

10 162

Botschaft
des Bundesrates an die Bundesversammlung
über die Erteilung einer neuen Konzession für die
Brienz-Rothorn-Bahn

(Vom 23. Dezember 1968)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir beehren uns, Ihnen mit dieser Botschaft einen Beschlussesentwurf über die Erteilung einer neuen Konzession für die Brienz-Rothorn-Bahn zu unterbreiten.

I. Geschichtlicher Rückblick

Das Brienzer Rothorn war bereits im neunzehnten Jahrhundert ein bekannter und gut besuchter Aussichtspunkt des Berner Oberlandes. Im Jahre 1889 legte Alexander Lindner, Ingenieur in Luzern, ein Zweimillionenprojekt für eine Zahnradbahn auf das Brienzer Rothorn vor. Mit Bundesbeschluss vom 20. Dezember 1889 erteilte die Bundesversammlung einem Initiativkomitee zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession auf 50 Jahre für den Bau und Betrieb einer Zahnradbahn auf das Rothorn (Eisenbahnaktensammlung [EAS] 10 228). In Artikel 13 der Konzession wurde die Gesellschaft ermächtigt, den Betrieb auf die Sommermonate zu beschränken. Die Gesellschaft hat von Anfang an darauf verzichtet, die Bahn auch im Winter in Betrieb zu nehmen. Ein wesentliches Bedürfnis für einen Winterbetrieb, der zudem stark lawinengefährdet wäre, hat nie bestanden.

Der Finanzierungsplan sah eine Emission eines Obligationenkapitals von 1 800 000 Franken und eines Aktienkapitals von 1 200 000 Franken vor. Der Emission war ein grosser Erfolg beschieden. Das aufgelegte Obligationenkapital wurde dreimal und dasjenige der Aktien siebenundachtzigmal überzeichnet. Die Bauarbeiten verliefen ohne Verzögerung, so dass bereits am 31. Oktober 1891 eine Lokomotive bis auf das Brienzer Rothorn fahren konnte. Der Bahnbetrieb wurde im Frühjahr 1892 eröffnet. In der Zwischenzeit waren aber zahlreiche Aktionäre mit der Einzahlung auf das Aktienkapital in Verzug geraten. Die zur Vollendung des Bahnbaues notwendigen Barmittel konnten nicht mehr einge-

bracht werden. Nach erfolglos verlaufenen Sanierungsversuchen deponierte die zahlungsunfähig gewordene Gesellschaft im Winter 1892/93 ihre Bilanz. Im Jahre 1894 erwarb die Bauunternehmung die Bahn zu Eigentum (EAS 13 112). In den darauffolgenden Jahren ist der Bahnbetrieb stets defizitär geblieben. Im Jahre 1900 gelang es einer Gruppe von Verkehrsinteressenten, eine neue Brienz-Rothorn-Bahn-Unternehmung zu gründen, deren Aktienkapital 700000 Franken betrug. Die Gesellschaft übernahm die Bahn samt Grund und Rechten sowie das im Jahre 1894 erstellte Hotel Rothorn Kulm völlig schuldenfrei (EAS 16 170). Der Verkehr nahm nur langsam zu, und die Unternehmung stand andauernd unter dem Druck der Geldknappheit. Beim Ausbruch des Ersten Weltkrieges im August 1914 musste der Betrieb wegen ungenügender Frequenz noch im selben Jahre stillgelegt werden. Von der am 26. September 1916 von der Bundesversammlung erteilten Befugnis, die Bahn abzubauen (EAS 32 75), hat die Unternehmung allerdings keinen Gebrauch gemacht. Sie hat sich aber erst im Jahre 1931 entschlossen, den Bahnbetrieb wieder aufzunehmen. In den darauffolgenden Jahren erzielte die Bahn befriedigende Ergebnisse. Eine Ausnahme bildeten das Jahr 1934, eines der schlimmsten Krisenjahre des schweizerischen Reiseverkehrs, sowie die Jahre des Zweiten Weltkrieges. Der Frequenzverlust konnte aber jedesmal aufgeholt werden. Nachdem der Verkehr sich in den Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg besonders stark entwickelt hatte, befasste sich die Unternehmung mit der Frage der Modernisierung der Bahn. Am 21. Juni 1958 hat die Generalversammlung der Brienz-Rothorn-Unternehmung AG auf Antrag des Verwaltungsrates einstimmig beschlossen, von einer technischen Verbesserung der Dampfzahnradbahn abzusehen und sie durch eine Luftseilbahn zu ersetzen. Als nach Bekanntgabe dieses Beschlusses ein grosser Teil der Öffentlichkeit für die Beibehaltung der Dampfzahnradbahn eintrat, wurde das Projekt einer Luftseilbahn einstweilen nicht mehr weiter verfolgt.

II. Technischer Zustand der Bahn

Die Talstation der Brienz-Rothorn-Bahn (568 m ü. M.) liegt in der Nähe des Landeplatzes Brienz des Schiffsahrtsbetriebes der Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon auf dem Thuner- und Brienzensee und gegenüber der SBB-Station Brienz der Brünigbahn. Die mittlere Neigung der Bahn beträgt 225 Promille und die grösste 250 Promille. Die Eigentumslänge der Linie misst 7596 m. Das eine Gesamtlänge von 8526 m aufweisende Geleise von 0,8 m Spurweite ist durchgehend mit Zahnstangen System Abt für Bergbahnen versehen. Die Geleise liegen vollständig auf bahneigenem Trasse. Aus topographischen Gründen mussten neun Tunnels von 694 Metern Gesamtlänge sowie 14 Brücken von 57 Meter Gesamtweite und Wasserdurchlässe gebaut werden. Von den insgesamt 15 Kreuzungen der Bahn mit Wegen wurden vier als Unterführung gebaut. Die Fahrt auf den Gipfelgrat, wo die Bergstation Rothorn Kulm gelegen ist (2249 m ü. M.), dauert etwas weniger als eine Stunde. Die Zwischenstation Planalp liegt 1346 Meter über Meer.

Je nach Niederschlagsmenge und Witterungsverhältnissen im Winter hat die Unternehmung vor der jährlichen Betriebsaufnahme oft umfangreiche Schneeräumungs- und Instandstellungsarbeiten vorzunehmen. Im Frühjahr 1942 wurde die eiserne 47 Meter lange Kühmaadbrücke durch eine Lawine zerstört. Die an ihrer Stelle gebaute Holzbrücke musste jeden Herbst abmontiert und im Frühjahr wieder aufgestellt werden, bis sie im Jahre 1962 mit einem Kostenaufwand von 200000 Franken durch einen Damm ersetzt werden konnte. In den Jahren 1963 und 1966 wurden die Ausweichstellen Oberstaffel und Geldried um 18 Meter und im Jahre 1967 jene der Station Planalp um 21 Meter Geleise verlängert. Dadurch konnte das Kreuzen der Züge beschleunigt werden. Die gesamte Strecke wird gegenwärtig neu geschottert und gekrampt. Zu diesem Zweck wurden eigens ein Gleisstopfgerät und eine Laschen- und Schwellenschraubmaschine für zusammen 20000 Franken angeschafft. Für die Schneeräumungsarbeiten im Frühling verfügt die Unternehmung über eine eigene Schneefräse. Dennoch müssen öfters private Unternehmungen zu den Räumungsarbeiten zugezogen werden.

Der gegenwärtige Fahrzeugbestand setzt sich aus sieben Dampflokomotiven, neun Personenwagen und zwei Güterwagen zusammen. Bei der Betriebseröffnung im Jahr 1892 verfügte die Unternehmung über fünf Lokomotiven. Die günstige Verkehrsentwicklung seit dem Jahre 1931 veranlasste die Unternehmung, neue Triebfahrzeuge anzuschaffen. In den Jahren 1933 und 1936 wurden zwei moderne Dampflokomotiven dem Verkehr übergeben. Das Leistungsvermögen der vier alten Lokomotiven der Baujahre 1891/92 wurde in den Jahren 1935/36 durch Umbau von Nassdampf auf Heissdampf erhöht. Eine weitere aus der Zeit des Bahnbaues stammende Maschine wurde im Jahre 1940 ausrangiert und 1963 durch eine von der Monte-Generoso-Bahn erworbene Dampflokomotive ersetzt. Die Leistung der alten Lokomotiven ist ausreichend für einen Personenwagen mit einem Fassungsvermögen von 40 bis 56 Sitzplätzen und jene der beiden neuen Maschinen für zwei Personenwagen mit insgesamt 80 bis 88 Sitzplätzen. Die Bahn verfügt über ein Sitzplatzangebot für insgesamt 403 Personen. Bei den Personenwagen handelt es sich mit Ausnahme zweier Fahrzeuge um offene Modelle. Die Unternehmung beabsichtigt, zwei alte Personenwagen durch leichte Wagen moderner Bauart und mit grösserem Fassungsvermögen zu ersetzen.

Der technische Zustand der Bahnanlagen und der festen Einrichtungen sowie der Fahrzeuge ist befriedigend. Die Unternehmung war aber bei Spitzenverkehr nicht immer in der Lage, der Nachfrage zu entsprechen. Nachdem die Unternehmung im Jahre 1958 darauf verzichtet hatte, die Dampfzahnradbahn durch eine Luftseilbahn zu ersetzen, befasst sie sich seither wiederum mit der Frage der Erneuerung der Bahn. Sie hat ein Gutachten ausarbeiten lassen, in welchem die Einführung einer neuen Traktionsart geprüft wird. Die Bahnverwaltung hat noch keine Wahl unter den vorgeschlagenen Varianten getroffen. Auf die seinerzeit gefasste Absicht, die Entwicklung des Gasturbinenbaus eingehend zu verfolgen, wurde inzwischen verzichtet. Zur Zeit wird die Einführung des diesel-elektrischen oder des diesel-hydraulischen Betriebes näher geprüft.

III. Verkehrsleistung und finanzielle Lage

Die Hauptursache für die nach der Betriebseröffnung während Jahren unzureichend gebliebenen Betriebsergebnisse lag in den von den Projektverfassern nicht zum vornherein erkannten ungenügenden Verkehrsfrequenzen. Die den Rentabilitätsberechnungen für den ungünstigsten und günstigsten Fall zugrunde gelegten 12000 und 25000 Reisenden im Jahre haben sich nachträglich als unzutreffend erwiesen. Im Eröffnungsjahr sind nur 4281 Personen auf das Briener Rothorn gefahren. Die Bahn beförderte erstmals im Jahre 1902 knapp 11 000 Personen. Die jährlichen Einnahmen waren entsprechend gering. Anstelle der von den Gründern auf mindestens 192000 Franken errechneten jährlichen Betriebserträge warf der Personenverkehr in den Jahren 1893 bis 1899 im Jahresdurchschnitt nur 31700 Franken ab. Mit Ausnahme des Betriebsergebnisses des Eröffnungsjahres, das einen Ertragsüberschuss von 15530 Franken brachte, waren die Geschäftsabschlüsse fortwährend defizitär. Das jährliche Betriebsdefizit betrug von 1893 bis 1899 im Mittel 10675 Franken. Der neuen Aktiengesellschaft, welche die Bahn im Jahre 1900 übernommen hatte, gelang es nicht, aus der Periode der jährlichen Betriebsdefizite herauszukommen. Die Anzahl der beförderten Passagiere stieg nach 1900 nur langsam an. Der im Jahre 1911 erreichte Höchststand von 15670 beförderten Personen fiel bereits im darauffolgenden Jahr auf 10430 Personen zurück. Der Beginn des Ersten Weltkrieges im Jahre 1914 brachte einen Rückschlag in der Frequenz auf 4824 Passagiere, worauf die Unternehmung den Betrieb einstellte. Das durchschnittliche jährliche Betriebsdefizit der Jahre 1900 bis 1914 betrug 11976 Franken.

Im Hinblick auf eine Wiederinbetriebnahme der Bahn wurden die noch vorhandenen bescheidenen Geldmittel durch die Ausgabe neuer Aktien im Jahre 1930 auf 348000 Franken erhöht. Die Ausführung der Bauarbeiten war derart vorzüglich, dass der Unternehmung auch nach sechzehnjährigem Unterbruch des Bahnbetriebes hohe Instandstellungskosten für den Unter- und Oberbau erspart blieben. Die Gesellschaft hat dagegen für zum Teil verfallene Hochbauten beträchtliche Summen ausgegeben. Die fünf Dampflokomotiven mussten einer Totalrevision unterzogen werden. Der Betriebsaufnahme, welche im Jahre 1931 stattfand, war ein voller Erfolg beschieden. Die Bahn beförderte im ersten Jahr 27000 Personen. Im Jahre 1932 ist diese Zahl auf über 30000 Personen gestiegen. Die Unternehmung beschloss mit Rücksicht auf diese günstige Entwicklung im Herbst 1932, das Aktienkapital um 100000 Franken zu erhöhen und eine Zugskomposition (eine Dampflokomotive und einen Personenwagen) anzuschaffen. Die Vergrößerung des Fahrzeugparkes hat sich als notwendig erwiesen, denn im Jahre 1933 fuhren bereits 37000 Personen mit der Bahn. Im Jahre 1934, wie bereits erwähnt eines der schlimmsten Krisenjahre im schweizerischen Reiseverkehr, verringerte sich die Zahl der Bahnbenützer auf 32370 Personen. Nachher entwickelte sich der Verkehr wieder in stark aufsteigender Linie bis zum Jahre 1937, in welchem 60000 Passagiere die Bahn benützten. In den darauffolgenden Jahren wirkten sich die politischen Wirren in Europa und der Ausbruch des Zweiten Weltkrieges ungünstig auf den Bahnverkehr aus. Im Jahre 1940 erfolgte denn

auch ein Rückschlag im Personenverkehr auf 23463 Passagiere. Dieser Verlust konnte in den darauffolgenden Jahren langsam aber stetig aufgeholt werden, so dass die Verkehrsspitze des Jahres 1937 (60000 Passagiere) bereits im Jahre 1947 mit 67806 Fahrgästen übertroffen wurde. Diese Verkehrszunahme dauerte an. Im Jahre 1964 wurden 106009 Bahnbenützer gezählt. Die im Jahre darauf auf 95336 abfallende Zahl der Passagiere stieg im Jahre 1966 wieder auf 99527 an.

Die im Jahre 1931 eingetretene günstige Entwicklung des Personenverkehrs der Brienz-Rothorn-Bahn widerspiegelt sich in den jährlich ansteigenden Einnahmen. Der Einnahmendurchschnitt der Jahre 1931 bis 1938 liegt bei 100000 Franken. Die Bahn war denn auch in der Lage, den Erwerb von zwei neuen Lokomotiven und die Modernisierung der bestehenden Maschinen selbst zu finanzieren. Nach den rückläufigen Ertragsjahren während des Zweiten Weltkrieges wurden nach 1947 wiederum alljährlich steigende Einnahmen erzielt. Seit dem Jahre 1960 wiesen die Betriebsrechnungen Überschüsse auf, mit Ausnahme des Jahres 1963, das mit einem Betriebsdefizit von 926 Franken abschloss. Die Betriebsüberschüsse schwankten von 1960 bis 1965 (mit Ausnahme des Jahres 1963) zwischen 2225 und 75713 Franken. Das Jahr 1966 brachte ein Betriebsdefizit von 181359 Franken. Der Grund dafür liegt in den im Vergleich zu den vorherigen Jahren besonders hohen Unterhaltskosten, welche durch Lawinnenniedergänge verursacht wurden. Dividenden sind nie ausbezahlt worden.

Die Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1967 schloss mit einem Passivsaldo von 8992 Franken ab (1966: 8284 Franken). Gemäss Bilanz per 31. Dezember 1967 figurieren unter den Aktiven der Bahn 692075 Franken (Anlagevermögen 455901 Franken, Betriebsvermögen 232182 Franken). Auf die Passiven entfallen das Eigenkapital von 662075 Franken und ein Fremdkapital von 30000 Franken. Das 648000 Franken aufweisende Grundkapital ist wie folgt aufgeteilt:

Prioritätsaktien Serie A	50 000.-
Serie B	395 000.-
Stammaktien	203 000.-
Total	648 000.-

Die Hauptaktionäre sind:

		Prioritätsaktien Franken	Stammaktien Franken	Total Franken
BLS	Serie A	50 000	58 400	118 400
	Serie B	10 000		
SBB	Serie B	35 000	2 000	37 000
Gemeinde Brienz	Serie B	75 000	5 000	80 000
Gemeinde Interlaken ..	Serie B	10 000		10 000
Gemeinde Thun	Serie B	5 000		5 000
Übrige Inhaber		260 000	137 600	397 600
Total		445 000	203 000	648 000

Es kann damit gerechnet werden, dass die Betriebserträge auch in Zukunft befriedigend ausfallen werden. Der Betriebsaufwand wird aber die Betriebsrechnung aller Voraussicht nach stärker als bisher belasten. Eine Bundeshilfe gemäss

Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 (AS 1958, 335) kann der Brienz-Rothorn-Bahn nicht gewährt werden. Das Eisenbahngesetz sieht Ansprüche auf finanzielle Leistungen des Bundes nur für die Bahnen des allgemeinen Verkehrs vor (Art. 49 ff., Art. 56 ff.). Als ausgesprochene Touristenbahn erfüllt jedoch die Brienz-Rothorn-Bahn die Voraussetzungen einer Bahn des allgemeinen Verkehrs nicht. Dagegen erhielt die Unternehmung am 17. Mai 1968 150000 Franken als Beitrag an die Kosten, die durch die Behebung von Lawinenschäden entstanden sind (Eisenbahngesetz Art. 59).

IV. Konzessionsgesuch und Vernehmlassungen

Zur Begründung ihres Konzessionsgesuches weist die Bahnverwaltung darauf hin, dass die Bahn nach wie vor einen wesentlichen Bestandteil des touristischen Potentials der Schweiz bildet. Die Bedeutung der Brienz-Rothorn-Bahn als Fremdenverkehrsbahn werde überzeugend durch die seit dem Jahre 1931 andauernd gewachsene Zahl von Benützern dargetan. In dieser Hinsicht könne die Zukunft günstig beurteilt werden. Die Touristen und die Dauergäste hätten im Berner Oberland in beträchtlicher Weise zugenommen. Dabei habe sich besonders günstig ausgewirkt, dass der Ausgangspunkt der Bahn verkehrsmässig günstig gelegen ist.

Im Vernehmlassungsverfahren erklärte sich der Kanton Bern mit der Konzessionserneuerung für 50 Jahre einverstanden und wünschte, dass ein Recht auf Rückkauf der Bahn in der Konzession verankert werde. Diesem Anliegen wird mit Artikel 13 der Konzession entsprochen.

Die Generalstabsabteilung des Eidgenössischen Militärdepartements äusserte sich in zustimmendem Sinne zur Konzessionserneuerung. Die Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen und der Schweizerischen Post-, Telefon- und Telegraphenbetriebe erklärten sich ebenfalls mit der Erneuerung der Konzession einverstanden. Die Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon (BLS) hat ebenfalls ihre Zustimmung geäussert.

Gemäss Artikel 5, Absatz 1 des Eisenbahngesetzes kann eine Konzession erteilt werden, wenn die Interessen der Landesverteidigung nicht entgegenstehen und der Verkehr nicht zweckmässiger und wirtschaftlicher durch ein anderes Verkehrsmittel bedient werden kann. Die Interessen der Landesverteidigung werden durch die Konzessionserneuerung nicht beeinträchtigt. Die Bedeutung der Brienz-Rothorn-Bahn liegt nach wie vor darin, dass sie der Erhaltung und der Förderung des Tourismus dient. Die Bahn entspricht somit einem Bedürfnis. Wie bereits erwähnt, kann der Bund gestützt auf die geltende eisenbahnrechtliche Ordnung der Brienz-Rothorn-Bahn, die ausschliesslich touristischen Zwecken dient, keine finanzielle Unterstützung gewähren. Die Frage, ob der Verkehr auf das Brienz-Rothorn nicht zweckmässiger und wirtschaftlicher durch ein anderes Verkehrsmittel bedient werden kann, ist nicht abgeklärt. Für den Fall, dass die Unternehmung sich nach der Konzessionserneuerung veranlasst sehen würde, den Eisenbahnbetrieb einzustellen, kann der Bundesrat auf Antrag der

Unternehmung und nach Anhörung des Kantons Bern die Konzession für erloschen erklären (Eisenbahngesetz Art. 6 Abs. 2).

Auf Grund der vorhergehenden Erwägungen kommen wir zum Schluss, dass die Bedingungen für die Erteilung einer neuen Konzession im Sinne von Artikel 5, Absatz 1 des Eisenbahngesetzes erfüllt sind.

V. Der Konzessionsentwurf

Der Wortlaut der Konzession entspricht den von Ihnen seit Inkrafttreten des neuen Eisenbahngesetzes angenommenen Bundesbeschlüssen.

Es wird die für die Eisenbahnen normale Konzessionsdauer von 50 Jahren vorgesehen.

Die Beförderungspflicht (Art. 8 des Konzessionsentwurfes) entspricht derjenigen der auflaufenden Konzession.

Der Kanton Bern hat dem vorgeschlagenen Konzessionstext zugestimmt.

Die Verfassungsmässigkeit

der Vorlage des einfachen Bundesbeschlusses beruht auf Artikel 5, Absatz 1 und 2 des Eisenbahngesetzes, das sich auf die Artikel 23, 24^{ter}, 26, 34, Absatz 2, 36 und 64 der Verfassung stützt.

VI. Antrag

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

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

Bern, den 23. Dezember 1968

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Bundespräsident:

Spühler

Der Bundeskanzler:

Huber

(Entwurf)

**Bundesbeschluss
über die Erteilung einer neuen Konzession für die
Brienz-Rothorn-Bahn**

*Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,*

gestützt auf Artikel 5 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957¹,
nach Einsicht in ein Gesuch der Brienz-Rothorn-Unternehmung AG vom
30. Mai 1967,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 23. Dezember 1968,

beschliesst:

I.

Der Brienz-Rothorn-Unternehmung AG wird unter den nachstehend aufgeführten Bedingungen eine neue Konzession für Bau und Betrieb einer Zahnradbahn erteilt.

Gesetzgebung

Art. 1

Die Bundesgesetze sowie alle übrigen bundesrechtlichen Vorschriften über Bau und Betrieb der vom Bund konzessionierten Eisenbahnen sind zu beachten.

Dauer

Art. 2

Die Konzession wird für die Dauer von 50 Jahren, d. h. für die Zeit vom 20. Dezember 1969 bis 19. Dezember 2019, erteilt.

Sitz

Art. 3

Die Konzessionärin hat ihren Sitz in Brienz.

¹ AS 1958 335

Linie

Art. 4

Die Konzession gilt für die Linie Brienz-Brienzer Rothorn.

Lärmbekämpfung

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.

Pläne

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.

Fahrplan und Betriebszeit

Art. 7

¹ 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.

² Die Konzessionärin kann die Betriebszeit der Bahn auf die touristische Saison beschränken.

Beförderungspflicht

Art. 8

Die Konzessionärin übernimmt die Beförderung von Personen und deren Reisegepäck. Zur Güterbeförderung ist sie nur insoweit verpflichtet, als das vorhandene Wagenmaterial sich dazu eignet. Zum Transport von Tieren ist sie nicht verpflichtet.

Tarife

Art. 9

¹ Die Konzessionärin ist verpflichtet, Abonnemente zu ermässigten Preisen auszugeben.

² Der einheimischen Bevölkerung sind ermässigte Preise zu gewähren.

³ Die Tarife bedürfen vor ihrem Inkrafttreten der Genehmigung durch die Aufsichtsbehörde.

Haftpflichtversicherung

Art. 10

¹ Die Konzessionärin hat sich gegen die Folgen ihrer in der Bundesgesetzgebung über die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunternehmungen und der Post umschriebenen Haftpflicht bei einer in der Schweiz zum Geschäftsbetrieb zugelassenen Versicherungsunternehmung oder einer andern, von der Aufsichtsbehörde anerkannten Einrichtung zu versichern.

² Die Verträge über die Haftpflichtversicherung sowie deren nachträgliche Änderungen bedürfen der Genehmigung der Aufsichtsbehörde.

Personalfürsorge

Art. 11

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.

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

Kontrolle

Art. 12

Den eidgenössischen Beamten, denen die Aufsicht über Bau und Betrieb der Eisenbahnen obliegt, ist zu jeder Zeit freie Fahrt und freier Zutritt zu allen Teilen der Anlagen und der Fahrzeuge zu gewähren. Das zur Vornahme von Untersuchungen nötige Personal und Material, Pläne inbegriffen, sind ihnen kostenlos zur Verfügung zu stellen. Die Konzessionärin und ihr Personal haben ferner den mit der Kontrolle betrauten Organen alle hiefür notwendigen Auskünfte zu erteilen.

Rückkauf

Art. 13

Dem Kanton Bern steht das Recht auf Rückkauf der Bahn zu. Der Rückkauf ist entsprechend den Bestimmungen des zehnten Abschnittes des Eisenbahngesetzes vorzunehmen.

II.

Der Bundesrat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Erteilung einer neuen Konzession für die Brienz-Rothorn-Bahn (Vom 23. Dezember 1968)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1969
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	03
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	10162
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	24.01.1969
Date	
Data	
Seite	73-82
Page	
Pagina	
Ref. No	10 044 221

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.