

8943

Botschaft

des

**Bundesrates an die Bundesversammlung
über die Erteilung einer neuen Konzession für die Standseilbahn
Gütsch in Luzern**

(Vom 21. Februar 1964)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir beehren uns, Ihnen mit der vorliegenden Botschaft den Entwurf für eine neue Konzession für die Standseilbahn Gütsch zu unterbreiten.

I.

Mit Beschluss vom 21. März 1884 (EAS 8, 17) erteilte die Bundesversammlung Herrn Ignaz Businger, Gütsch, Luzern, auf die Dauer von 80 Jahren die Konzession für den Bau und Betrieb einer mit Wasserkraft zu betreibenden Drahtseilbahn vom Untergrund in Luzern auf den Gütsch.

Mit Bundesbeschluss vom 9. Juni 1893 (EAS 12, 319) wurde die Konzession an Frau L. Businger und schliesslich mit Bundesbeschluss vom 22. Juni 1895 (EAS 13, 369) an die Gütschbahn-Gesellschaft, Luzern, übertragen. Gleichzeitig wurde die Konzession durch verschiedene Bestimmungen ergänzt bzw. abgeändert.

II.

Die Standseilbahn Gütsch weist eine Betriebslänge von 173 m auf. Sie kann in jeder Richtung pro Stunde 300 Personen befördern.

Die Bahn musste im Jahre 1943, als Erdbeben die Trasse verschütteten, den Betrieb einstellen. Die Anlage wurde erst im Frühjahr 1948 wieder instandgestellt, blieb aber in baulicher und betrieblicher Hinsicht in einem schlechten Zustand. Im Jahre 1957 wurden Umbauten, insbesondere des Antriebes, eingeleitet. 1960 wurde die Bahn, die bisher nach dem Prinzip des Wasserballastes

betrieben wurde, auf elektrischen Antrieb umgestellt. Die längst fällige Trassensanierung wurde im Jahre 1963 an die Hand genommen. Für die Bergstation ist ein weitgreifender Umbau vorgesehen; die Pläne liegen jedoch noch nicht vor.

Seit drei Jahren steht die Bahn – allerdings mit Betriebsunterbrüchen wegen grosser Kälte und Umbauarbeiten im Dezember 1962 und während der Monate Januar, Februar und März 1963 – ganzjährig in Betrieb. Die Zahl der beförderten Personen hat in dieser Zeit erfreulich zugenommen; sie betrug 1960 85 024, 1961 108 620, 1962 100 483 und 1963 (nur vom 16. April bis 30. November) 63 365 Personen.

Die Finanzierung der bisher durchgeführten Umbauten erfolgte zum Teil durch die im Jahr 1957 vorgenommene Erhöhung des Aktienkapitals von bisher 50 000 auf 150 000 Franken. Auf Ende 1962 wies die Bilanz, nebst festen Verbindlichkeiten von 70 000 Franken ebenfalls durch Umbauten verursachte laufende Schulden von 110 700 Franken aus. Auf den nämlichen Bilanzstichtag standen die Anlagen mit 78 690 und die unvollendeten Bauten mit 221 025 Franken zu Buch. Das Betriebsvermögen hat am 31. Dezember 1962 21 845 und der Passivsaldo 14 140 Franken betragen. Die unvollendeten Bauten bestehen zur Hauptsache in der Elektrifikation und Automatisierung der Bahn.

Die Betriebserträge zeigen in den letzten Jahren steigende Tendenz. Zu einem Teil ist dies auf die Entwicklung des Gütsch-Quartiers zurückzuführen. Zur Hauptsache wird die Unternehmung aber doch auf den Ausflüglerverkehr angewiesen sein, der stark wetter- und konjunkturabhängig ist.

Den steigenden Erträgen stehen, wenn auch weniger ausgeprägt, zunehmende Personal- und Sachkosten gegenüber. Die Unternehmung hofft, die Personalkosten durch die Automatisierung des Bahnbetriebes tieferhalten zu können.

Die finanzielle Lage dieser Unternehmung wird jedoch trotz Rationalisierung und einem gewissen Mehrverkehr bei beabsichtigten höheren Taxen auch in Zukunft angespannt bleiben.

In diesem Zusammenhang sei erwähnt, dass diese Bahnunternehmung von nur örtlicher Bedeutung bis heute weder vom Kanton noch von der Einwohnergemeinde Luzern finanzielle Hilfe beanspruchte. Die Gesellschaft trägt sich jedoch mit dem Gedanken, mit den Gemeindebehörden Verhandlungen über eine Finanzhilfe aufzunehmen, um den Weiterbetrieb der Bahn zu ermöglichen.

Das Hotel Gütsch ist auf die Bahn – im Gegensatz zu früher – nicht unbedingt angewiesen, da ihm heute eine Fahrstrasse zur Verfügung steht. Dennoch fällt eine gänzliche Umstellung des Bahnbetriebes auf einen Strassentransportdienst ausser Betracht. Die rund 300 Personen des Quartiers Gütschhöhe, wo ausschliesslich Arbeiterfamilien wohnen, wie auch die Bewohner des Quartiers Untergütsch benützen täglich die Bahn, die ihnen in kurzer und billiger Fahrt ermöglicht, das Stadtzentrum, die Arbeitsstätte und die Schulen zu erreichen. Die Genossenschaft für Arbeiterwohnungen, welche seinerzeit 41 Wohnblocks auf dem Gütsch erstellen liess, hat die Gutschbahngesellschaft wiederholt ersucht, den Betrieb während des ganzen Jahres aufrechtzuerhalten.

Zudem wäre es aus verkehrstechnischen und wirtschaftlichen Gründen kaum möglich, die bestehenden Autobuslinien der Verkehrsbetriebe der Stadt Luzern, welche Untergütsch mit Dattenberg bzw. Kreuzstutz mit Littau verbinden, bis auf die Gütschhöhe zu verlängern.

Im Gütschwald finden die Stadtbewohner Ruhe und Erholung. Sie, aber auch viele Gäste des berühmten Fremdenortes Luzern, unternehmen gerne den lohnenden Ausflug mit der Gutschbahn bis zur Bergstation, um nach dem Sonnenberg zu wandern. Von dort aus benutzen sie für die Rückfahrt nach Kriens die Sonnenbergbahn. Für diese interessante Rundreise werden durch die beiden Bahnunternehmungen kombinierte Billette abgegeben.

III.

Die Gütschbahn-Gesellschaft mit Sitz in Luzern ersuchte am 3. Dezember 1962 beim Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement um Erneuerung ihrer am 31. Dezember 1963 ablaufenden Konzession auf die maximal zulässige Dauer.

In ihrem Gesuch unterstreicht die Gesellschaft, die Verhältnisse hätten sich seit der Konzessionserteilung im Jahre 1884 wesentlich zugunsten der Bahn verändert. Das Einzugsgebiet der Bergstation sei heute fast ganz überbaut und werde von 60 kinderreichen Familien bewohnt, denen die Bahn eine rasche Verbindung mit der Stadt Luzern ermögliche. Das Hotel Château Gütsch, dessen Bestehen seinerzeit vor allem Anlass zum Bau der Gutschbahn gab, habe in den letzten zehn Jahren einen grosszügigen Um- und Ausbau erfahren. Das dem Hotel angegliederte Restaurant sei ganzjährig geöffnet und gut besucht. Alle diese Umstände hätten sich auf die Frequenzen der Gutschbahn günstig ausgewirkt.

Die Bahn sei in den letzten Jahren mit grossen Aufwendungen, die über 200 000 Franken betragen, den heutigen Anforderungen bestmöglich angepasst worden. Gegenwärtig sei der Umbau der Bergstation geplant.

Mit Vernehmlassung vom 25. Januar 1968 teilte das Baudepartement des Kantons Luzern mit, dass weder vom Kanton noch von der Stadt Luzern gegen die nachgesuchte Erneuerung Einwendungen erhoben werden. Der Kanton Luzern verzichtet insbesondere auf ein Rückkaufsrecht. Die Generaldirektion der PTT-Betriebe, die Generalstabsabteilung des Militärdepartementes und die Verkehrsbetriebe der Stadt Luzern erheben keine Bedenken.

Eine umfassende Prüfung des technischen Zustandes der Bahnanlagen erschien jedoch unerlässlich, bevor grundsätzlich über den vorliegenden Antrag um Konzessionserneuerung befunden werden konnte. Es wäre nicht zu verantworten gewesen, die Konzession zu erneuern, wenn sich nicht die Behörden gleichzeitig auch hätten vergewissern können, dass die Unternehmung gewillt und in der Lage ist, sich finanziell und technisch zu sanieren. Diese Abklärung

und insbesondere die technische Überprüfung nahmen mehrere Monate in Anspruch.

Zwar steht auch zur Stunde noch nicht mit Sicherheit fest, dass es der Unternehmung gelingt, sich finanziell zu sanieren. Es zeigte sich jedoch, dass sie ernsthaft bestrebt ist, sich technisch grundlich zu sanieren. Die Plangenehmigungsböörden haben es in der Hand, alle Vorkehrungen für einen sicheren Betrieb zu treffen.

Da die bestehende Bahn nach wie vor einem Verkehrsbedürfnis entspricht und ernsthafte Bemühungen zur Sanierung der Anlagen nachgewiesen hat, beantragen wir Ihnen, die Konzession zu erneuern.

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

Der Wortlaut der Konzession entspricht den Ihnen seit dem Inkrafttreten des neuen Eisenbahngesetzes vorgelegten Konzessionen.

Die in Artikel 7 umschriebene Beförderungspflicht entspricht jener der Konzession vom 21. März 1884.

Die zulässigen Höchsttaxen sind in Artikel 8 den heutigen Verhältnissen angepasst worden.

Die zuständige Behörde des Kantons Luzern hat dem Wortlaut des Beschlussesentwurfs zugestimmt.

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

IV.

Gestutzt auf diese Ausführungen empfehlen wir Ihnen, dem nachstehenden Entwurf eines Bundesbeschlusses über die Erteilung einer neuen Konzession für die Standseilbahn Gütisch Ihre Zustimmung zu geben.

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

Bern, den 21. Februar 1964.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

L. von Moos

Der Bundeskanzler:

Ch. Oser

(Entwurf)

Bundesbeschluss

über

**die Erteilung einer neuen Konzession für die Standseilbahn
Gütsch in Luzern**

Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf Artikel 5 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember
1957¹⁾,
nach Einsicht in ein Gesuch der Gütschbahn-Gesellschaft Luzern,
vom 3. Dezember 1962,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 21. Februar 1964,
beschliesst:

I.

Der Gütschbahn-Gesellschaft (SG) in Luzern wird unter den nachstehend aufgeführten Bedingungen eine neue Konzession für Bau und Betrieb einer Standseilbahn erteilt.

Art. 1

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

Art. 2

Die Konzession wird für die Dauer von 50 Jahren, d. h. für die Zeit vom 1. Januar 1964 bis 31. Dezember 2013, erteilt. Dauer

Art. 3

Die Unternehmung hat ihren Sitz in Luzern. Sitz

¹⁾ AS 1958, 335.

Art. 4

Strecke Die Konzession gilt für die Strecke Untergrund-Gütsch.

Art. 5

Pläne Die dem Betrieb dienenden Anlagen sowie die Fahrzeuge dürfen nur nach Plänen und Vorlagen erstellt oder geändert werden, die 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 erfordern.

Art. 6

Fahrplan Die Zahl der täglichen Fahrten und deren Verkehrszeiten haben sich nach den Bedürfnissen zu richten. Die Fahrpläne sind nach den geltenden Bestimmungen aufzustellen und vor dem Inkrafttreten durch die Aufsichtsbehörde genehmigen zu lassen.

Art. 7

Beförderungspflicht Die Konzessionärin übernimmt die Beförderung von Personen und Reisegepäck.

Art. 8

Tarife ¹ Die Konzessionärin ist berechtigt, höchstens folgende Taxen zu erheben:

a) für Personen	Franken
– einfache Fahrt	1.—
– Hin- und Rückfahrt	1.60
b) für Reisegepäck und Güter	2.— pro 100 kg

² Die Konzessionärin ist gehalten, Abonnemente zu ermässigten Taxen auszugeben.

³ Die Tarife sind vor dem Inkrafttreten durch die Aufsichtsbehörde genehmigen zu lassen.

Art. 9

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 Änderungen bedürfen der Genehmigung der Aufsichtsbehörde.

Art. 10

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. Die Statuten oder Reglemente, die Jahresrechnungen und die versicherungstechnischen Bilanzen der Kassen bedürfen der Genehmigung der Aufsichtsbehörde.

Personal-
fürsorge

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

Art. 11

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 zu gewähren. Das zur Vornahme von Untersuchungen nötige Personal und Material, Pläne inbegriffen, ist 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.

Kontrolle

II.

Der Bundesrat ist mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Erteilung einer neuen Konzession für die Standseilbahn Gütsch in Luzern (Vom 21. Februar 1964)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1964
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	10
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	8943
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.03.1964
Date	
Data	
Seite	457-463
Page	
Pagina	
Ref. No	10 042 442

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.