

Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Verweigerung der Konzession für eine Eisenbahn vom Rothhorn nach dem Brünig.

(Vom 1. Juni 1891.)

Tit.

Mit Eingabe vom 30. November, eingelangt den 4. Dezember 1890 reichten die Herren C. Brück, Fabrikant, und A. Lindner, Ingenieur, beide in Brienz, zu Händen der Rothhornbahngesellschaft, eventuell einer neu zu bildenden Aktiengesellschaft, das Gesuch ein um Ertheilung der Konzession zum Bau und Betrieb einer Zahnradbahn vom Rothhorn nach dem Brünig.

Die Petenten begründen das Gesuch mit dem Interesse der Brienz-Rothhorn-Bahn, zu einer durchgehenden Touristenbahn zu werden, um als solche die Konkurrenz der bestehenden und im Werden begriffenen Bergbahnen besser bestehen und sich eine größere Rendite sichern zu können.

Als Ausgangspunkt der Bahn auf der Brünighöhe wäre die Station der Jura-Simplon-Bahn im Aussicht genommen. Die Linie würde von hier über Gspann nach dem Wyler-Vorsäß, als erster Station, gelangen, stiege über die Wyleralp gegen das Wylerhorn, welches mittelst eines Tunnels durchbrochen würde und käme nach der Breitenfelderalp, als zweiter Station.

Von hier an folgte die Bahn dem Grat des Bergrückens, durchbräche den „Arnifirst“ und den „Arnihaken“ mittelst Tunnels, ge-

langte zur dritten Station „Eysec“ und stiege von hier, fast die Höhe des Grates erreichend, diesem entlang bis zum Rothhorn, dessen Kamm zur Erreichung der Endstation zweimal durchtunnelt würde.

Da die projektirte Bahn als eine Fortsetzung der im Bau begriffenen Brienz-Rothhorn-Bahn betrachtet wird, so ist auch gleiches Oberbau- und Betriebssystem in Aussicht genommen.

Das Gesuch wurde am 19. Dezember 1890, gemäß Art. 2 des Eisenbahngesetzes, den Regierungen der Kantone Bern, Luzern und Obwalden, deren Gebiet durch die projektirte Linie berührt würde, zur Vernehmlassung mitgetheilt.

Die Regierung von Luzern erhebt keine Einwendungen gegen das Projekt, diejenige von Obwalden grundsätzlich ebenfalls nicht; sie setzt aber immerhin voraus, daß für den Personen- und Güterverkehr nach der Zwischenstation Breitenfeld, welche möglicherweise infolge der Bahn zum Kurort werden könnte, angemessene, der kilometrischen Entfernung entsprechende Taxreduktion vorgenommen werde und wünscht Aufnahme bezüglicher Bestimmungen im Konzessionsakt, ebenso solche betreffend den Güterverkehr Breitenfeld-Brünig.

Dagegen beantragt die bernische Regierung in ihrer Vernehmlassung vom 4. März abhin die Verweigerung der nachgesuchten Konzession.

Die projektirte Linie entspreche nicht nur keinem öffentlichen Verkehrsbedürfnisse, sie sei gegentheils eher geeignet, bestehende Verkehrseinrichtungen zu schädigen. Dieselbe durchziehe von ihrem Ausgangs- (Brünig) bis zu ihrem Endpunkte (Rothhorn) eine gänzlich unbevölkerte Gegend. Soweit sie dazu bestimmt sein solle, in Verbindung mit der im Bau befindlichen Bergbahn Brienz-Rothhorn einen durchgehenden Verkehr Brünig-Rothhorn-Brienz oder umgekehrt herzustellen, könne dies nur auf Kosten der Ausgangsstation Brienz und der bereits bestehenden Linie Brünig-Meiringen-Brienz geschehen.

Von welcher Seite auch man das vorliegende Projekt betrachten möge, nirgends lasse sich demselben ein volkswirtschaftlicher Nutzen abgewinnen und überall stoße man nur auf die Schädigung berechtigter Interessen.

Wir sind schon mehrmals in der Lage gewesen, unsern Standpunkt bei derartigen Einsprachen klarzulegen und thun es auch hier in aller Kürze wieder.

Die Einsprache einer Kantonsregierung hat nicht peremptorische Wirkung; der Bundesversammlung steht vielmehr nach Art. 4 des Eisenbahngesetzes das Recht zu, eine Konzession nach Prüfung aller in Betracht kommenden Verhältnisse gleichwohl zu erteilen, und sie

hat von diesem Rechte auch schon zu wiederholten Malen Gebrauch gemacht. Aber in der Regel wird die motivirte Einsprache einer Kantonsregierung zu berücksichtigen sein, wenn nicht Gründe des öffentlichen Wohls, seien es nun allgemeine, wichtige Verkehrsinteressen oder sei es das ausgesprochene Bedürfniß nach Belebung des lokalen Verkehrs oder dergleichen für die Konzessionirung sprechen.

Es wäre nun allerdings schwierig, bei vorliegendem Projekte das Vorhandensein solcher Gründe nachzuweisen, und die Petenten haben diesen Nachweis auch gar nicht versucht, sondern sie erklären offen, daß es sich bei diesem Projekt bloß um eine bessere Alimenterung der im Bau begriffenen Brienz-Rothhorn-Bahn handle.

Einer solchen Begründung gegenüber erscheint uns die Einsprache der bernischen Regierung von vornherein als ausschlaggebend.

Die Brienz-Rothhorn-Bahn ist seiner Zeit als für sich abgeschlossenes Projekt auf seine technische Ausführbarkeit und Rendite hin studirt und geprüft, sowie auch in diesem Sinne konzessionirt worden.

Für ein Unternehmen auf dieser Grundlage haben sich die nöthigen Mittel zur Finanzierung gefunden und es kann nun nicht in der Aufgabe des Bundes liegen, diesem privaten Spekulationsunternehmen durch Konzessionirung einer Linie, deren wirthschaftlicher Werth für die Gegend auch nach unserem Ermessen gleich Null ist, noch besondere Förderung angedeihen zu lassen, zum Schaden eines andern Bahnunternehmens, welches nicht bloß aus dem Touristenverkehr Nutzen ziehen will, sondern auch dem allgemeinen Verkehr und der Verbindung zweier Landestheile gute Dienste leistet und daher in seinen Interessen gegenüber einem reinen Spekulationsunternehmen Schutz verdient.

Es scheint uns hier der Anlaß gegeben zu sein, das von Hrn. Ständerath Wirz unterm 2. Oktober v. J. eingebrachte und vom Ständerath angenommene Postulat: „Der Bundesrath wird eingeladen, die Frage zu prüfen und darüber einzuberichten, welche Grundsätze in Zukunft bezüglich der Konzessionsertheilung für Bergbahnen zur Geltung kommen sollen,“ zu beantworten.

Der Antragsteller begründete seine Eingabe im Wesentlichen wie folgt: Die Eidgenossenschaft habe nicht nur die Pflicht, alle Eisenbahnen, welche entstehen, zu konzediren, sondern zu prüfen, ob sie wirklich ein Verkehrsbedürfniß, oder nur Luxusbahnen seien, die der fremden Börsenspekulation dienen, und ob eine Existenz der Bahn möglich sei.

Es sei eine scharfe Aufsicht geboten, da bei dieser Börsenspekulation eine Ausbeutung des Mittelstandes erfolge. Auch müsse in Betracht gezogen werden, daß den Bahnen das Expropriationsrecht gewährleistet sei; es sei darauf zu halten, daß auch hier das Eigenthum geschützt und nicht für Luxusbauten und bloße Spekulationszwecke geopfert werden. Endlich verlange die Gefahr, welche den Thalschaften durch Verminderung der Hochwälder drohe, daß man mit Gebirgsbahnen sehr vorsichtig verfare.

Er sei weit davon entfernt, keine Bergbahnen mehr bewilligen zu wollen, allein es sollen dieselben wenigstens von den Kantonen und Landesgegenden als Bedürfniß des Verkehrs oder der Fremdenindustrie begründet und verlangt werden. Das Eisenbahngesetz erleide durch eine Direktive, die man in dieser Beziehung aufstelle, keine Abänderung, es handle sich nur darum, Stellung zu nehmen, wie bestehende Linien zu schützen, Ausbeutung zu verhüten und die Gebirgswelt vor Profanirung zu bewahren sei.

Diese Begründung hebt in durchaus richtiger Weise die Gesichtspunkte hervor, nach welchen die Konzessionsgesuche für Bergbahnprojekte zu beurtheilen sind. Sie zeigt aber gleichzeitig die Schwierigkeiten, welche einer Schematisirung dieser Grundsätze entgegenstehen.

Die lokalen Verhältnisse werden in den meisten Fällen darüber entscheiden, ob im konkreten Falle ein Verkehrsbedürfniß oder unleugbare Interessen der Hotelindustrie die Erstellung einer Bahn verlangen, ob der Schaden, den dadurch bereits bestehende Unternehmungen erleiden können, die Vortheile überwiegt, welche das neue Unternehmen der Gegend zu bringen verspricht, oder ob sich ein derartiges Projekt von vornherein als ein reines Spekulationsobjekt darstellt oder nicht.

Die Aufstellung fester Normen erschwert diese freie Würdigung der thatsächlichen Verhältnisse, sie wird für den einzelnen Fall bald zu eng, bald zu weit, selten aber eine nach allen Richtungen zutreffende sein.

Wir beantworten deshalb das ständeräthliche Postulat in dem Sinne, daß unsererseits die Entscheidung von Fall zu Fall vorgezogen wird. Daß diese Praxis nicht zu einer unbeschränkten und unbesehenen Konzessionirung geführt hat, beweisen die Konzessionsverweigerungen (wie bei der Drahtseilbahn auf den Seelisberg [Bundesbl. 1887, Bd. II, S. 242 ff.], Drahtseilbahn Melano-Monte Generoso [Bundesbl. 1888, Bd. IV, S. 1093 ff.], der Drahtseilbahn Weggis-Rigi Känzeli [E. A. S. X, 97], Zahnradbahn Weggis-Staffelhöhe [E. A. S. X, 98], Zahnradbahn Papierfabrik Enge-Kolbenhof-

Uto Kulm [Bundesbl. 1890, Bd. III, S. 247 ff.]), wo die Verweigerung entweder wegen mangelnden allgemeinen Interesses, oder wegen direkter Schädigung einzelner Gemeinwesen und bestehender Unternehmungen erfolgte.

Auch bei vorliegendem Projekte treffen unseres Erachtens die hauptsächlichsten Gründe, welche gegen eine unbeschränkte Konzessionirung der Bergbahnprojekte vorgebracht wurden, voll zu.

Wir stellen uns deßhalb auf den von der bernischen Regierung eingenommenen Standpunkt und beantragen Ihnen, auf das Konzessionsgesuch nicht einzutreten.

Genehmigen Sie, Tit., die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 1. Juni 1891.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

Welti.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.



(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Verweigerung der Konzession für eine Eisenbahn vom
Rothhorn nach dem Brünig.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe der Herren C. Brück, Fabrikant, und A. Lindner, Ingenieur, in Brienz, vom 30. November / 4. Dezember 1890;
2. einer Botschaft des Bundesrathes vom 1. Juni 1891,

beschließt:

1. Auf das Konzessionsgesuch der Herren C. Brück und A. Lindner in Brienz für eine Eisenbahn vom Rothhorn nach dem Brünig vom 30. November / 4. Dezember 1890 wird nicht eingetreten.
 2. Der Bundesrath ist mit der Vollziehung dieses Beschlusses beauftragt.
- 

Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Verweigerung der Konzession für eine Eisenbahn vom Rothhorn nach dem Brünig. (Vom 1. Juni 1891.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1891
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	24
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	10.06.1891
Date	
Data	
Seite	129-134
Page	
Pagina	
Ref. No	10 015 288

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.