

Bundesblatt

Bern, den 2. März 1967 119. Jahrgang Band I

Nr. 9

Erscheint wöchentlich. Preis Fr. 36.– im Jahr, Fr. 20.– im Halbjahr,
zuzüglich Nachnahme- und Postzustellungsgebühr

9639

Botschaft

des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Erteilung einer neuen Konzession für die Standseilbahn Thunersee–Beatenberg

(Vom 30. Januar 1967)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir beehren uns, Ihnen mit dieser Botschaft einen Beschlussesentwurf über die Erteilung einer neuen Konzession für die Standseilbahn Thunersee–Beatenberg zu unterbreiten.

I. Geschichtlicher Rückblick

Die Standseilbahn Thunersee–Beatenberg gehört zu den ältesten Standseilbahnen der Schweiz. Es fällt ihr in erster Linie die Aufgabe zu, den Ferien- und Touristenort Beatenberg mit dem Thunersee zu verbinden. Sie gewährleistet ferner den Bewohnern des Siedlungsgebietes von Beatenberg die Verbindung mit dem Thunerseegebiet.

Mit Beschluss vom 21. Dezember 1887 erteilte die Bundesversammlung den Herren Pümpin, Herzog & Cie, Baugesellschaft für Spezialbahnen in Bern, Joh. Frutiger, Baumeister in Oberhofen, und F. Hofer, Fürsprecher in Bern, zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft eine Konzession auf 80 Jahre für den Bau und den Betrieb einer Standseilbahn vom Thunersee bei Merligen nach Beatenberg (EAS IX, 400). Das Projekt umfasste eine meterspurige mit Wasserübergewicht betriebene Standseilbahn. Der Ausgangspunkt war ungefähr 2 km östlich von Merligen in der Beatenbucht vorgesehen, in welcher die Schiffahrtsstation gleichen Namens liegt. Das vorgeschlagene Trasse zog sich von dort geradlinig, mit Ausnahme von zwei Kurven in der Mitte, der Berglehne nach bis zur oberen Station in der Nähe des damals bereits bestehenden Kurhauses, das durch eine Strasse zugänglich gemacht wurde. Für das erforderliche Betriebswasser, das von sehr weit weg hergeleitet werden musste, wurde ein Betonreservoir bei der oberen Station erstellt.

Nachdem die Gesellschaft bereits am 19. Mai 1888 gegründet worden war und mit der Ausführung des Projekts umgehend begonnen wurde, konnte die Bahn schon am 21. Juni 1889 in Betrieb genommen werden. Der Betrieb wurde während des Winters eingestellt, weil die zur Bremsung dienenden Zahnstangen vereisten und die Wasserfüllung bei Frost schwierig war. Mit dem Aufkommen des Wintertourismus im Berner Oberland beschloss die Bahnunternehmung, den elektrischen Betrieb einzuführen. Das Streckengeleise wurde bei dieser Gelegenheit vollständig umgebaut. Anstelle der 3, beziehungsweise 4 Laufschiene wurde ein normales Schmalspurgeleise mit Ausweiche angelegt. Die Zahnstangen und das zur Ausgleichung der Gewichtsverhältnisse notwendige Kompensationsseil konnten entfernt werden. Mit der Aufnahme des elektrischen Betriebs im Jahre 1911 wurden überdies die Wagen modernisiert und deren Kapazität von 50 auf 60 Personen erhöht. Diese Massnahmen gestatteten eine Verkürzung der Fahrzeit von 16 auf 14 Minuten.

Die Unternehmung wies von Anfang an günstige Betriebsabschlüsse auf, so dass das aufgenommene Obligationenkapital von 300 000 Franken nach einigen Jahren zurückbezahlt werden konnte. Hierauf wurde das ursprüngliche Aktienkapital von 400 000 Franken im Hinblick auf die Beteiligung an anderen Bahnunternehmungen, so 1907 an der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn, auf 700 000 Franken erhöht. Nach Abschluss des Ersten Weltkrieges, der sich für die Bahn wegen des Ausfalles der ausländischen Touristen ungünstig auswirkte, erzielte die Unternehmung wiederum befriedigende Einnahmen. Während des Zweiten Weltkrieges erwies sie sich als besonders nützlich, unter anderem als die Verwendung der anderen Verkehrsmittel eingeschränkt wurde. Mit der Inbetriebnahme der Sesselbahn Beatenberg-Niederhorn im Jahre 1946 begann für die Standseilbahn eine Folge günstiger Jahre.

II. Technischer Zustand der Standseilbahn

Die in der Neigung gemessene Betriebslänge der Standseilbahn beträgt 1698 m. Das Geleise liegt vollständig auf bahneigenem Trasse, mit Ausnahme der Brücke über die Strasse Thun-Interlaken, die der Kanton Bern im Zuge der Strassenverbreiterung erstellt und zu Eigentum übernommen hat. Der Bahn gehört nach wie vor der Oberbau. Die zwischen der Talstation Beatenbucht und der Bergstation Beatenberg überwundene Höhendifferenz misst 551 m. Die mittlere Steigung der Bahn beträgt 348 Promille und die grösste Steigung 400 Promille. Ausser den bei Gelegenheit der im Jahre 1911 abgeschlossenen Elektrifizierung durchgeführten Änderungen hat die Bahnunternehmung noch andere beachtliche Erneuerungsarbeiten vorgenommen. Nach der Inbetriebnahme der Sesselbahn Beatenberg-Niederhorn im Jahre 1946 stieg die Frequenz der Beatenbergbahn derart an, dass die Platzverhältnisse in den Wagen und auf den Stationen unzumutbar wurden. Die Unternehmung erstellte 1949 das neue Stationsgebäude Beatenbucht, das 1950 eröffnet wurde. Im Jahre 1953 wurden neue Wagenkasten mit einem Fassungsvermögen von je 100 Personen und ein stärkerer Antriebsmotor angeschafft, womit die stündliche Förderleistung in einer Rich-

tung auf 400 Personen gesteigert werden konnte. Im Jahre 1955 wurde ausserdem die Haltestelle Birchi eröffnet und 1959 die neue Bergstation dem Betrieb übergeben. 1963 wurden die Fangbremsen beider Wagen mit Übergeschwindigkeitsauslösungen ausgerüstet, damit die Wagen nicht vom Personal begleitet werden müssen, wenn keine Reisenden befördert werden. Durch Zusammenschweissen eines Teils der 12-m-Schienen konnte ein ruhigerer Wagenlauf erreicht werden.

Die Bahngesellschaft unternimmt gegenwärtig Instandstellungsarbeiten am Unterbau und an der Geleiseanlage, die in den nächsten Jahren gemäss den Anweisungen der Aufsichtsbehörde etappenweise weitergeführt werden sollen. Die Unternehmung befasst sich ferner mit der ebenfalls von der Aufsichtsbehörde veranlasseten abermaligen Erneuerung des Antriebs und dem Einbau der Fernsteuerung. Nach Abschluss dieser Arbeiten wird die Geschwindigkeit der Bahn erhöht werden können.

III. Verkehrsentwicklung und finanzielle Lage

Die Zahl der beförderten Personen zeigte vom ersten Betriebsjahr an eine langsam aber stetig steigende Tendenz. Nach der Jahrhundertwende verstärkte sich die alljährliche Beförderungsquote, die 1913 63 770 (im Eröffnungsjahr 31 526) Passagiere betrug. Diese andauernde Zunahme erfuhr einen jähen Abbruch zu Beginn des Ersten Weltkrieges, als die ausländischen Feriengäste ausblieben. Der absolute Tiefstand liegt im Jahr 1915 mit 23 798 beförderten Personen. Nach dem Jahre 1918, in welchem 44 264 Fahrgäste registriert wurden, war die jährliche Verkehrsquote unterschiedlich. Sie schwankte zwischen 47 990 Bahnbenützern im Jahre 1919 und deren 89 149 im Jahre 1929. Im Jahre 1939 sank sie auf 55 978. Der Zweite Weltkrieg liess die Bahn vermehrt zur Geltung kommen, unter anderem zufolge der kriegswirtschaftlich notwendigen Einschränkung der übrigen Transportmittel. Von 1940 bis 1945 stieg die Zahl der jährlichen Benutzer von 84 666 auf 129 414. Diese Aufwärtsentwicklung hielt an. 1947, ein Jahr nach der Inbetriebnahme der Sesselbahn Beatenberg-Niederhorn, konnte das bis heute noch nicht überbotene Maximum von 225 354 Fahrgästen verzeichnet werden. In den darauffolgenden Jahren trat ein allmählicher leichter Verkehrsschwund ein; während im Jahr 1948 noch 218 715 Personen die Bahn benützten, bewegte sich die jährliche Verkehrsfrequenz zwischen 173 812 (1959) und dem seit 1947 niedrigsten Stand von 157 428 Passagieren, der im Jahr 1965 erreicht wurde. Diese Beförderungsquote ist nach wie vor beachtlich, insbesondere im Vergleich zu den bis 1939 geleisteten Personentransporten. Der hauptsächlichste Grund des eingetretenen Verkehrsverlustes liegt in der Witterungsabhängigkeit des Bahnbetriebes. Auch der Postautobetrieb zwischen Interlaken und Beatenberg mag sich, wenn auch in bescheidenem Ausmass, in dieser Richtung auswirken. Wie sich der private Autoverkehr auf der gut ausgebauten, Ende 1964 eröffneten Staatsstrasse zwischen Interlaken und Beatenberg auf den Personenverkehr der Standseilbahn auswirken wird, kann gegenwärtig nicht beurteilt werden. Die Vertreter der Bahnunternehmung sind der Ansicht, dass dieser Verkehr der Bahn keine nachteilige Konkurrenzierung verursachen wird.

Der Güterverkehr, inklusive Gepäck und Tiere, hat nicht mehr die frühere Bedeutung, insbesondere nicht wie zur Zeit des Zweiten Weltkrieges, als er zum Beispiel 1942 1653 Tonnen betrug. In den letzten 10 Jahren schwankte er zwischen 474 und 434 Tonnen. Dieser Transportzweig erspart für einige Güter den Umweg über Interlaken, und für die Bahn, welcher er keine Unkosten verursacht, stellt er eine geschätzte Einnahmequelle dar, die in den letzten Jahren fortdauernd an die 15000 Franken einbrachte. Es werden auch Ausflugsbillette und im Verkehr mit anderen Transportunternehmungen direkte Fahrscheine abgegeben.

Die Bahn vermochte sich seit ihrem Bestehen ohne Hilfe der öffentlichen Hand zu erhalten. Seit 1. Januar 1964 wird ihr zur Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen (Eisenbahngesetz Art. 51) eine Entschädigung im Ausmasse eines Drittels der vorgeschriebenen Abschreibungen vergütet. Am 1. November 1964 wurde die Bahn ferner in die Tarifannäherung einbezogen, was zu einer Herabsetzung der Taxe für die einfache Fahrt von Franken 3.20 auf Franken 2.40 und für die Hin- und Rückfahrt von Franken 4.80 auf Franken 3.60 führte. – Das Jahr 1965 ergab einen Betriebsertrag von 343938 Franken (1964: 314230) und einen Betriebsaufwand von 334488 Franken (1964: 298113), somit einen Ertragsüberschuss von 9451 Franken (1964: 16117). In diesen Erträgen, welche höher als im Vorjahr liegen, sind die Leistungen des Bundes für die Tarifannäherung im Gesamtbetrage von 74425 Franken, 5278 Franken für die Monate November und Dezember 1964 und 69147 Franken für das Jahr 1965 inbegriffen. In den Erträgen sind auch die zur Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen für die Jahre 1964 und 1965 vom Bund jährlich empfangenen Beträge von 7785 Franken enthalten. Die Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1965 schloss mit einem Aktivsaldo von 3915 Franken ab, wogegen der Aktivsaldo in den Jahren 1961 bis 1964 28761 und 31809 Franken betrug. Gemäss Bilanz auf den 31. Dezember 1965 stehen den Aktiven von 1057758 Franken (Anlagevermögen 869726 Fr., Betriebsvermögen 188032 Fr.) auf der Passivseite der Bilanz ausser dem Aktivsaldo von 3915 Franken das Eigenkapital von 869000 Franken (Aktivkapital 700000 Fr. und Reserven 159000 Fr. sowie eine Versicherungsreserve von 10000 Fr.) und ein Fremdkapital von 184843 Franken gegenüber, auf welches eine Bankschuld von 91968 Franken aus dem Umbau der Bergstation (1959) entfällt. Die Bahn zahlte seit 1945 ununterbrochen Dividenden aus, die seit 1952 unverändert 4 Prozent betrugen. Die Unternehmung wird in den nächsten Jahren die auf Anweisung der Aufsichtsbehörde inzwischen begonnenen Instandstellungs- und Modernisierungsarbeiten durchführen. Der sich daraus ergebende Bauaufwand wird durch Eigen- und Fremdfinanzierung gedeckt werden. Die Generalversammlung hat in Berücksichtigung dieser Mehrbelastung beschlossen, die Dividenden für das Jahr 1965 ausfallen zu lassen.

Für das Personal besteht eine Dienstalterskasse.

IV. Konzessionsgesuch und Vernehmlassungen

Zur Begründung ihres Konzessionserneuerungsgesuches vom 5. Juni 1965/ 25. Mai 1966 weist die Bahnunternehmung darauf hin, dass die Beatenbergbahn

nicht nur für den Touristenverkehr von Bedeutung ist, sondern dass ihr Betrieb auch im Interesse des ganzen, über 5,5 km ausgedehnten Siedlungsgebiets des Beatenbergs liegt. Die Bahn besorgt täglich bis zu 59 Anschlüsse an die Schiff-fahrtskurse des Thunersees sowie an die Trolleybus- und Autokurse der Verkehrsbetriebe Steffisburg-Thun-Interlaken. Während der Sommersaison werden in der Station Beatenbucht täglich 193 Anschlüsse durch die verschiedenen Verkehrsunternehmen sichergestellt. Die Kurse der PTT-Betriebe zwischen Interlaken und Beatenberg beeinträchtigen die Verkehrsfrequenz der Beatenbergbahn nur unwesentlich, weil es sich um eine vornehmlich den Einwohnern der beiden Ortschaften dienende Verkehrsverbindung handelt. Der grösste Teil der Benützer der Beatenbergbahn kommt aus allen Teilen der Schweiz und des Auslandes und erreicht die Bahn mittels der über Thun, Spiez und Interlaken führenden Schiffs- und Strassenverbindungen. Die von Sigriswil nach Beatenberg führende Strasse darf nur mit besonderer Bewilligung befahren werden. Somit erweist sich die Bahn als die zweckmässigste Verkehrsbedienung zwischen dem Thunersee und Beatenberg.

Im Vernehmlassungsverfahren erklärt sich der Kanton Bern mit der Konzessionserneuerung für 50 Jahre einverstanden und wünscht sein Recht auf Rückkauf der Bahn in der Konzession verankert zu sehen. Diesem Wunsche ist mit Artikel 13 des Konzessionsentwurfes entsprochen worden.

Die Interessen der Landesverteidigung werden durch die Konzessionserneuerung nicht tangiert. Die Generalstabsabteilung des Eidgenössischen Militärdepartements, die Generaldirektion der Schweizerischen Post-, Telephon- und Telegraphenbetriebe und die Verkehrsbetriebe Steffisburg-Thun-Interlaken äusserten sich in zustimmendem Sinne zur Konzessionserneuerung.

Auf Grund dieser Erwägungen gelangen wir zum Schluss, dass die Bedingungen für die Erteilung beziehungsweise Erneuerung der 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.

Der Ihnen unterbreitete Konzessionsentwurf sieht die für die Eisenbahnkonzessionen normale Geltungsdauer von 50 Jahren vor.

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

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

Die Verfassungsmässigkeit der Vorlage des einfachen Bundesbeschlusses 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.

VI. Antrag

Gestützt auf die vorhergehenden Ausführungen empfehlen wir Ihnen, dem nachstehenden Entwurf eines Bundesbeschlusses über die Erteilung einer neuen Konzession für die Standseilbahn Thunersee–Beatenberg Ihre Zustimmung zu geben.

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

Bern, den 30. Januar 1967.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Bonvin

Der Bundeskanzler:

Ch. Oser

(Entwurf)

Bundesbeschluss über die Erteilung einer neuen Konzession für die Standseilbahn Thunersee–Beatenberg

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf Artikel 5 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957¹⁾,
nach Einsicht in ein Gesuch der Drahtseilbahn Thunersee–Beatenberg vom
5. Juni 1965 und 25. Mai 1966,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 30. Januar 1967,*

beschliesst:

I

Der Drahtseilbahn Thunersee–Beatenberg 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 beachten.

Art. 2

Dauer

Die Konzession wird für die Dauer von 50 Jahren, das heisst für die Zeit vom 21. Dezember 1967 bis 20. Dezember 2017, erteilt.

Art. 3

Sitz

Die Unternehmung hat ihren Sitz in Beatenberg.

Art. 4

Strecke

Die Konzession gilt für die Strecke Beatenbucht–Beatenberg.

¹⁾ AS 1958, 335.

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, auch nach Erstellung der Anlagen und Fahrzeuge deren Änderung zu verlangen, wenn die Betriebssicherheit oder die Landesverteidigung es erfordert.

Art. 7

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 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. Zum Transport von Tieren ist sie nicht verpflichtet.

Art. 9

Tarife

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

² Der einheimischen Bevölkerung sind ermässigte Taxen zu gewähren.

³ 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 deren nachträgliche Änderung bedürfen der Genehmigung der Aufsichtsbehörde.

Art. 11

Personalfürsorge

¹ Die Konzessionärin hat für das standige 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 zur jeder Zeit freie Fahrt und freier Zutritt zu allen Teilen der Anlagen und Fahrzeuge zu gewahren. Das zur Vornahme von Untersuchungen nötige Personal und Material, Plane 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.

Art. 13

Rückkauf

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 Standseilbahn Thunersee-Beatenberg (Vom 30. Januar 1967)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1967
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	09
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	9639
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	02.03.1967
Date	
Data	
Seite	481-489
Page	
Pagina	
Ref. No	10 043 567

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.