

Bundesblatt

Bern, den 7. November 1969 121. Jahrgang Band II

Nr. 44

Erscheint wöchentlich. Preis: Inland Fr. 40.– im Jahr, Fr. 23.– im Halbjahr, Ausland Fr. 52.– im Jahr, zuzüglich Nachnahme- und Postzustellungsgebühr. Inseratenverwaltung: Permedia, Publicitas AG, Abteilung für Periodika, Hirschmattstrasse 42, 6002 Luzern, Tel. 041/23 66 66

10 393

Botschaft

des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Erteilung neuer Konzessionen für die Strassenbahngesellschaft Neuenburg, die Stanserhornbahn sowie die Luzern–Stans–Engelberg-Bahn

(Vom 6. Oktober 1969)

Herr Präsident,
Hochgeehrte Herren,

Wir beehren uns, Ihnen mit dieser Botschaft drei Beschlussentwürfe für die Erteilung neuer Konzessionen an die Strassenbahngesellschaft Neuenburg, die Stanserhornbahn sowie die Luzern–Stans–Engelberg-Bahn zu unterbreiten.

A. Die Strassenbahngesellschaft Neuenburg

I. Kurze Übersicht

Die Konzession der Strassenbahngesellschaft Neuenburg erlischt am 10. Oktober 1970. Die Unternehmung hat in den letzten Jahren verschiedene Strassenbahnlinien durch Trolleybus- und Autobusbetriebe ersetzt. Das Gesuch betrifft die beiden noch verbliebenen Tramlinien Neuenburg–Corcelles-Cormondrèche und Neuenburg–Cortailod–Boudry. Einwendungen gegen eine Konzessionserneuerung sind nicht erhoben worden.

II. Geschichtlicher Rückblick

Die erste Strassenbahn in Neuenburg wurde von der am 14. Juli 1892 gegründeten «Tramway-Gesellschaft Neuenburg–Saint-Blaise» betrieben. Ein Initiativkomitee hatte schon am 27. Februar 1890 um eine Konzession nachgesucht, die ihr am 10. Oktober 1890 für 80 Jahre erteilt wurde (Eisenbahnakten-sammlung [EAS] II 176). Vorerst wurde eine Tramlinie mit Gasantrieb eröffnet. Nach zwei Jahren erfolgloser Versuche und anderweitiger Misserfolge

nahm die Gesellschaft am 22. Dezember 1894 eine Pferde-Eisenbahn in Betrieb. Die Umstellung auf eine elektrische Strassenbahn erfolgte erst im Jahre 1897.

Die Konzession wurde durch Bundesbeschluss vom 2. Juli 1897 (EAS 14 411) auf die Strecken Neuenburg/Place Pury–Serrières sowie Neuenburg–Corcelles ausgedehnt. Die Tramway-Gesellschaft Neuenburg–Saint-Blaise wurde daraufhin in die Gesellschaft der Neuenburger Strassenbahnen umgewandelt. Eine weitere Änderung erfuhr die Konzession im Jahre 1898, als sie auf die Strecke von Vauseyon (Haltestelle der Linie Neuenburg–Peseux–Corcelles) nach Valangin ausgedehnt wurde (Bundesbeschluss vom 17. Dezember 1898 [EAS 15 314]). Die Inbetriebnahme der verlängerten Linie fand am 16. Oktober 1901 statt.

Bei der Linie Boudry und Cortailod–Serrières–Neuenburg-Bahnhof verhielt es sich vor ihrer Übernahme durch die Gesellschaft der Neuenburger Strassenbahnen wie folgt:

Die erste Konzession für die Schmalspurbahn vom Bahnhof Neuenburg nach Serrières erteilt die Bundesversammlung am 23. März 1888 (EAS 10 15). Für die Linie von Boudry über Bas-de-Sachet bei Cortailod nach Serrières erhielten am 18. Dezember desselben Jahres zwei Einwohner von Cortailod eine Konzession zuhanden derjenigen Aktiengesellschaft, welche die vorerwähnte Konzession für die Linie vom Bahnhof Neuenburg nach Serrières übernehmen würde (Regionalbahn Neuenburg–Cortailod–Boudry) [EAS 10 101]. Gestützt auf eine Vereinbarung vom 30. Juni 1892, welche die Bundesversammlung am 22. Dezember 1892 genehmigte (EAS 12 242), übernahm die Eisenbahngesellschaft des Neuenburger Jura den Betrieb der Linie Neuenburg–Cortailod–Boudry. Eine Verschlechterung der – zu keiner Zeit besonders günstigen – wirtschaftlichen Lage der Neuenburg–Cortailod–Boudry-Bahn konnte aber dennoch nicht vermieden werden. Die Betriebsführung durch die Gesellschaft der Neuenburger Jurabahn war zu kompliziert und die Zugförderung zu aufwendig. Nach der Entfernung der Zahnradstangen auf der Strecke Bahnhof–Hafen und dem Umbau dieser Strecke auf eine elektrische Strassenbahn im Jahre 1900 wurde die Elektrifikation der gesamten Linie Neuenburg–Cortailod–Boudry sowie deren Übernahme durch die Gesellschaft der Neuenburger Strassenbahnen beschlossen. Die Neuenburger Strassenbahnen führten den Umbau durch und übernahmen die Neuenburg–Cortailod–Boudry-Bahn gestützt auf einen am 4. April 1901 abgeschlossenen Fusionsvertrag. Mit Beschluss vom 28. Juni 1901 (EAS 17 107) erteilte die Bundesversammlung den Neuenburger Strassenbahnen eine neue Konzession für die nachfolgend aufgeführten Linien:

- a. von Neuenburg/Place Pury nach St-Blaise;
- b. von Neuenburg/Place Pury nach Serrières;
- c. von Neuenburg/Place Pury über Peseux nach Corcelles-Cormondrèche;
- d. von Vauseyon (Haltestelle der Linie Neuenburg–Corcelles) nach Valangin;
- e. von Neuenburg/Hafen zum Bahnhof der Jura–Simplon-Bahn;
- f. von Neuenburg/Hafen nach Cortailod und Boudry.

Die Dauer der Konzession wurde auf 80 Jahre festgesetzt, mit Wirkung ab 10. Oktober 1890, an welchem Datum die Tramway-Gesellschaft Neuenburg-St-Blaise erstmals eine Konzession erhalten hatte.

Im Jahre 1910 waren sämtliche Linien durch die Gleisschleife «Tour de Ville» aneinander angeschlossen; die wichtigsten Punkte im Stadtzentrum konnten nun mit der Strassenbahn erreicht werden. Im selben Jahr weihte die Aktiengesellschaft Neuenburg–Chaumont die elektrische Strassenbahn von Sablons nach La Coudre und die Drahtseilbahn von La Coudre auf den Chaumont ein. Die Gesellschaft der Neuenburger Strassenbahnen übernahm drei- unddreissig Jahre später diese beiden Linien (Bundesbeschluss vom 29. September 1943 [EAS 1943 43]).

Die einheitliche Konzession vom 28. Juni 1901, mit welcher die früheren Konzessionen der einzelnen Linien aufgehoben wurden, hat seit dem Jahre 1907 zahlreiche Änderungen erfahren. Erwähnenswert sind diejenigen, die sich auf den Ersatz der Strassenbahnen durch Trolleybuslinien beziehen, und zwar:

- Bundesratsbeschluss vom 21. Oktober 1939 (EAS 55 72):
Aufhebung der Strassenbahnlinie Neuenburg–Serrières;
- Bundesratsbeschluss vom 11. Februar 1947 (EAS 63 7):
Aufhebung der Strassenbahn auf der Strecke Vauseyon–Valangin. Als Ersatz wurde ein Trolleybusdienst zwischen Neuenburg und Cernier eingerichtet, der mit der Transportgesellschaft des Val-de-Ruz gemeinsam betrieben wird;
- Bundesratsbeschluss vom 7. Mai 1957 (Verkehrsaktensammlung [VAS] 1957 406): Aufhebung der Strassenbahnlinie Neuenburg–St-Blaise nach deren Ersatz durch einen Trolleybusbetrieb;
- Bundesratsbeschluss vom 1. Juli 1964 (VAS 1964 213):
Aufhebung der Konzession vom 20. Dezember 1907 für eine elektrische Strassenbahn von Neuenburg/Sablons nach La Coudre; Ersatz durch einen Trolleybus;
- Bundesratsbeschluss vom 1. Juli 1964 (VAS 1964 214):
Aufhebung der Strassenbahnlinie Neuenburg/Place Pury–Bahnhof SBB und Inbetriebnahme eines Trolleybus.

III. Erneuerungsarbeiten und gegenwärtiger technischer Zustand des Bahnnetzes

Gegenwärtig stehen nur noch zwei Strassenbahnlinien von insgesamt 14,7 km Länge in Betrieb, und zwar die eine von Neuenburg/Place Pury über Peseux nach Corcelles-Cormondrèche (Tramlinie Nr. 3) und die andere von Neuenburg/Place Pury nach Cortailod und Boudry (Tramlinie Nr. 5).

Auf der Linie nach Corcelles verkehren alte zweiachsige Tramwagen, deren Bestand durch moderne Motorwagen erhöht wurde. Im Jahre 1964 wurde das Trasse dieser Linie in der Seyonstrasse beim Umbau auf Doppelspur verlegt. Im Hinblick auf den bevorstehenden Ersatz dieser Linie durch einen Automobildienst bestand kein Anlass, die in der Kantonstrasse Nr. 10 gelegenen Rillenschienen zu ersetzen. Es werden lediglich die laufenden Unterhalts-

arbeiten an dieser Strecke vorgenommen. Im Gegensatz zur Linie von Neuenburg nach Corcelles soll diejenige nach Cortaillod und Boudry, deren Breitfuss-schienen auf bahneigenem Trasse liegen, beibehalten werden. An den Schienen werden deshalb regelmässig Erneuerungsarbeiten vorgenommen. Diese Arbeiten fallen zum Teil mit der Trasseverlegung zusammen, die zufolge der Verbreiterung der der Bahn entlang verlaufenden Nationalstrasse N 5 notwendig geworden ist.

Die alten Motorwagen aus dem Jahre 1902 werden nur noch bei Verkehrsspitzen verwendet, seitdem die Unternehmung im Jahre 1967 von den Genueser Verkehrsbetrieben 4 Gelenkmotorwagen erworben hat. Dank dem hohen Beschleunigungsvermögen dieser Motorwagen können Verspätungen auf ein Mindestmass verringert werden. Die Motorwagen weisen ferner ein Fassungsvermögen auf, das den Ansprüchen eines rationellen Verkehrsbetriebes entspricht.

IV. Finanzielle Lage

Das Aktienkapital der Gesellschaft der Neuenburger Strassenbahnen wurde im Jahre 1955 von 1,5 auf 2 Millionen Franken und 1962 auf 2,5 Millionen Franken erhöht; es setzt sich gegenwärtig aus 5000 Aktien von 500 Franken zusammen. Die öffentliche Hand (Kanton, Stadt Neuenburg und bediente Gemeinden) verfügt über ungefähr 65 Prozent der Aktien; die übrigen sind in privatem Besitz. Die zur Finanzierung der Erneuerungsarbeiten notwendigen Mittel verschaffte sich die Unternehmung durch die Aufnahme eines Obligationenkapitals von je 1 Million Franken, verzinslich zu 3,5 Prozent, in den Jahren 1946 und 1956 und von 1,5 Millionen Franken, zu 4,5 Prozent verzinslich, im Jahre 1964. Die Anleihen sind innerhalb von 25 Jahren in bestimmten Raten rückzahlbar. Die Schuld aus den Anleihen betrug im Jahre 1967 noch 2 227 500 Franken.

Die wirtschaftliche Lage der Neuenburger Strassenbahnen war von Anfang an gut. Zwar verursachten nach 1931 die Wirtschaftskrise und die Konkurrenz des Automobils einen Rückgang der Verkehrseinnahmen, so dass 1936 erstmals nach 38 Betriebsjahren die Dividendenauszahlung eingestellt wurde. Seit 1940 findet sie aber wieder regelmässig statt. Die Strassenbahngesellschaft Neuenburg zählt zu den wenigen städtischen Verkehrsbetrieben, die nicht defizitär sind. Im Jahre 1967 beförderte sie auf ihrem Netz 16 Millionen Fahrgäste, wovon 5,9 Millionen, d. h. 37 Prozent, ausschliesslich die beiden Tramlinien benützten. Die Einnahmen betrugen insgesamt 5 616 777 Franken, wovon 2 191 468 Franken auf den Strassenbahnbetrieb entfallen (39%).

Die Neuenburger Strassenbahnen betreiben gegenwärtig ausser den beiden Tramlinien (Länge 14,7 km) 6 Trolleybuslinien (20 km), 2 Standseilbahnen (2,5 km) und eine Autobuslinie (3,5 km). Seit dem 29. September 1968 ist zwischen Neuenburg und Savagnier eine Automobillinie probeweise in Betrieb (12 km). Im Laufe dieses Jahres wird eine Trolleybuslinie von La Coudre bis nach Hauterive eröffnet werden. Demgegenüber sollen auf der Strecke Neuenburg-Cernier die Trolleybusse durch Autobusse ersetzt werden. Die Frequenz auf

dieser Strecke ist nämlich zu unbedeutend, als dass sie die kostspielige Verlegung der Fahrleitungen, die infolge von Strassenbauten notwendig wäre, rechtfertigen würde.

V. Konzessionsgesuch und Vernehmlassungen

Die Gesellschaft der Neuenburger Strassenbahnen ersuchte am 1. Juli 1968 um Erneuerung der am 10. Oktober 1970 ablaufenden Konzession. Für die Tramlinie Nr. 5 von Neuenburg/Place Pury nach Cortaillod und Boudry wird eine Gültigkeitsdauer von 50 Jahren und für die Linie Nr. 3 von Neuenburg/Place Pury nach Corcelles-Cormondrèche über Peseux eine solche von 10 Jahren gewünscht. Für die Linie Nr. 3 hat der Kanton nämlich die Bewilligung für die Benützung der öffentlichen Strasse, auf der die Linie grösstenteils gelegen ist, nur bis am 1. Januar 1980 erteilt.

Es entspricht einer konstanten Praxis des Bundesrates, die Gültigkeitsdauer der Konzessionen für Strassenbahnen auf die Frist abzustimmen, für welche die Kantone die Bewilligung zur Benützung der öffentlichen Strassen erteilt haben. Demnach müsste die Dauer der neuen Konzession für die Linie Nr. 3 auf 10 Jahre beschränkt werden. Mit Rücksicht auf die Zeitspanne, welche die Behandlung eines Erneuerungsgesuches wegen des verwaltungsinternen sowie des parlamentarischen Verfahrens beansprucht, ist aber eine Frist von nur 10 Jahren zu kurz bemessen. Die Erfahrung hat nämlich gezeigt, dass die Unternehmungen dann manchmal doch eine neue Konzession beantragen müssen. Das Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement hat deshalb dem Kanton Neuenburg eine Konzessionsdauer von 50 Jahren vorgeschlagen, wobei die Bestimmung in die Konzession aufgenommen würde, dass diese für die Tramlinie Nr. 3 hinfällig wird, sobald der Kanton die Bewilligung für die Benützung der Strasse aufhebt, was auf den 1. Januar 1980 der Fall sein kann. Das Baudepartement des Kantons Neuenburg hat sich am 3. September 1968 mit dem Vorschlag des zuständigen eidgenössischen Departements einverstanden erklärt.

Die Generaldirektion der Schweizerischen Post-, Telephon- und Telegraphenbetriebe und die Generalstabsabteilung des Eidgenössischen Militärdepartementes haben keine Einwendungen gegen die Konzessionserneuerung erhoben.

Auf Grund der vorstehenden Ausführungen erachten wir die Bedingungen, die der Artikel 5 Absatz 1 des Eisenbahngesetzes für die Erteilung einer neuen Konzession stellt, als erfüllt. Der Konzessionserteilung stehen nämlich keine militärischen Interessen entgegen, und solange die Tramlinie von Neuenburg nach Cortaillod und Boudry sowie diejenige von Neuenburg nach Corcelles-Cormondrèche nicht durch andere Transportmittel ersetzt werden, sind sie für die Umgebung von Neuenburg unerlässlich.

VI. Der Konzessionsentwurf

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

Der Konzessionsentwurf setzt in Artikel 2 die Gültigkeitsdauer auf 50 Jahre fest. Der zweite Absatz dieses Artikels sieht die Möglichkeit der vorzeitigen Aufhebung der Konzession für die Strassenbahnlinie Nr. 3 vor.

Die Beförderungspflicht (Art. 8 des Konzessionsentwurfs) entspricht derjenigen der ablaufenden Konzession.

Der Kanton Neuenburg hat sich mit dem vorgeschlagenen Konzessionstext einverstanden erklärt.

B. Die Stanserhornbahn

I. Kurzer Überblick

Die Konzession der Drahtseilbahn von Stans nach dem Stanserhorn erlischt am 10. Oktober 1970. Die Unternehmung befasst sich gegenwärtig mit der Frage der Erneuerung der Bahn. Die Anlage soll entweder durchgehend oder teilweise durch eine Luftseilbahn ersetzt werden. Im Hinblick auf die bevorstehenden baulichen und betrieblichen Änderungen hat die Unternehmung um die Erteilung einer Konzession mit einer auf 10 Jahre beschränkten Gültigkeitsdauer ersucht. Es wurden keine Einwendungen gegen eine Erneuerung der Konzession erhoben. Als ausgesprochene Touristenbahn hat die Stanserhornbahn keinen Anspruch auf finanzielle Hilfe des Bundes.

II. Geschichtlicher Rückblick

Das Stanserhorn (1898 m ü. M.) zählte bereits in der Frühzeit des Fremdenverkehrs zu den beliebtesten Aussichtspunkten der Zentralschweiz. Am 16. Juni 1890 ersuchten die Herren Dr. K. und C. Odermatt, C. Flühler, L. Spichtig, C. Vokinger, M. Kennel und J. von Matt, alle in Stans, um die Erteilung einer Konzession für den Bau und Betrieb einer Drahtseilbahn von Stans auf den Gipfel des Stanserhorns. Die Interessenten begründeten ihr Begehren mit der Notwendigkeit, den Fremdenverkehr von Stans und ganz Nidwalden zu fördern. Die Bundesversammlung erteilte die Konzession am 10. Oktober 1890 für die Dauer von 80 Jahren (EAS II 193). Der Gesellschaft war es gemäss Konzession anheimgestellt, den Betrieb auf die Sommersaison zu beschränken. Verschiedene Vorstösse, die unternommen wurden, um den Betrieb auf den Winter auszuweiten, blieben erfolglos. Im Jahre 1934 wurde ernsthaft die Möglichkeit des Baues einer Luftseilbahn von Stanserhorn Kulm in das Skigebiet südlich des Stanserhorns geprüft, doch kam dieses Projekt nicht zur Ausführung. Es steht nicht eindeutig fest, ob sich das Gelände wirklich als Skigebiet eignet. Eine Umstellung der Bahn und des Hotels auf dem Stanserhorn auf Winterbetrieb würde ohnehin beachtliche finanzielle Aufwendungen erfordern. Eine neue, erst vor kurzem vorgenommene Prüfung dieser Frage hat wiederum ergeben, dass der Bahnbetrieb im Winter unwirtschaftlich wäre.

Die heute bestehende Stanserhorn-Bahn-Gesellschaft wurde am 11. Mai 1881 mit einem Aktienkapital von 1 Million Franken gegründet. Die Aktienzeichnung schritt nur mühsam voran, doch wurden sämtliche Aktien einbe-

zahlt, was damals bei Eisenbahngesellschaften nicht immer der Fall war. Im Kanton Nidwalden wurden die Aktien bedeutend überzeichnet. Die Statuten sahen ferner die Ausgabe von Obligationen zur Beschaffung eines weiteren Kapitals von 500 000 Franken vor. Das gesamte Obligationenkapital wurde von der mit der Erstellung der Bahn beauftragten Baufirma aufgebracht. Das ursprüngliche Projekt sah eine in zwei Sektionen unterteilte Bahn vor, doch erhielt dasjenige einer aus drei Sektionen bestehenden Anlage den Vorzug. Die Inbetriebnahme fand am 23. August 1893 statt. Die Gesamtkosten für die 3,67 km messende Bahnlinie betragen 1 496 445 Franken (Voranschlag: 1,5 Mio. Fr.). Gleichzeitig mit der Bahn wurde von der Bauunternehmung auf dem Kamm des Stanserhorns das Hotel Stanserhorn Kulm mit 60 Guestzimmern erstellt. Die Bahn erwarb das Hotel im Jahre 1919. Um die fehlende Verbindung zwischen der Talstation der Stanserhornbahn und der Dampfschiffstation Stansstad herzustellen, entschlossen sich die Gründer der Drahtseilbahn, eine elektrische Strassenbahn von Stansstad nach Stans zu bauen. Diese wurde drei Tage nach der Stanserhornbahn am 26. August 1893 in Betrieb genommen. Im Jahre 1903 erwarb die Stansstad-Engelberg-Bahn die Strassenbahn und stellte deren Betrieb ein.

III. Technische Beschreibung der Bahn

Die eine gesamte Baulänge von 3952 m aufweisende Drahtseilbahn ist in drei Sektionen von 1556, 1098 und 1298 m aufgeteilt. Die Spurweite beträgt auf allen drei Sektionen 1 m. Um die Höhendifferenz von 1400 m zu überwinden, musste das Trasse mit Neigungen von 80 bis 630 Promille angelegt werden. Von der Gesamtstrecke liegen 204 m in Tunneln und 42 m auf Brücken. Der längste Tunnel befindet sich unterhalb der Bergstation und misst 150 m. Die beiden Zwischenstationen sind Kälti und Blumatt (714 bzw. 1221 m ü. M.). Die drei Sektionen werden nach demselben Prinzip betrieben. Der Antrieb ist elektrisch. Die elektrische Energie wurde vorerst von der Hochspannungs- und Gleichstromanlage an der Engelberger Aa in Buochs geliefert. Im Jahre 1963 erfolgte der Anschluss der Stanserhornbahn an das Netz des Elektrizitätswerkes Nidwalden. Auf jeder Sektion verkehren zwei 44plätzigige Wagen, die sich auf halber Streckenlänge kreuzen. Die Fahrgeschwindigkeit beträgt auf der ersten Sektion 3 m/sec und auf den beiden oberen Sektionen 1,7 m/sec. Auf der ersten Sektion können stündlich in einer Richtung bis zu 250 Personen befördert werden, auf der zweiten und dritten bis zu 200 bzw. 160 Personen. Die Fahrt bis zur Bergstation Stanserhorn (1850 m ü. M.) dauert 35 Minuten. Zu den technischen Besonderheiten der Stanserhornbahn zählt nicht nur, dass ihr Trasse grosse Steigungen aufweist, sondern es wurde auch bei ihrem Bau erstmals auf die damals allgemein üblichen Zahnstangen für die Wagenbremsung verzichtet. Das neu eingeführte System von Klemmzangen, die unmittelbar auf die Laufschiene wirken, war bedeutend billiger. Die neue Notbremse hat sich bewährt, so dass sie von verschiedenen Drahtseilbahnen des In- und Auslandes übernommen wurde.

Sowohl die baulichen Teile der Bahn als auch die Antriebsmaschinen und die Fahrzeuge stammen aus der Bauzeit der Anlage. Die Unternehmung befasst sich eingehend mit der Frage der Modernisierung der Bahn. Verschiedene Gutachten haben ergeben, dass eine Gesamterneuerung der Bahn zu kostspielig wäre. Als zweckmässigste Lösung kommt vorderhand der Ersatz der Bahn der zweiten und dritten Sektion der Bahn durch eine Luftseilbahn oder durch eine Gondelbahn in Frage. Die Unternehmung will so bald als möglich die endgültige Wahl zwischen den beiden Arten von Luftseilbahnen treffen. Gewisse technische Verbesserungsarbeiten an der bestehenden Bahnanlage können aber nicht mehr aufgeschoben werden. Mit Rücksicht darauf, dass der Ersatz der zweiten und dritten Sektion durch eine Luftseilbahn bevorsteht und die Unternehmung um eine Konzession von nur zehnjähriger Dauer ersucht, müssen nur die dringlichsten Instandstellungsarbeiten innerhalb einer von der Aufsichtsbehörde bestimmten Frist vorgenommen werden.

IV. Verkehrsleistungen und finanzielle Lage

Die Bahn stand im Eröffnungsjahr 1893 70 Tage in Betrieb. Sie beförderte damals 4278 Personen. Im darauffolgenden Jahr benützten sie bereits 16 889 Fahrgäste im Verlauf von 154 Tagen. Nur in den beiden Kriegsjahren 1915 und 1940 war die Bahn weniger als 100 Tage im Betrieb (98 bzw. 93 Tage). Die längste Betriebsdauer wies das Jahr 1913 mit 170 Tagen auf, ein Rekord, der seither nicht mehr erreicht wurde. Die durchschnittliche Betriebsdauer beträgt zwischen 120 und 150 Tagen. Die jährlichen Frequenzen im Personenverkehr stiegen nur langsam. Im Jahre 1913 wurden 39 115 Reisende befördert. Der Erste Weltkrieg bewirkte dann einen starken Rückschlag. Erst im Jahre 1935 konnte mit 45 670 Fahrgästen die Frequenz des Jahres 1913 überschritten werden. Dieser Aufschwung hielt aber nicht lange an. Mit dem Ausbruch des Zweiten Weltkrieges nahm der Reisendenstrom wiederum stark ab. Eine beachtliche Zunahme des Personenverkehrs trat in den Jahren 1947 und 1948 ein (44 244 und 44 382 Personen). In der Folge betrug die jährliche Transportleistung andauernd über 40 000 Personen. Im Jahre 1962 wurden 61 646 Fahrgäste registriert, im Jahre 1964 70 622. Den Höchststand von 82 570 Fahrgästen erreichte die Bahn im Jahre 1966. Im darauffolgenden Jahr waren es noch 74 150. Es erweist sich bei der Stanserhornbahn, dass das Verkehrsaufkommen wie bei den meisten Bergbahnen weitgehend von den Witterungsverhältnissen, von der allgemeinen weltpolitischen Lage und insbesondere von der Währungs- und Wirtschaftslage der Länder, die das Hauptkontingent der Reisenden stellen, abhängt.

Die unterschiedlichen Verkehrsfrequenzen der Bahn widerspiegeln sich im jährlichen Verkehrsertrag. Die Unternehmung hat im zweiten Betriebsjahr (1894) 57 928 Franken eingenommen. Im Jahre 1949 betrugen die Verkehrseinnahmen erstmals mehr als 100 000 Franken, nämlich 105 123 Franken. Von da an erzielte die Bahn mit einer einzigen Ausnahme einen jährlich steigenden Verkehrsertrag. Die Unternehmung war all die Jahre hindurch mehrheitlich in

der Lage, den Betriebsaufwand mit eigenen Mitteln zu bestreiten. Der jährlich ausgewiesene Gewinn war vielfach bescheiden. Dividenden wurden nur wenige Male und in geringer Höhe ausgeschüttet.

Die Gesellschaft hat das ursprüngliche Kapital von einer Million Franken zweimal herabgesetzt, und zwar am 4. September 1919 auf 700 000 und am 4. Juli 1953 auf den gegenwärtigen Stand von 550 000 Franken. Gemäss Beschluss der ausserordentlichen Generalversammlung vom 14. November 1968 ist das Kapital in 2000 Stammaktien Serie A von 10 Franken und in 5300 Stammaktien Serie B von 100 Franken eingeteilt. In der Bilanz per 31. Dezember 1968 figuriert neben dem Aktienkapital auf der Passivseite ein Fremdkapital von 236 031 Franken. Als Aktiven sind das Anlagevermögen mit 737 877 Franken und das Betriebsvermögen mit 172 670 Franken ausgewiesen.

Die Unternehmung hat selbst in den Krisenjahren keine öffentlichen Hilfen bezogen. Eine Bundeshilfe könnte ihr mit Ausnahme von Beiträgen zur Behebung von Naturschäden ohnehin nicht gewährt werden. Das Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 (AS 1958 355) sieht nämlich einen Anspruch auf finanzielle Leistungen für die Aufrechterhaltung des Betriebes und für technische Verbesserungen nur für Bahnen des allgemeinen Verkehrs vor (Art. 49 ff. und 56 ff.). Als ausgesprochenes touristisches Transportmittel erfüllt aber die Stanserhornbahn diese Voraussetzung nicht.

V. Das Konzessionsgesuch

Zur Begründung ihres Konzessionsgesuches weist die Bahnverwaltung darauf hin, dass die Stanserhornbahn nach wie vor einen wesentlichen Bestandteil des touristischen Potentials der Innerschweiz bilde. Auf Grund der seit 1960 eingetretenen Zunahme des Personenverkehrs sei die Zukunft günstig zu beurteilen. Der Zubringerdienst der Luzern–Stans–Engelberg-Bahn wirke sich besonders vorteilhaft aus. Ferner sei der Bau der Nationalstrasse N 2 (Basel-Chiasso) in den Kantonen Luzern und Nidwalden soweit fortgeschritten, dass Stans viel leichter als früher mit dem Automobil erreicht werden könne.

Der Regierungsrat des Kantons Nidwalden und durch seine Vermittlung die Gemeinde Stans haben sich mit der Erteilung einer neuen Konzession einverstanden erklärt. Der Kanton ersucht auch um Einräumung des Rückkaufsrechtes in der Konzession sowohl für sich selbst als auch zugunsten der Gemeinde Stans. Das Eidgenössische Militärdepartement und die Generaldirektion der Post-, Telephon- und Telegraphenbetriebe brachten keine Einwendungen gegen die Erteilung einer neuen Konzession vor. Die Direktion der Luzern–Stans–Engelberg-Bahn befürwortet die Weiterführung des Bahnbetriebes für 10 Jahre.

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 Be-

deutung der Stanserhornbahn liegt nach wie vor darin, dass sie der Erhaltung und der Förderung des Tourismus dient. Sie entspricht somit einem Bedürfnis. Sobald die Bahngesellschaft über den durchgehenden oder teilweisen Ersatz der Bahn durch ein neues Transportmittel, das nicht der Eisenbahngesetzgebung unterstellt ist, endgültig entschieden haben wird, kann der Bundesrat auf Antrag der Bahn und nach Anhörung des Kantons die neue Konzession für die gesamte Strecke oder für einzelne Sektionen für erloschen erklären (Eisenbahngesetz Art. 6).

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

VI. Der Konzessionsentwurf

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

Mit Rücksicht darauf, dass die Unternehmung die Bahn modernisieren wird, haben wir entsprechend dem Gesuch nur eine zehnjährige Gültigkeitsdauer für die Konzession vorgesehen.

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

Der Kanton Nidwalden hat dem vorgeschlagenen Konzessionstext zugestimmt.

C. Die Luzern–Stans–Engelberg-Bahn

I. Kurze Übersicht

Die Luzern–Stans–Engelberg-Bahn verfügt über zwei Eisenbahnkonzessionen. Die Konzession für die Strecke Stansstad–Engelberg erlischt am 10. Oktober 1970, diejenige für die Verbindungsbahnstrecke Stansstad–Hergiswil am 28. September 2006. Die Bahngesellschaft ersuchte um die Erteilung einer einheitlichen Konzession für die beiden Teilstrecken, unter Aufhebung der Konzession für die Linie Stansstad–Hergiswil. Die Verbindungsbahn Stansstad–Hergiswil wurde in den Jahren 1960 bis 1964 gebaut. Der Bund sowie die Kantone Obwalden und Nidwalden haben sich am Bau finanziell beteiligt. Die Bahn bezieht ausserdem Leistungen gemäss Eisenbahngesetz, auf die sie auch in Zukunft Anspruch haben wird. Einwendungen gegen das Begehren der Bahnunternehmung sind nicht erhoben worden. Die gesetzlichen Voraussetzungen für die Erteilung einer neuen Konzession für die gesamte Strecke Hergiswil–Engelberg sind erfüllt.

II. Geschichtlicher Rückblick

Mit Beschluss vom 10. Oktober 1890 (EAS II 140) erteilte die Bundesversammlung einem Initiativkomitee zuhanden einer zu gründenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn mit teilweisem Zahnradbetrieb von Stansstad nach Engelberg auf eine Dauer von 80 Jahren.

Nachdem der Bundesrat die in der Konzession festgesetzten Baufristen mehrmals verlängert hatte, wurde im Januar 1897 unter dem Namen Elektrische Bahn Stansstad-Engelberg eine Aktiengesellschaft mit Sitz in Luzern gegründet.

Nach einer Bauzeit von nur eineinhalb Jahren konnte die mit Drehstrom betriebene 22,5 km lange Schmalspurbahn, die schon damals von Obermatt bis Ghärst über eine rund 1,5 km messende Zahnstangenstrecke führte, am 5. Oktober 1898 eröffnet werden. Die Bahn bildete die natürliche Fortsetzung der Schiffslinie Luzern-Stansstad. Bis zum Jahre 1903 verkehrten die Züge parallel zur Strassenbahn Stansstad-Stans. Mit Bundesbeschluss vom 28. März 1903 (EAS 19 70) wurde die Stansstad-Engelberg-Bahn, welche bis dahin den Betrieb im Winter gemäss Konzession zwischen Grafenort und Engelberg einstellen durfte, verpflichtet, den Verkehr ganzjährig aufrechtzuerhalten.

Die Bahn beförderte vor dem Zweiten Weltkrieg im Durchschnitt 300 000 Personen im Jahr. 1941 stieg die Zahl der Bahnbenützer erstmals über 400 000 und steigerte sich auf 488 500 im Jahr 1945. Die fortschreitende Motorisierung führte in den folgenden Jahren zu grossen Frequenzverlusten. Immer mehr machte sich der fehlende Bahnanschluss an die Brüniglinie der Schweizerischen Bundesbahnen bemerkbar. Wohl wurden in den Jahren 1940 bis 1949 verschiedene Bahnprojekte ausgearbeitet, die jedoch entweder in baulicher und technischer Hinsicht nicht befriedigten oder aus Kostengründen nicht in Frage kamen. Die Bahnersatzprojekte fanden vor allem deshalb keine Zustimmung, weil die interessierten Kantone Obwalden und Nidwalden die Auffassung vertraten, dass die Verkehrsverhältnisse nur durch eine Schienenverbindung genügend verbessert werden könnten. Erst das Projekt der Direktion der Stansstad-Engelberg-Bahn aus dem Jahre 1950 sah einen Ausbau vor, der schliesslich allgemein befürwortet wurde und für dessen Finanzierung eine gewisse Aussicht bestand. Es diente denn auch als Grundlage für das Konzessionsgesuch des Regierungsrates des Kantons Nidwalden vom 7. November 1951 für eine Verbindungsbahn zwischen Stansstad und Hergiswil und gleichzeitig als Ergänzung des seit 1940 hängigen Sanierungsbegehrens für die Stammstrecke Stansstad-Engelberg. In einer gemeinsamen Eingabe der Kantonsbehörden von Obwalden und Nidwalden vom 9. August 1954 wurde dieses Begehren vervollständigt und ausserdem ein Bundesbeitrag an den Bau der Verbindungsbahn verlangt. Mit Beschluss vom 29. September 1956 (Verkehrsaktensammlung VAS 1956 1128) erteilte die Bundesversammlung dem Kanton Nidwalden die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Stansstad nach Hergiswil auf die Dauer von 50 Jahren. Da noch kein baureifes Projekt mit detailliertem Kostenvoranschlag vorlag, wurde das Subventionsgesuch vorläufig zurückgestellt.

In der Zwischenzeit hatte sich die finanzielle Lage der Bahnunternehmung derart verschlechtert, dass das Ende 1954 fällige Obligationenanleihen von 1,6 Millionen Franken nicht zurückbezahlt werden konnte. Am 3. Januar 1957 musste das Bundesgericht die Zwangsliquidation gemäss Bundesgesetz vom 25. September 1917 über die Verpfändung und Zwangsliquidation von Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunternehmungen (BS 7 253) anordnen. Die Bahn-

gesellschaft ersuchte in der Folge um Gewährung einer Nachlassstundung. Nachdem es einer Nidwaldner Bank gelungen war, von Gläubigern, die sich der von der Bahnunternehmung im Jahre 1956 vorgeschlagenen Sanierung widersetzt hatten, über 800 Obligationen zu kaufen, bewilligte das Bundesgericht die Stundung. Am 1. Juli 1958 wurde an einer ausserordentlichen Generalversammlung der Stansstad-Engelberg-Bahn beschlossen, das bereits im Jahre 1942 auf 160 000 Franken reduzierte Stammkapital abzuschreiben und das Prioritätskapital von 480 000 auf 60 000 Franken herabzusetzen. Gleichzeitig stimmte die Versammlung der Neuemission eines Aktienkapitals von 740 000 Franken zu und stellte dessen Zeichnung und Liberierung durch die Kantonsregierungen von Obwalden und Nidwalden fest. Am 27. November 1958 genehmigte das Bundesgericht den Nachlassvertrag und hob die Zwangsliquidation auf.

III. Die technische Erneuerung der Stammstrecke und der Bau der Verbindungsbahn

Das endgültige Projekt und der Kostenvoranschlag für die technische Erneuerung der bestehenden Anlagen und den Bau der Verbindungsbahn wurden vom Kanton Nidwalden im Einverständnis mit dem Kanton Obwalden am 9. August 1958 eingereicht mit dem Ersuchen um die Gewährung eines Bundesbeitrages in der Höhe von 75 Prozent an die auf 22 Millionen Franken veranschlagten Gesamtkosten. Mit Beschluss vom 18. Juni 1959 (BBl 1959 I 1576; VAS 1959 311) über die technische Erneuerung der Stansstad-Engelberg-Bahn und über den Bau einer Verbindungsbahn zwischen Stansstad und Hergiswil stimmten die eidgenössischen Räte einer Beteiligung im Umfang von zwei Dritteln, jedoch höchstens 14 667 000 Franken, zu. Dieser Bundesbeitrag wurde von der Bedingung abhängig gemacht, dass die Kantone Obwalden und Nidwalden den Restbetrag sowie allfällige Kostenüberschreitungen übernehmen und inskünftige Betriebsdefizite einschliesslich der Abschreibungen decken. Zudem ordnete Artikel 5 des Beschlusses an, dass die dem Kanton Nidwalden am 29. September 1956 erteilte Konzession für die Verbindungsbahn auf die Elektrische Bahn Stansstad-Engelberg AG zu übertragen sei, sobald die darin enthaltenen Bedingungen angenommen und die vorgesehene Vereinbarung unterzeichnet seien. Die am 25./30. Juli 1960 zwischen der Eidgenossenschaft, den Kantonen Obwalden und Nidwalden sowie der Bahngesellschaft abgeschlossene Vereinbarung ergab folgende Kostenverteilung:

	Gegen Aushandigung von Prioritätsaktien I. Ranges Franken	A-fonds-perdu- Beiträge Franken	Total Franken
Bund	7 000 000	7 667 000	14 667 000
Nidwalden	4 480 000	230 000	4 710 000
Obwalden	2 520 000	103 000	2 623 000
	14 000 000	8 000 000	22 000 000

Die Vereinbarung trat auf den Zeitpunkt der Übertragung der vorerwähnten Konzession, d. h. am 12. August 1960 (VAS 1960 116), in Kraft. Zwecks Anpassung an die neuen Verhältnisse änderte die Bahnunternehmung ihre Statuten am 22. November 1961 und 21. Oktober 1964. Der Sitz wurde nach Stansstad verlegt und die Firmenbezeichnung Stansstad-Engelberg-Bahn in Luzern-Stans-Engelberg-Bahn umgewandelt.

Die technische Erneuerung der Stammstrecke umfasste im wesentlichen: Umbau des Unter- und Oberbaus sowie der Fahrleitung auf SBB-Normalien, Einbau neuer Zahnstangen zwischen Obermatt und Ghärst, Erweiterung der Gleisanlagen bei den Stationen, Ausbau der Sicherungsanlagen, Neubau der Station Stansstad. Der direkte Schiffsanschluss in Stansstad musste aufgegeben werden, weil die Bahnstation 500 m landeinwärts verlegt wurde. Beim Bau der Verbindungsbahn wurden ein 1760 m langer Tunnel durch den Lopper und eine 170 m lange Brücke über die Acheregg erstellt. Die Brücke konnte im Zusammenhang mit dem Bau der Nationalstrasse N 2 (Basel-Chiasso) gebaut werden. Die beabsichtigte Führung direkter Züge bis und ab Luzern bedingte u. a. einen Ausbau des Bahnhofs Hergiswil und eine Ergänzung der Bahnsteiganlagen in Luzern durch die Schweizerischen Bundesbahnen. Über die Mitbenützung der Station Hergiswil und den Betrieb auf der Brüniglinie Hergiswil-Luzern haben die Bundesbahnen und die Bahngesellschaft zwei Verträge abgeschlossen.

Infolge der Änderung des Stromsystems war das ohnehin überalterte Rollmaterial unbrauchbar geworden. Der Voranschlag gestattete lediglich, fünf Pendelzüge anzuschaffen; auf eigene Güterwagen musste von Anfang an verzichtet werden.

Am 19. Dezember 1964 ist die 2,5 km lange Verbindungsbahn und damit die direkte Verbindung Luzern-Engelberg dem Betrieb übergeben worden. Gemäss der am 30. Juni 1966 abgeschlossenen Baurechnung verwendete die Bahnunternehmung die Mittel (22 208 653 Franken inkl. Zinsgutschriften) wie folgt:

	Franken	
Verbindungsbahn	9 101 613	(Voranschlag 9 204 000)
Stammstrecke	6 204 119	(Voranschlag 5 973 000)
Rollmaterial	6 776 885	(Voranschlag 6 823 000)
Ersatzstücke für Fahrzeuge .	126 036	
Total.....	<u>22 208 653</u>	

Seither hat die Luzern-Stans-Engelberg-Bahn folgendes Bauprogramm verwirklicht:

- Neues Verwaltungs- und Depotgebäude in Stansstad;
- Gütergleise mit Verladerrampe und Kran in Stansstad;
- Neue Stationen in Dallenwil und Wolfenschiessen (mit finanzieller Hilfe der Gemeinden);
- Neue Haltestellengebäude in Oberdorf, Büren, Dörfli und Obermatt (in Obermatt übernahm das Elektrizitätswerk Luzern-Engelberg 50% der Kosten);

- Remise und Perronanlagen in Engelberg;
- Zahlreiche Sicherungsanlagen (Niveauübergänge, fernsteuerbarer Streckenblock Stansstad-Stans und Obermatt-Engelberg, Bahntelefon).

Demgegenüber ist das neue Aufnahmegebäude in Stans ganz von der dortigen Gemeinde finanziert worden. Gegenwärtig befinden sich der Streckenblock Wolfenschiessen-Obermatt sowie ein Güterschuppen in Engelberg im Bau. Studien für eine neue Station in Engelberg sind im Gang.

1967 erwarb die Gesellschaft aus eigenen Mitteln 4 Personenwagen und 1 Schienentraktor. Zwei weitere Pendelzugskompositionen, an deren Finanzierung sich die Bahn mit 700 000 Franken beteiligte, konnten in Auftrag gegeben werden, nachdem der Bundesrat am 4. Oktober 1968 auf Grund von Artikel 56 des Eisenbahngesetzes ein Darlehen gewährt hatte. An dieser Investitionshilfe im Gesamtbetrag von 4 045 000 Franken beteiligten sich der Bund mit 2 831 500, der Kanton Obwalden mit 398 877 und der Kanton Nidwalden mit 814 623 Franken. Ende August 1969 verfügte die Bahn über 5 Triebwagen, 5 Steuerwagen, 8 Personenwagen, 1 Post- und Gepäckwagen, 1 Dienstwagen (Schneepflug), 3 Schienentraktoren und 3 Schotterwagen. Die Reisewagen bieten Platz für total 947 Personen. Die Unternehmung setzt nach wie vor Rollmaterial ein, das bei den Bundesbahnen gemietet wird. Bei Verkehrsspitzen werden 2 eigene Autocars eingesetzt. Vermerkt sei noch, dass sämtliche Unterhaltsarbeiten am Rollmaterial in der Werkstätte Stansstad ausgeführt werden.

IV. Verkehrsentwicklung und finanzielle Lage

Die modernen Pendelzüge, welche Geschwindigkeiten bis zu 75 km/h auf der Adhäsions- und 19,5 km/h auf der Zahnstangenstrecke ermöglichen, sowie der Umstand, dass Wagenladungen nunmehr in Normalspurwagen auf Roll-schemeln bis Obermatt befördert und dass Güter rascher und billiger transportiert werden können, brachten eine beachtliche Verkehrszunahme.

	1963 (letztes volles Betriebsjahr der StEB)	1965 (erstes volles Betriebsjahr der LSE)	1966	1967	1968
Beförderte Personen	428 128	1 320 269	1 303 272	1 279 623	1 253 839
Beförderte Tonnen	6 170	19 183	27 174	33 762	43 531

Die Zahl der beförderten Personen hat sich rund verdreifacht und die der Gütertonnen mehr als versiebenfacht.

Die beförderten Personen verteilen sich wie folgt auf die verschiedenen Verkehrsgruppen:

	1963	1965	1968
Einzelreiseverkehr	275 165	735 018	676 643
Gruppenreiseverkehr	71 957	133 239	145 222
Abonnementsverkehr	81 006	452 012	431 974

Der Betriebsertrag, welcher 1963 nur 1 207 641 Franken ausmachte, stieg 1965 auf 2 748 592 Franken und erreichte 1968 3 279 948 Franken. In diesen

Zahlen sind die gemeinwirtschaftlichen Leistungen (Art. 51 des Eisenbahngesetzes) sowie die Entschädigung für die Annäherung der Tarife an jene der Bundesbahnen (Tarifannäherungsbeschluss vom 5. Juni 1959 [AS 1959 801]) enthalten. Für die gemeinwirtschaftlichen Leistungen bezog die Bahn 1963 16 190, 1965 118 974 und 1968 163 379 Franken und für die Tarifannäherung 1963 302 000, 1965 572 000 und 1968 667 365 Franken.

Der Betriebsaufwand erhöhte sich von 1 254 618 Franken im Jahr 1963 auf 2 688 995 Franken im Jahr 1965 und 3 234 456 Franken im Jahr 1968. Die Abschreibungen betragen 1963 48 571, 1965 356 921 und 1968 490 138 Franken. Während der letzten Zeit ihres Bestehens vermochte die Stansstad-Engelberg-Bahn ihren Betriebsaufwand nicht zu decken (Aufwandüberschuss 1963: 46 977 Franken); die neue Bahn erzielte dagegen Betriebsüberschüsse (1965 59 597, 1966 80 312, 1967 23 876 und 1968 45 492 Franken). Gemäss Bilanz per 31. Dezember 1968 stehen den Aktiven von 19 919 744 Franken (Anlagevermögen 19 092 703 Franken und Betriebsvermögen 827 041 Franken) folgende Passiven gegenüber: Eigenkapital 15 358 122 Franken (Grundkapital 14 800 000 Franken, Reserven und Rücklagen 558 122 Franken), Fremdkapital 4 560 681 Franken und Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung 941 Franken.

Die Unternehmung beschäftigt gegenwärtig 84 Angestellte.

V. Konzessionsgesuch und Vernehmlassungen

In ihrer Eingabe vom 24. Juli 1967 ersuchte die Bahnunternehmung um Erneuerung der am 10. Oktober 1970 ablaufenden Konzession für die Stammstrecke Stansstad-Engelberg für 50 Jahre und beantragte, es sei eine einheitliche Konzession für die ganze von ihr betriebene Eigentumsstrecke Hergiswil-Engelberg zu erteilen. Die Gesuchstellerin hebt die Bedeutung der Bahn für die bediente Talschaft hervor und betont, dass die direkte schmalspurige Verbindung mit Luzern einen günstigen Einfluss auf die Industrie und den Fremdenverkehr habe.

Im Vernehmlassungsverfahren befürworteten die Kantone Obwalden und Nidwalden die Erneuerung der ablaufenden Konzession für 50 Jahre und den Einbezug der Strecke Stansstad-Hergiswil in diese neue Konzession. Die Interessen der Landesverteidigung stehen der Konzessionserneuerung nicht entgegen. Die Generalstabsabteilung des Eidgenössischen Militärdepartementes, die Generaldirektionen der Schweizerischen Bundesbahnen und der Schweizerischen Post-, Telephon- und Telegraphenbetriebe und die Schiffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees äusserten sich in zustimmendem Sinne zum Gesuch.

Auf Grund dieser Erwägungen gelangen wir zum Schluss, dass die Bedingungen für die Erteilung einer neuen Konzession im Sinne von Artikel 5 Absatz 1 des Eisenbahngesetzes, unter gleichzeitiger Aufhebung der bis zum 28. September 2006 gültigen Konzession für die Strecke Stansstad-Hergiswil, erfüllt sind.

VI. Der Konzessionsentwurf

Dem Wunsch der Bahnunternehmung entsprechend unterbreiten wir Ihnen für die Gesamtstrecke Hergiswil–Engelberg den Entwurf einer einheitlichen Konzession. Der Wortlaut des Bundesbeschlusses entspricht der seit dem Inkrafttreten des Eisenbahngesetzes üblichen Fassung. Artikel 2 sieht die für Eisenbahnkonzessionen normale Geltungsdauer von 50 Jahren vor. In Artikel 5 wird die Spurweite von einem Meter und, mit Rücksicht auf den Anschluss der Bahn an die Bundesbahnen in der Station Hergiswil, Einphasenwechselstrom von 15 000 Volt, $16\frac{2}{3}$ Hertz, vorgeschrieben. Die Beförderungspflicht gemäss Artikel 9 entspricht der bisherigen Konzessionsbestimmung. Das in Artikel 14 erwähnte Rückkaufsrecht wurde im Vernehmlassungsverfahren geltend gemacht.

Die Kantone Obwalden und Nidwalden haben sich mit dem Entwurf des Bundesbeschlusses einverstanden erklärt.

D. Die Verfassungsmässigkeit der Vorlagen

Die Verfassungsmässigkeit der Vorlagen in der Form einfacher Bundesbeschlüsse beruht auf Artikel 5 Absatz 1 und 2 des Eisenbahngesetzes, das sich seinerseits auf die Artikel 23, 24^{ter}, 26, 34 Absatz 2, 36 und 64 der Verfassung stützt.

E. Antrag

Gestützt auf diese Ausführungen empfehlen wir Ihnen, den nachstehenden Entwürfen der Bundesbeschlüsse über die Erteilung von neuen Konzessionen für die Strassenbahngesellschaft Neuenburg, die Stanserhornbahn sowie die Luzern–Stans–Engelberg-Bahn Ihre Zustimmung zu geben.

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

Bern, den 6. Oktober 1969

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Bundespräsident:

L. von Moos

Der Bundeskanzler:

Huber

(Entwurf)

Bundesbeschluss
über die Erteilung einer neuen Konzession für die
Strassenbahngesellschaft Neuenburg

Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,

gestützt auf Artikel 5 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957¹⁾,
nach Einsicht in ein Gesuch der Strassenbahngesellschaft Neuenburg vom
1. Juli 1968,

nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 6. Oktober 1969,

beschliesst:

I

Der Strassenbahngesellschaft Neuenburg wird unter den nachstehend aufgeführten Bedingungen eine neue Konzession für Bau und Betrieb einer Strassenbahn erteilt.

Art. 1

Gesetzgebung

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

Art. 2

Dauer

¹ Die Konzession wird für die Dauer von 50 Jahren, d. h. für die Zeit vom 11. Oktober 1970 bis 10. Oktober 2020, erteilt.

² Die Konzession wird für die Linie von Neuenburg nach Corcelles-Cormondrèche mit der Aufhebung der kantonalen Bewilligung für die Benützung der öffentlichen Strasse hinfällig. Die kantonale Bewilligung wurde bis zum 1. Januar 1980 erteilt.

¹⁾ AS 1958 335

Art. 3

Sitz

Die Konzessionärin hat ihren Sitz in Neuenburg.

Art. 4

Linien

Die Konzession gilt für die folgenden Linien:

- a. Neuenburg/Place Pury–Serrières–Auvernier–Colombier–Areuse–Boudry und Cortailod/Bas-de-Sachet
- b. Neuenburg/Place Pury–Peseux–Corcelles–Cormondrèche.

Art. 5

Strassenbenützung

Für die Beanspruchung der öffentlichen Strasse durch die Konzessionärin ist die Strassenbenützungsbewilligung des Baudepartements des Kantons Neuenburg vom 5. März 1969 massgebend.

Art. 6

Lärmbekämpfung

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 7 bleibt vorbehalten.

Art. 7

Pläne

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 zu verlangen, dass auch fertige Anlagen und Fahrzeuge geändert werden, wenn die Betriebssicherheit es erfordert.

Art. 8

Fahrplan

Die Zahl der täglichen Züge 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.

Art. 9

Beförderungspflicht

Die Konzessionärin übernimmt die Beförderung von Personen und ihrem Handgepäck.

Art. 10

Tarife

Die Tarife bedürfen vor ihrem Inkrafttreten der Genehmigung der Aufsichtsbehörde.

Art. 11

Haftpflichtversicherung

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 ihre nachträgliche Änderung bedürfen der Genehmigung der Aufsichtsbehörde.

Art. 12

Personalfürsorge

¹ Die Konzessionärin hat für das ständige Personal eine Dienstalterskasse oder eine Pensionskasse einzurichten oder es bei einer in der Schweiz zum Geschäftsbetrieb zugelassenen Versicherungsunternehmung oder einer andern, von der Aufsichtsbehörde anerkannten Einrichtung zu versichern.

³ Die Konzessionärin hat dafür zu sorgen, dass das Personal gegen die wirtschaftlichen Folgen von Krankheit versichert ist.

Art. 13

Kontrolle

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 sowie das Material, Pläne inbegriffen, sind ihnen kostenlos zur Verfügung zu stellen. Die Konzessionärin und ihr Personal haben ferner den mit der Kontrolle betrauten Organen alle dafür notwendigen Auskünfte zu erteilen.

II

Der Bundesrat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.

(Entwurf)

**Bundesbeschluss
über die Erteilung einer neuen Konzession
für die Stanserhornbahn**

*Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,*

gestützt auf Artikel 5 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957¹⁾,
nach Einsicht in das Gesuch der Stanserhornbahn-Gesellschaft vom
24. Juni 1967,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 6. Oktober 1969,

beschliesst:

I

Der Stanserhornbahn-Gesellschaft wird unter den nachstehend aufgeführten Bedingungen eine neue Konzession für Bau und Betrieb einer Standseilbahn erteilt.

Art. 1

Gesetzgebung

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

Art. 2

Dauer

Die Konzession wird für die Dauer von 10 Jahren, d. h. für die Zeit vom 11. Oktober 1970 bis 10. Oktober 1980, erteilt.

Art. 3

Sitz

Die Unternehmung hat ihren Sitz in Stans.

¹⁾ AS 1958 335

Art. 4

Strecke

Die Konzession gilt für die Strecke Stans–Stanserhorn.

Art. 5

Lärmbekämpfung

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.

Art. 6

Pläne

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 zu verlangen, dass auch fertige Anlagen und Fahrzeuge geändert werden, wenn die Betriebssicherheit oder die Landesverteidigung es erfordert.

Art. 7

Fahrplan

¹ Die Zahl der täglichen Züge 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 Betriebszeiten der Bahn auf die touristische Saison beschränken.

Art. 8

Beförderungspflicht

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

Art. 9

Tarife

Die Tarife bedürfen vor ihrem Inkrafttreten der Genehmigung der Aufsichtsbehörde.

Art. 10

Haftpflichtversicherung

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 ihre nachträgliche Änderung bedürfen der Genehmigung der Aufsichtsbehörde.

Art. 11

Personalfürsorge

¹ Die Konzessionärin hat für das ständige Personal eine Dienstalterskasse oder eine Pensionskasse einzurichten oder es bei einer in der Schweiz zum Geschäftsbetrieb zugelassenen Versicherungsunternehmung oder einer andern, von der Aufsichtsbehörde anerkannten Einrichtung zu versichern.

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

Art. 12

Kontrolle

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

Art. 13

Rückkauf

Dem Kanton Nidwalden sowie der Gemeinde Stans steht das Recht auf Rückkauf der Bahn zu. Die Gemeinde Stans kann ihr Rückkaufsrecht erst ausüben, wenn der Kanton darauf verzichtet hat. Der Rückkauf ist entsprechend den Bestimmungen des zehnten Abschnittes des Eisenbahngesetzes vorzunehmen.

II

Der Bundesrat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.

(Entwurf)

Bundesbeschluss
über die Erteilung einer neuen Konzession für die
Luzern–Stans–Engelberg-Bahn

Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,

gestützt auf Artikel 5 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957¹⁾,
nach Einsicht in das Gesuch der Luzern–Stans–Engelberg-Bahn vom
24. Juli 1967,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 6. Oktober 1969,

beschliesst:

I

Der Luzern–Stans–Engelberg-Bahn wird unter den nachstehend aufgeführten Bedingungen eine neue Konzession für Bau und Betrieb einer Schmalspurbahn mit teilweisem Zahnradbetrieb erteilt.

Art. 1

Gesetzgebung

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

Art. 2

Dauer

Die Konzession wird für die Dauer von 50 Jahren, d. h. für die Zeit vom 11. Oktober 1970 bis 10. Oktober 2020, erteilt.

Art. 3

Sitz

Die Unternehmung hat ihren Sitz in Stansstad.

¹⁾ AS 1958 335

Art. 4

Strecke

Die Konzession gilt für die Strecke Hergiswil–Engelberg.

Art. 5

Spurweite und Stromart

Die Bahn wird mit einer Spurweite von einem Meter und mit Einphasenwechselstrom 15 000 V, 16 2/3 Hz, betrieben.

Art. 6

Lärmbekämpfung

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 7 bleibt vorbehalten.

Art. 7

Pläne

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 zu verlangen, dass auch fertige Anlagen und Fahrzeuge geändert werden, wenn die Betriebssicherheit oder die Landesverteidigung es erfordert.

Art. 8

Fahrplan

Die Zahl der täglichen Züge 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.

Art. 9

Beförderungspflicht

Die Konzessionärin übernimmt die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Tieren und Gütern.

Art. 10

Tarife

¹Für die Erstellung der Tarife sind die Taxgrundlagen der Schweizerischen Bundesbahnen massgebend.

² Für die Ermittlung der Beförderungspreise dürfen zu den wirklichen Entfernungen Distanzzuschläge berechnet werden.

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

Art. 11

Haftpflichtversicherung

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 ihre nachträgliche Änderung bedürfen der Genehmigung der Aufsichtsbehörde.

Art. 12

Personalfürsorge

¹ Die Konzessionärin hat für das ständige Personal eine Dienstalterskasse oder eine Pensionskasse einzurichten oder es bei einer in der Schweiz zum Geschäftsbetrieb zugelassenen Versicherungsunternehmung oder einer andern, von der Aufsichtsbehörde anerkannten Einrichtung zu versichern.

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

Art. 13

Kontrolle

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

Art. 14

Rückkauf

Den Kantonen Obwalden und Nidwalden steht das Recht auf Rückkauf der Bahn zu. Der Rückkauf ist entsprechend den Bestimmungen des zehnten Abschnittes des Eisenbahngesetzes vorzunehmen.

Art. 15

Aufhebung der Konzession Stansstad-Hergiswil von 1956

Mit dem Inkrafttreten dieses Beschlusses wird die dem Kanton Nidwalden durch Bundesbeschluss vom 29. September 1956¹⁾ auf die Dauer von 50 Jahren, d. h. bis 28. September 2006, erteilte, mit Verfügung des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes vom 12. August 1960²⁾ auf die Elektrische Bahn Stansstad-Engelberg AG übertragene Konzession für eine Eisenbahn von Stansstad nach Hergiswil aufgehoben.

II

Der Bundesrat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.

1007

¹⁾ VAS 1956 1128

²⁾ VAS 1960 116

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Erteilung neuer Konzessionen für die Strassenbahngesellschaft Neuenburg, die Stanserhornbahn sowie die Luzern-Stans-Engelberg-Bahn (Vom 6. Oktober 1969)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1969
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	44
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	10393
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	07.11.1969
Date	
Data	
Seite	1161-1186
Page	
Pagina	
Ref. No	10 044 504

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.