101 461
1951	30 166	20 884	1268	46 923	99 242
1952	33 530	27 276	1134	68 236	130 177
1953	31 966	37 928	1117	51 520	122 532
1954	29 354	50 206	1021	55 680	136 262
1955	31 458	51 623	996	53 574	137 652
1956	30 663	52 472	722	58 150	142 008
1957	32 676	53 457	527	59 990	146 650

Ganz allgemein muss im weitern berücksichtigt werden, dass sämtliche Bahnen in Zukunft mit einer zunehmenden Autokonkurrenz zu rechnen haben werden. Diese wird den aus der Neuansiedlung von Industrien zu erwartenden Mehrverkehr infolge der billigeren Tarife zu einem bedeutenden Teil an sich ziehen.

Wir veranschlagen die zukünftigen Erträge aus dem Güterverkehr wie folgt:

	Fr.
Gepäck- und Expressgutverkehr	35 000
Postverkehr	65 000
Tierverkehr	1 000
Stückgut und Wagenladungen	85 000
	<u>186 000</u>
Total	<u>186 000</u>

c. Die Nebeneinnahmen

Unter dem Titel Nebeneinnahmen werden in den Betriebsrechnungen der Eisenbahnen die Erträge aus den Betriebsbesorgungen für andere Verwaltungen, aus der Verpachtung und Vermietung von Bahnstrecken, Fahrzeugen, Gebäuden, Lokalen und Grundstücken, aus Leistungen und Lieferungen für Dritte sowie eine Anzahl verschiedener Einnahmen (z. B. Leistungen der Versicherungsgesellschaften für Sachschäden, Entschädigung der Postverwaltung für Parallelfahrten usw.) aufgeführt. Die Nebeneinnahmen erreichten während der letzten 10 Jahre im Durchschnitt rund 66 000 Franken. Sie werden nach dem Bau der Verbindungsbahn hauptsächlich in drei Punkten eine Änderung erfahren. Erstens dürfte die Entschädigung der Dampfschiffgesellschaft des Vierwaldstättersees für Dienstleistungen der StEB in Stansstad kleiner werden; zweitens wird die Entschädigung der Post für Parallelfahrten wegfallen; drittens hätten die Schweizerischen Bundesbahnen die StEB für die Führung der Züge zwischen Hergiswil und Luzern zu entschädigen, wogegen den SBB die Taxanteile für diese Strecke zufließen würden. Die Traktionsentschädigung wird aus Gründen der Gleichbehandlung nur für Züge bezahlt werden können, deren Fahrpläne und Frequenz die Führung nach oder ab Luzern rechtfertigt. Ihre Höhe hängt vom definitiven Betriebskonzept ab. Auf Grund der heutigen Unterlagen schätzen wir sie auf 45 000 bis 75 000 Franken. Die gesamten Nebeneinnahmen können mit rund 100 000 bis 130 000 Franken in die Rechnung eingesetzt werden.

2. Der Aufwand

a. Die Personalkosten

Die Personalkosten sind in der Periode von 1948–1957 um rund 100 000 Franken angestiegen. Im Voranschlag für das Jahr 1958 sind sie mit 566 000 Franken aufgeführt. Die technische Erneuerung der Unternehmung wird Personaleinsparungen ermöglichen. Da den Zügen auf der Bergstrecke keine Berglokomotiven mehr beigegeben werden müssen, können 5 Maschinisten ein-

gespart werden. Im Fahr- und Werkstättendienst werden 2 Mann weniger benötigt werden als heute. Die Aufhebung der Kraftstation Obermatt wird weitere Personaleinsparungen möglich machen; diese kommen aber in den Personalkosten nicht zum Ausdruck, da das Kraftwerk als Nebengeschäft behandelt wird. Die Kosten des Kraftwerkes werden der Bahn in Form des Strompreises belastet. Auf Grund der Lohnhöhe des Jahres 1958 werden die Personalkosten der zukünftigen Unternehmung rund 510 000 Franken betragen. Da wir unserer Untersuchung eine vollbeschäftigte Wirtschaft mit tendenziell steigenden Preisen zugrunde gelegt haben, wird in Zukunft mit steigenden Löhnen gerechnet werden müssen. Auch die Begehren der Arbeitnehmer um Reallohnverbesserungen und Arbeitszeitverkürzung werden ein Steigen der Personalausgaben bedingen.

b. Die Sachkosten

Die Sachkosten betragen in den letzten 10 Jahren durchschnittlich 220 000 Franken. Die technische Erneuerung der StEB wird kleinere Einsparungen ermöglichen. So wird die Bedienung der Brücke bei Grünenwald wegfallen. Da die überalterten Anlagen ersetzt werden, wird der Unterhalt kleinere Kosten verursachen. Dagegen wird es zweckmässig sein, die Verkehrswerbung etwas zu verstärken. Zusätzliche Kosten wird ferner die Versicherung des neuen Rollmaterials verursachen. Infolge der Verlängerung der Strecke und der Erhöhung der Geschwindigkeit ist mit einem vermehrten Verbrauch von elektrischer Energie zu rechnen. Im weitern wird die zukünftige Unternehmung den Schweizerischen Bundesbahnen für die Benützung der Station Hergiswil und des Bahnhofes Luzern Entschädigungen zu bezahlen haben. Diese sind nach den Bestimmungen des Artikels 34 des Eisenbahngesetzes zu berechnen. Sie werden je nach der Variante, nach der schliesslich die Station Hergiswil ausgebaut werden muss, jährlich zwischen 145 000 und 190 000 Franken schwanken. Die gesamten zukünftigen Sachkosten werden daher auf 390 000 bis 485 000 Franken anwachsen.

c. Die Abschreibungskosten

Die Abschreibungskosten wurden auf Grund der Anschreibungsordnung für die schweizerischen konzessionierten Eisenbahn-, Trolleybus- und Schiffsfahrtsunternehmungen vom 22. Dezember 1958 (AS 1958, 1409) berechnet. Sie betragen rund 440 000 Franken. Da der Neubau eines Stationsgebäudes in Stans, die Neuerstellung eines Güterschuppens und die Renovation des Bahnhofgebäudes in Engelberg sowie die Anschaffung von Rollschemeln und der Umbau der Güterwagen zurückgestellt worden sind, ist damit zu rechnen, dass die Abschreibungskosten in Zukunft noch ansteigen werden.

3. Die Gegenüberstellung von Ertrag und Aufwand

Wenn man die Erträge und den Aufwand einander gegenüberstellt, so ergibt sich folgendes Bild:

Erträge	Fr.	Aufwand	Fr.
Personenverkehr . . .	780 000	Personalkosten	510 000
Güterverkehr	186 000	Sachkosten	390 000 bis
Nebeneinnahmen . .	100 000 bis		435 000
	<u>130 000</u>	Abschreibungskosten .	<u>440 000</u>
	<u>1 066 000 bis 1 096 000</u>		<u>1 340 000 bis 1 385 000</u>

Wenn man die günstigste Variante (1 096 000 Franken Erträge, 1 340 000 Franken Aufwand) mit der ungünstigsten (1 066 000 Franken Erträge, 1 385 000 Franken Aufwand) vergleicht, so erkennt man, dass sich der Aufwandüberschuss zwischen 244 000 Franken und 319 000 Franken bewegen wird. Auf Grund von Artikel 51 des Eisenbahngesetzes richtet der Bund den konzessionierten Bahnunternehmungen als Globalentschädigung für ihre gemeinwirtschaftlichen Leistungen einen jährlichen Beitrag von $33\frac{1}{3}$ Prozent an die vorgeschriebenen Abschreibungen aus. Das Defizit der Unternehmung wird daher um rund 146 000 Franken verkleinert. Ihre Erfolgsrechnung wird mit einem Fehlbetrag abschliessen, der zwischen 98 000 Franken und 173 000 Franken liegen wird. Bei der Beurteilung dieses Ergebnisses muss berücksichtigt werden, dass die Zinskosten von 880 000 Franken, die bei volkswirtschaftlicher Betrachtungsweise zu berücksichtigen sind, nicht verrechnet wurden, da der Unternehmung das Investitionskapital von 22 Millionen Franken ohne feste Verzinsung zur Verfügung gestellt werden soll. Ferner ist zu bedenken, dass die Personal- und Abschreibungskosten steigende Tendenz aufweisen, so dass langfristig eher mit einer Vergrösserung des Defizites gerechnet werden muss. Auch bei einer Verschlechterung der Wirtschaftslage würde das Defizit rasch anwachsen.

VI. Rechtsgrundlagen und Richtlinien für die Gewährung eines Bundesbeitrages

1. Die auf Grund des Privatbahnhilfe-Gesetzes von 1939 von Bund und Kantonen mit je 5,5 Millionen Franken in Aussicht genommene Hilfe zur technischen Sanierung der StEB kam unter der Herrschaft dieser Gesetzgebung nicht mehr zu Stande. Inzwischen ist dieses Gesetz durch Artikel 96 des am 1. Juli 1958 in Kraft getretenen Eisenbahngesetzes aufgehoben worden. Es ist daher abzuklären, auf welche Rechtsgrundlage heute die Finanzierung der technischen Erneuerung der StEB und des Baues der Verbindungsbahn gestellt werden kann. Dabei drängt sich wegen des engen technischen, wirtschaftlichen und rechtlichen Zusammenhanges ein beide Vorhaben umfassender einheitlicher Bundesbeschluss auf.

2. Dafür kann Artikel 56 des Eisenbahngesetzes nicht herangezogen werden. Unter der dort genannten Erstellung und Verbesserung von Anschlüssen unter Bahnen wird der technische und betriebliche Anschluss im Sinne von Artikel 33 des Gesetzes verstanden. Artikel 56 erlaubt somit die Verbesserung von An-

schlussverhältnissen in einem örtlich begrenzten Bereich zwischen schon bestehenden Bahnen zu fördern, nicht aber die Subventionierung des Baues einer neu konzessionierten Bahnstrecke.

Artikel 56 des Eisenbahngesetzes verlangt überdies, dass mit den Beiträgen von Bund und Kantonen die Wirtschaftlichkeit des Betriebes einer Bahn wesentlich gehoben werden könne. Auch dies schliesst im Falle der StEB und der neuen Verbindungsbahn die Berufung auf diese Bestimmung aus. Wie wir gezeigt haben, muss mit hoher Wahrscheinlichkeit dauernd mit Betriebsdefiziten gerechnet werden. Diese Prognose würde es an und für sich eher rechtfertigen, Leistungen des Bundes und der Kantone in Anwendung von Artikel 57 des Eisenbahngesetzes zum Zwecke der Umstellung auf einen Strassen-transportbetrieb vorzusehen.

3. Da die Konzession für Bau und Betrieb der Verbindungsbahnstrecke erteilt wurde, wird sich der Bund wohl bereit finden müssen, in einem gewissen Ausmass an den Bau dieser Verbindungsbahn und damit im Zusammenhang auch an die technische Erneuerung der Stammstrecke beizutragen. Dies rechtfertigt aber unter den hier obwaltenden Verhältnissen einen besondern Bundesbeschluss, wofür als Rechtsgrundlage nur Artikel 23, Absatz 1 und Artikel 26 der Bundesverfassung in Betracht fallen können, zumal wir schon in unserer Botschaft von 1956 die Verbindungsbahnstrecke als öffentliches Werk im Sinne von Artikel 23, Absatz 1 der Bundesverfassung bezeichnet haben (BBl 1956, I, 748).

Diese Bestimmung gibt dem Bunde das Recht, im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines grossen Teiles derselben auf seine Kosten öffentliche Werke zu errichten oder finanziell zu unterstützen. Artikel 23 der Bundesverfassung ist an Stelle des Artikels 21 der Bundesverfassung von 1848 getreten, welcher letzterer anerkanntermassen insbesondere im Hinblick auf die Einführung der Eisenbahnen aufgenommen worden war. Seit 1874 dient Artikel 26 der Bundesverfassung als Rechtsgrundlage für Erlasse im Bereiche des Eisenbahnwesens. Nach ihm ist die Gesetzgebung über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen Bundessache. Da der Bund den Bau von Eisenbahnen gesetzlich regeln und sogar selber an die Hand nehmen kann, ist er nach herrschender Meinung auch befugt, den Bau von Eisenbahnen bloss finanziell zu unterstützen. Dennoch haben die Bundesbehörden in konstanter Praxis auch nach Erlass des Artikels 26 der Bundesverfassung die Gewährung von Beiträgen an den Bau von Eisenbahnen als Förderung öffentlicher Werke jeweils auf Artikel 23, Absatz 1 der Verfassung gestützt. So wurde er angerufen für die Subventionierung der Alpdurchstiche (Gotthard- und Monte-Ceneri-Bahn, Simplondurchstich, Lötschbergtunnel) und des Schmalspurnetzes im Kanton Graubünden, ferner für Beiträge an die Schöllenen- und die Furka-Oberalp-Bahn. Er diente vor dem neuen Eisenbahngesetz und neben Artikel 26 der Bundesverfassung auch als Rechtsgrundlage für die seit dem Ersten Weltkrieg wiederholt notwendig gewordenen Erlasse für den technischen Ausbau von Bahnen.

Die eidgenössischen Räte entscheiden von Fall zu Fall nach freiem Ermessen, ob ein Bauvorhaben als öffentliches Werk im Sinne von Artikel 23, Absatz 1 der Bundesverfassung anzusprechen ist. Die bisherigen Anwendungsfälle lassen erkennen, dass die genannte Bestimmung nicht eng nach ihrem Wortlaut auszulegen ist. So wurden Bundesbeiträge nicht nur für die eigentliche «Errichtung», also den Bau von Eisenbahnen bewilligt, sondern auch für ihre technische Umgestaltung und Erneuerung (Elektrifizierung). Demnach darf neben dem Bau der Verbindungsbahnstrecke auch der technische Ausbau der Stammstrecke als Errichtung eines öffentlichen Werkes angesehen werden. Verfassungsmässigen Bedenken gegenüber der Anwendung von Artikel 23, Absatz 1 der Bundesverfassung auf die Erneuerung der Stammstrecke können bei gleichzeitiger Heranziehung von Artikel 26 der Bundesverfassung mit der dort statuierten umfassenden Gesetzgebungskompetenz des Bundes nicht aufkommen. Auch die übrigen Voraussetzungen für die Anwendung von Artikel 23, Absatz 1 der Bundesverfassung sind erfüllt. So ist unbestritten, dass die konzessionierten Bahnunternehmungen auf Grund der ihnen durch die Konzession zukommenden Rechtsstellung als «öffentliche Werke» zu gelten haben. Das «Interesse der Eidgenossenschaft oder eines grossen Teiles derselben» an der Verwirklichung des Projektes kann wohl ebenfalls bejaht werden. Angesichts der Tatsache, dass die Bundesversammlung ihre Unterstützung schon öfters Werken hat zukommen lassen, die lediglich das Gebiet eines einzelnen Kantons betrafen, kann im vorliegenden Fall das von der Bundesverfassung geforderte erhebliche öffentliche Interesse nicht bestritten werden. Das Bahnprojekt hat für das ganze Gebiet der Engelberger Aa und damit für zwei Kantone Bedeutung.

4. Was das Ausmass der Bundeshilfe anbelangt, so besteht für eine auf Artikel 23, Absatz 1 der Bundesverfassung gestützte Bundesbeteiligung keine ausdrückliche Begrenzung. Der Umfang des Bundesbeitrages wird jeweils von Fall zu Fall festgelegt.

Über die Höhe solcher Beiträge des Bundes hat sich seit Jahrzehnten eine feste Praxis herausgebildet. Für das Zusammenwirken von Bund und Kantonen gestaltete sich als Regel heraus, dass die Kantone, eventuell in Verbindung mit den Gemeinden, mindestens die Hälfte der Hilfeleistung zu übernehmen hatten, so z.B. auf Grund von

- Artikel 5, Absatz 3 des Bundesgesetzes vom 2. Oktober 1919 über die Unterstützung von privaten Eisenbahn- und Dampfschiffsunternehmungen zum Zwecke der Einführung des elektrischen Betriebes (BS 7, 242),
- Artikel 17 des Bundesgesetzes vom 6. April 1939 über die Hilfeleistung an private Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmungen (BS 7, 248).

Im vorliegenden Fall kann nur die Rücksicht auf die schwache Finanzkraft der beiden beteiligten Kantone es rechtfertigen, von dieser seit Jahrzehnten gehandhabten Regel abzuweichen. Wir schlagen Ihnen daher vor, der Bund möge sich an den Kosten der technischen Erneuerung der StEB und des Baues

einer Verbindungsbahn zwischen Stansstad und Hergiswil mit zwei Dritteln, jedoch mit höchstens 14,667 Millionen Franken an den auf 22 Millionen Franken veranschlagten Baukosten beteiligen. Die Restfinanzierung des Projektes ist von den beteiligten Kantonen zu übernehmen, die sich dazu mit Schreiben vom 5. Januar 1959 verpflichtet haben. Damit wird unserem in der Botschaft von 1956 (BBl 1956, I, 759) ausgesprochenen Wunsche Rechnung getragen, die Kantone möchten sich an der Verwirklichung des Projektes finanziell erheblich beteiligen.

5. Schliesslich sind noch die rechtlichen Aspekte der Betriebsdefizitdeckung zu betrachten.

Im Gegensatz zu den seitens der beteiligten Kantonsregierungen geäusser-ten Erwartungen haben die Berechnungen des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements ergeben, dass auch eine gemäss dem vorliegenden Gesamtprojekt erstellte und ausgebaute Bahn mit einem jährlichen Betriebsfehlbetrag von 98 000 bis 173 000 Franken rechnen muss.

Die Hauptfrage ist die, ob sich der Bund gestützt auf das seit 1. Juli 1958 in Kraft stehende Eisenbahngesetz an der Defizitdeckung der technisch erneuerten und durch die Verbindungsbahnstrecke ergänzten StEB beteiligen kann. Diese Frage ist zu verneinen; denn die Hilfe für die Aufrechterhaltung des Betriebes einer notleidenden konzessionierten Bahnunternehmung ist nach Artikel 58, Absatz 1, dieses Gesetzes nur solange möglich, als sie für den allgemeinen Verkehr des Landes oder einer Landesgegend unentbehrlich ist. Es ist schon in unserer Botschaft von 1956 darauf hingewiesen worden, dass es möglich gewesen wäre, dem Tal der Engelberger Aa eine Verkehrsbedienung mit einem Automobildienst zu verschaffen, welche sich mit derjenigen der Bahnlösung hätte vergleichen lassen und zudem finanziell vorteilhafter gewesen wäre. Dies bedeutet, dass für jenes Tal eine Bahn nicht als unentbehrlich zu bezeichnen ist. Damit entfällt aber die Voraussetzung für eine Finanzhilfe des Bundes zur Deckung der Betriebsdefizite der um die Verbindungsbahnstrecke erweiterten StEB. Trotz dieses Sachverhaltes stehen die Kantonsregierungen von Obwalden und Nidwalden zur Bahnlösung und haben im bereits erwähnten Schreiben vom 5. Januar 1959 ihre Bereitschaft erklärt, die Deckung der zu erwartenden Defizite zu übernehmen.

VII. Erläuterungen zum Entwurf und Schlussbemerkungen

Artikel 1 bestimmt das Ausmass des Bundesbeitrages. Dieser beträgt $66\frac{2}{3}$ Prozent der veranschlagten Baukosten von 22 Millionen Franken, jedoch höchstens 14,667 Millionen Franken. Überschreitungen des Kostenvoranschlages gehen vollständig zulasten der beteiligten Kantone. Werden die veranschlagten Kosten unterschritten, so wird der Bundesbeitrag $66\frac{2}{3}$ Prozent der tatsächlich entstandenen Kosten betragen.

Artikel 2 verpflichtet die beiden Kantone Obwalden und Nidwalden, allfällige Betriebsdefizite der um die Verbindungsbahnstrecke erweiterten StEB zu übernehmen.

Artikel 3 enthält die in Subventionsbeschlüssen übliche Bestimmung, wonach die Einzelheiten über die Ausrichtung des Bundesbeitrages in einer Vereinbarung zwischen Bund und den genannten Kantonen einerseits und der Bahnunternehmung anderseits zu ordnen sind. Gemäss Artikel 14 des Eisenbahngesetzes steht Bund und Kantonen, welche namhafte Beiträge an eine Bahnunternehmung gewähren, das Recht zu, sich in der Verwaltung vertreten zu lassen. Dieses Vertretungsrecht wird im vorliegenden Falle praktische Bedeutung erlangen. Nach Artikel 64, Absatz 1, des Eisenbahngesetzes sind nicht rückzahlbare Bausubventionen von der Baurechnung abzuziehen. Der gleiche Zweck würde erreicht, wenn Bund und Kantone ihren Beitrag in die Form der Aktienkapitalbeteiligung kleiden würden. Ferner ist in dieser Vereinbarung der Zeitpunkt der Fälligkeit der einzelnen Zahlungen zu ordnen. Diese haben sich nach den Arbeitsfortschritten zu richten. Endlich können vom Bundesrat an die Gewährung der Beiträge Auflagen zur Rationalisierung der Verwaltung und des Betriebes geknüpft werden.

Artikel 5 regelt die in der Botschaft von 1956 (BBl 1956, I, 760) besprochene Übertragung der Konzession vom Kanton Nidwalden auf die StEB.

* * *

Auf Grund dieser Erwägungen und der neuen Berechnungen kann die Sachlage bei der Verwirklichung der geplanten Eisenbahnlösung wie folgt zusammengefasst werden:

Die Gesamtkosten der technischen Erneuerung der Stammstrecke der StEB und des Baues der Verbindungsbahnstrecke Stansstad–Hergiswil sind mit 22 Millionen Franken zu veranschlagen. Der Bund kann sich daran auf Grund der Artikel 23, Absatz 1 und 26 der Bundesverfassung mit zwei Dritteln, jedoch mit höchstens 14,667 Millionen Franken beteiligen. Die Restfinanzierung, einschliesslich der Finanzierung allfälliger Kostenüberschreitungen, wird von den beteiligten Kantonen zugesichert.

Ausserdem ist mit einem jährlichen Betriebsdefizit von mindestens 98 000 bis 173 000 Franken zu rechnen. Die beteiligten Kantone haben sich bereit erklärt, dieses Defizit ebenfalls zu übernehmen.

Die Kantone werden sich innerhalb der in Artikel 4 des Beschlussesentwurfes genannten Frist darüber auszusprechen haben, ob sie den Bundesbeitrag zu den genannten Bedingungen annehmen. Sollte dies nicht der Fall sein, so müsste eine andere Lösung des Verkehrsproblems im Tal der Engelberger Aa gesucht werden.

Wir beehren uns, Ihnen, gestützt auf diese Darlegungen, den nachfolgenden Beschlussesentwurf zur Annahme zu empfehlen. Gleichzeitig beantragen wir

Ihnen, das Postulat Nr. 6125 des Ständerates vom 2. Oktober 1951 betreffend die Verkehrsverhältnisse in Nidwalden abzuschreiben.

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

Bern, den 20. Januar 1959.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

P. Chaudet

Der Bundeskanzler:

Ch. Oser

(Entwurf)

Bundesbeschluss
über
**die technische Erneuerung der Stansstad-Engelberg-Bahn
und über den Bau einer Verbindungsbahn
zwischen Stansstad und Hergiswil**

Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft
gestützt auf die Artikel 23 und 26 der Bundesverfassung,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 20. Januar 1959,

beschliesst:

Art. 1

Die Eidgenossenschaft beteiligt sich an der technischen Erneuerung der Stansstad-Engelberg-Bahn und am Bau einer Verbindungsbahn zwischen Stansstad und Hergiswil mit zwei Dritteln, jedoch mit höchstens 14,667 Millionen Franken, an den auf 22 Millionen Franken veranschlagten Kosten, unter der Bedingung, dass die Kantone Nidwalden und Obwalden den Restbetrag übernehmen.

Allfällige Kostenüberschreitungen gehen zulasten der genannten Kantone.

Art. 2

Allfällige Betriebsdefizite, der um die Verbindungsbahnstrecke erweiterten Elektrischen Bahn Stansstad-Engelberg AG., werden mit Einschluss der ihr durch die Eisenbahngesetzgebung vorgeschriebenen Abschreibungen von den genannten Kantonen gedeckt.

Art. 3

Eine zwischen dem Bundesrat und den genannten Kantonen einerseits und der Bahnunternehmung andererseits abzuschliessende Vereinbarung bestimmt das Nähere über die Form und Ausrichtung der Leistung des Bundes, dessen Vertretung in den Organen der Bahngesellschaft und über die weiteren vom Bundesrat der Bahnunternehmung im Interesse eines rationellen Betriebes zu stellenden Bedingungen.

Art. 4

Den genannten Kantonen wird eine Frist von einem Jahr gewährt, um sich auf Grund der entsprechenden Landsgemeindebeschlüsse darüber zu erklären, ob sie diesen Bundesbeschluss annehmen.

Der Bundesrat wird ermächtigt, die Frist um längstens ein Jahr zu erstrecken.

Der Bundesbeschluss fällt dahin, wenn dessen Annahme nicht fristgemäss erfolgt.

Art. 5

Nach Erklärung der Annahme dieses Beschlusses und nach Unterzeichnung der in Artikel 3 genannten Vereinbarungen, ist die dem Kanton Nidwalden am 29. September 1956 erteilte Konzession für eine Eisenbahn von Stansstad nach Hergiswil auf die Elektrische Bahn Stansstad-Engelberg AG. zu übertragen.

Art. 6

Dieser Beschluss ist nicht allgemein verbindlich und tritt sofort in Kraft. Der Bundesrat wird mit dem Vollzug beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung zu einem Bundesbeschluss über die technische Erneuerung der Stansstad-Engelberg-Bahn und über den Bau einer Verbindungsbahn zwischen Stansstad und Hergiswil (Vom 20. Januar 1959)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1959
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	04
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	7759
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	29.01.1959
Date	
Data	
Seite	49-73
Page	
Pagina	
Ref. No	10 040 467

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.