

Schweizerisches Bundesblatt.

49. Jahrgang. IV.

Nr. 51.

15. Dezember 1897.

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 5 Franken
Einrückungsgebühr per Zeile oder deren Raum 15 Rp. — Inserate franko an die Expedition.
Druck und Expedition der Buchdruckerei Stämpfli & Cie. in Bern.

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Straßenbahn in Luzern und Ausgemeinden.

(Vom 8. Dezember 1897.)

Tit.

Mittelst Eingabe vom 25. September 1897 stellte der Stadtrat von Luzern das Gesuch um „Erteilung der Konzession für eine Tramanlage in der Stadt Luzern“, an die Einwohnergemeinde, für sich oder zu Händen einer Privatgesellschaft.

Laut dem dem Gesuche beigegebenen allgemeinen Bericht bezweckt das Projekt die Erleichterung des Verkehrs der einzelnen Stadtteile unter sich und der Stadt mit einzelnen Ausgemeinden, speciell mit Kriens und später mit Emmenbaum und Gerliswil. Die topographische Gestaltung der Stadt Luzern habe schon vor Jahren die Idee der Erstellung von Traminien wachgerufen. Im Verhältnis zur Einwohnerzahl weise die Stadt sehr große Distanzen auf von einem Ende zum andern. Die Punkte, welche speciell im Sommer starken Verkehr aufweisen, liegen auf eine große Fläche zerstreut. Am rechten Seeufer sei das eigentliche Quartier der großen Fremdenhotels, das Löwendenkmal u. s. w. am linken Ufer stehe der Bahnhof; im Obergrund endige die Kriens-Luzern-Bahn, die einer richtigen Verbindung mit dem Bahnhof für den Personenverkehr noch entbehre; im Untergrund, an der Baselstraße, liege der Gütschbahnhof, welcher im Sommer von den Fremden in großer Zahl besucht werde. Alle diese Punkte müssen durch die Trambahn verbunden werden.

Den früher schon eingereichten Konzessionsgesuchen gegenüber habe sich der Stadtrat immer ablehnend verhalten, weil verschiedene bauliche Veränderungen (namentlich der Umbau des Bahnhofes, die Verbreiterung des Schweizerhofquais) abgewartet werden mußten. Heute seien nunmehr alle Bedingungen für die Ausführung eines Tramnetzes gegeben, weshalb der Stadtrat sich um die Konzession bewerbe. Dabei wüßte er die Frage, ob die Gemeinde den Tram selbst bauen und betreiben wolle, noch offen zu behalten und den Entscheid der Gemeindeversammlung zu überlassen.

Als Endpunkte der ersten Anlage werden bezeichnet: Kreuzstutz, Krienserbahnstation, Hotel de l'Europe und Schloßberg (an der Zürichstraße). Zur Verbindung dieser Punkte seien zwei Hauptlinien vorgesehen, nämlich:

1. Zürichstraße-Alpenstraße-Schweizerhofquai-Seebrücke-Bahnhof-Bürgenstraße-Hirschmattstraße-Hirschengraben-Burgerstraße-Pflistergasse-Baselstraße;
2. Haldenstraße-Schweizerhofquai-Seebrücke-Bahnhof-Bürgenstraße-Pilatusstraße-Krienserbahnstation.

Dabei werde bezüglich der ersten Linie eine Änderung in der Weise vorbehalten, daß die Strecke Bürgenstraße-Hirschmattstraße-Hirschengraben-Burgerstraße durch eine Linie von der Pflistergasse durch die Bahnhofstraße gegen die Post und den Bahnhof ersetzt würde.

Für die Zukunft seien folgende Erweiterungen des Netzes in Aussicht genommen:

1. Verlängerung der Linie durch die Zürichstraße bis zum Maihof;
2. Ausdehnung der Linie gegen den Obergrund nach Kriens, durch Einbezug der Krienz-Luzern-Bahn;
3. wenn möglich Verlängerung der Linie durch die Baselstraße bis Emmenbaum.

Dem technischen Berichte entnehmen wir, daß die Linie Zürichstraße-Untergrund 3,150 km. und die Linie Hotel de l'Europe-Obergrund 2,200 km. lang sei. Beide werden mit Spurweite von 1 Meter und eingeleisig, mit Ausweichgeleisen, angelegt. Die Maximalsteigung komme in der Zürichstraße vor und betrage 45 ‰. Der Minimalradius werde zu 15 Metern angenommen.

Die Lieferung der elektrischen Kraft sei vom Elektrizitätswerk in Rathausen vertraglich zugesichert. Die Zuleitung finde mittelst oberirdischer Kontaktdrähte statt. Indessen müßte die Frage noch offen behalten werden, ob nicht auf gewissen Strecken aus ästhetischen Rücksichten Accumulatorenbetrieb zur Anwendung kommen solle. Die Speise- und Rückleitungen werden ausschließlich als unterirdische Kabelleitungen verlegt.

Als Betriebsmaterial seien Motorwagen, nötigenfalls mit angehängtem Beiwagen, vorgesehen. Für die erste Betriebsperiode seien 15 Wagen mit je 14 Sitz- und 16 Stehplätzen in Aussicht genommen.

Schon im März 1897 war von Herrn Ingenieur F. v. Schumacher ebenfalls ein Konzessionsgesuch für eine Straßenbahn in Luzern eingereicht worden, welches von vornherein eine Ausdehnung des Netzes nach Kriens und nach Emmenbrücke in Aussicht nahm. Der Stadtrat von Luzern hatte sich aber diesem Gesuche gegenüber ablehnend verhalten und namentlich die Bewilligung zur Benützung der städtischen Straßen verweigert, so daß die Bundesbehörden, nach konstanter Praxis, bis jetzt nicht auf das Projekt des Herrn v. Schumacher eintreten konnten. Dieser hielt aber trotzdem an seinem Gesuche auch gegenüber dem vom Stadtrat von Luzern aufgestellten fest, indem er in einer Zuschrift an das kantonale Baudepartement darauf hinwies, daß der Stadtrat die Konzession eventuell zu Händen einer Privatgesellschaft begehre, in welchem Falle er, Herr v. Schumacher, wohl in Konkurrenz treten dürfe.

Diese Auseinandersetzung bewog dann den Stadtrat von Luzern, mit Schreiben vom 13. November zu erklären, daß er es definitiv ablehne, die städtischen Straßen irgend einem Privaten oder einer privaten Gesellschaft behufs Erstellung einer Tramanlage zur Verfügung zu stellen, und daß er die Konzession ausschließlich zu Händen der Stadtgemeinde verlange. Gleichzeitig wurde das Gesuch auch dahin geändert, daß in das zunächst auszubauende Netz die Maihofstraße einbezogen werden solle.

Unterm 19. November übermittelte ein „Initiativkomitee einer Tramanlage Emmenbrücke-Luzern“ dem Eisenbahndepartement eine Eingabe, in welcher die Wünschbarkeit einer sofortigen Ausdehnung des Straßenbahnnetzes über den Kreuzstutz hinaus nach Emmenbrücke einlässlich geschildert und begründet wurde. Wenn die Stadt nur auf ihrem Territorium baue, so werde die Verbindung mit Emmen auf Jahre hinaus lahm gelegt. Denn es sei keine Frage, daß es kaum gelingen würde, für die Strecke Emmenbrücke-Kreuzstutz eine Gesellschaft zu gründen.

Diese Eingabe war von je einem Schreiben der Gemeinderäte von Littau und Emmen begleitet, worin diese Behörden um Berücksichtigung der vom Initiativkomitee vorgebrachten Wünsche ersuchten.

In seiner Vernehmlassung vom 22. November 1897 äußerte sich der Regierungsrat des Kantons Luzern dahin, er hätte aus Rücksicht für die Erleichterung und Förderung des Verkehrs dem Trambahnprojekt des Herrn von Schumacher vor demjenigen des Stadtrates den Vorzug gegeben, weil ersteres die Einbeziehung der Strecke

Kreuzstutz-Station Emmenbrücke vorsehe, während das letztere sich innert den Grenzen der Stadt halte und beim Kreuzstutz sein Ende erreiche. Weil aber das Gesuch Schumacher mit Rücksicht auf die Stellungnahme der Stadtbehörde aussichtslos geworden und als abgelehnt zu betrachten sei, eine Tramanlage jedoch allseitig gewünscht werde und auch im Interesse der Stadt gelegen erscheine, so bleibe dem Regierungsrat nichts anderes übrig, als Entsprechung des stadträtlichen Konzessionsbegehrens zu beantragen.

Die vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen fanden am 25. November 1897 statt. Ein Versuch des Eisenbahndepartements, die Vertreter des Stadtrates von Luzern dazu zu bewegen, das Tramnetz von Anfang an bis nach Emmenbrücke auszudehnen, scheiterte an der definitiven Erklärung derselben, daß die Verlängerungen nach Emmenbrücke und nach Kriens zwar so bald als möglich gebaut werden sollen, daß aber das Netz vorläufig auf die im Stadtgebiet gelegenen Linien beschränkt bleiben müsse. Damit indessen für eine spätere Erweiterung keine neue Konzession, bezw. keine Konzessionsänderung erforderlich sei, wurde jetzt schon im Titel und im Ingeß der Verlängerung nach Emmenbrücke Rechnung getragen und in Artikel 4 dem Bundesrat die Befugnis eingeräumt, für den Ausbau des Netzes die erforderlichen Fristen anzusetzen.

In Artikel 19 werden, ebenfalls für den Fall der Erweiterung, für die Benützung der kantonalen Straßen die vom Regierungsrat aufzustellenden Vorschriften vorbehalten. Die prinzipielle Einwilligung hat derselbe bereits mit Schreiben vom 29. November 1897, das den Akten beiliegt, ausgesprochen, während die näheren Bestimmungen einstweilen noch entbehrlich sind, weshalb wir auch nicht zögern, Ihnen die Genehmigung des Konzessionsgesuches durch Annahme des nachstehenden Beschlußentwurfes zu empfehlen.

Wir benützen auch diesen Anlaß, Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 8. Dezember 1897.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Deucher.

Der I. Vizekanzler:

Schatzmann.



(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

**Konzession einer elektrischen Straßenbahn in Luzern und
Ausgemeinden.**

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. der Eingaben des Stadtrates von Luzern, vom 25. September und 13. November 1897;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 8. Dezember 1897,

beschließt:

Dem Stadtrat zu Handen der Einwohnergemeinde Luzern wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Straßenbahn in der Stadt Luzern und den Gemeinden Littau und Emmen unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen erteilt:

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

Art. 2. Die Konzession wird auf die Dauer von 80 Jahren, vom Datum des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

Art. 3. Binnen einer Frist von 12 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrate die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen einzureichen für die Linien:

- a. von Maihof durch die Maihofstraße, Zürichstraße, über den Schweizerhofquai und die Seebrücke, durch die Bahnhofstraße, Bürgenstraße, Hirschmattstraße, über den Hirschengraben, durch die Bürgerstraße, Pfistergasse (eventuell von der Seebrücke durch die Bahnhofstraße und Pfistergasse) und Baselstraße bis zum Kreuzstutz;
- b. vom Hotel de l'Europe durch die Haldenstraße, über den Schweizerhofquai und die Seebrücke, durch die Bahnhofstraße, Bürgenstraße und Pilatusstraße bis zur Station der Krienserbahn.

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

Art. 4. Binnen 2 Jahren, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist das zur ersten Anlage vorgesehene Netz zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Für die übrigen Linien setzt der Bundesrat jeweilen die Fristen fest.

Art. 5. Die Ausführung des Bahnbaues, sowie der zum Betriebe der Bahn erforderlichen Einrichtungen, darf nur geschehen auf Grund von Ausführungsplänen, welche vorher dem Bundesrate vorgelegt und von diesem genehmigt worden sind.

Der Bundesrat ist berechtigt, auch nach Genehmigung der Pläne eine Abänderung derselben zu verlangen, wenn eine solche durch Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 6. Die Bahn wird mit Spurweite von 1 Meter und einleisig erstellt, mit Ausnahme der als Ausweichstellen erforderlichen doppelspurigen Strecken.

Art. 7. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zu Tage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen u. s. w., sind Eigentum des Kantons Luzern, und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 8. Den Bundesbeamten, welchen die Überwachung der Bahn hinsichtlich der Bauten oder des Betriebes obliegt, hat die Bahnverwaltung behufs Erfüllung ihrer Aufgabe zu jeder Zeit Einsicht von allen Teilen der Bahn, der Stationen und des Materials zu gestatten, sowie das zur Untersuchung nötige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

Art. 9. Der Bundesrat kann verlangen, daß Beamte oder Angestellte, welche in der Ausübung ihrer Funktionen zu begründeten

Klagen Anlaß geben und gegen welche die Bahnverwaltung nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nötigen Falls entlassen werden.

Art. 10. Die Konzessionärin übernimmt bloß die Beförderung von Personen und Handgepäck. Über die Einführung eines Güterdienstes entscheidet der Bundesrat. Zum Viehtransport ist die Konzessionärin nicht verpflichtet.

Art. 11. Die Konzessionärin hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, können dieselben nur nach vorher eingeholter Bewilligung des Bundesrates eingeführt werden.

Art. 12. Der Bahnverwaltung ist im allgemeinen anheimgestellt, die Zahl der täglichen Züge und deren Kurszeiten festzusetzen. Immerhin sind alle dahering Projekte, welche sich auf fahrplanmäßige Züge beziehen, dem Eisenbahndepartement vorzulegen und dürfen vor ihrer Genehmigung nicht vollzogen werden.

Das Maximum der Fahrgeschwindigkeit wird vom Bundesrate bestimmt.

Art. 13. Es wird nur eine Wagenklasse eingeführt, deren Typus vom Bundesrat genehmigt werden muß.

Art. 14. Für den Transport von Personen darf eine Taxe von 10 Rappen per Kilometer der Bahnlänge bezogen werden.

Für Kinder unter vier Jahren, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, ist nichts zu zahlen.

Handgepäck ist soweit frei, als es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann; soweit dafür besonderer Platz in Anspruch genommen wird, ist für solches die Personentaxe zu bezahlen.

Die Konzessionärin ist zur Ausgabe von Abonnementsbilletten zu ermäßigter Taxe nach mit dem Bundesrate zu vereinbarenden Bestimmungen verpflichtet.

Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet.

Im Falle der Einrichtung eines Güterdienstes setzt der Bundesrat hierfür die Taxen fest.

Art. 15. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 16. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 17. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nacheinander einen sechs Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transporttaxen verhältnismäßig herabzusetzen. Kann diesfalls eine Verständigung zwischen dem Bundesrate und der Konzessionärin nicht erzielt werden, so entscheidet darüber die Bundesversammlung.

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

Art. 18. Die Konzessionärin ist verpflichtet, für das Personal eine Kranken- und Unterstützungskasse einzurichten oder dasselbe bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besonderen Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 19. In Bezug auf die Benützung der öffentlichen Straßen für die Anlage und den Betrieb gelten die vom Regierungsrat von Luzern aufzustellenden Vorschriften, soweit dieselben nicht mit den Bestimmungen der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung im Widerspruch stehen.

Art. 20. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Luzern gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens 30 Jahre nach Eröffnung des Betriebes und von da an jederzeit erfolgen. Vom Entschluß des Rückkaufes ist der Konzessionärin drei Jahre vor dem wirklichen Eintritte desselben Kenntnis zu geben.
- b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigentümer der Bahn mit ihrem Betriebsmaterial und allen übrigen Zugehören. Immerhin bleiben die Drittmannsrechte hinsichtlich des Pensions- und Unterstützungsfonds vorbehalten. Zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, ist die Bahn samt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustande abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, und sollte auch die Verwendung der Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnismäßiger Betrag von der Rückkaufsumme in Abzug zu bringen.

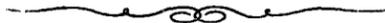
- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Mai 1930 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Konzessionärin notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1930 und 1. Mai 1945 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1945 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Wert des oben beschriebenen Reinertrages; — unter Abzug der Erneuerungs- und Reservefonds.

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

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

Art. 21. Hat der Kanton Luzern den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 20 definiert worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der Konzessionärin zu fordern berechtigt gewesen wäre.

Art. 22. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Straßenbahn in Luzern und Ausgemeinden. (Vom 8. Dezember 1897.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1897
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	51
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	15.12.1897
Date	
Data	
Seite	1243-1251
Page	
Pagina	
Ref. No	10 018 115

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.