

9541

Botschaft
des Bundesrates an die Bundesversammlung über die
Erteilung einer neuen Konzession für die
Berner Oberland-Bahnen

(Vom 2. September 1966)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir beehren uns, Ihnen mit der vorliegenden Botschaft den Entwurf eines Bundesbeschlusses über die Erteilung einer neuen Konzession für die Berner Oberland-Bahnen, das heisst für die Strecken von Interlaken nach Lauterbrunnen und von Zweilütschinen nach Grindelwald sowie von Wilderswil auf die Schynige Platte, zu unterbreiten.

I. Rückblick

A. Die Talbahn

Mit Beschluss vom 29. April 1887 (EAS 9, 273) erteilte die Bundesversammlung den Herren Ed. Heiniger-Schnell, in Burgdorf, und Pümpin, Herzog & Cie., Bernische Baugesellschaft für Spezialbahnen, in Bern, zuhanden einer zu gründenden Aktiengesellschaft, die Konzession für den Bau und Betrieb einer schmalspurigen Eisenbahn von Interlaken (Zollhaus) nach Lauterbrunnen, mit Abzweigung von Zweilütschinen nach Grindelwald. Die Konzession wurde für die Dauer von 80 Jahren verliehen.

Am 29. September 1888 wurden die Verträge über die Finanzierung und den Bau der Talbahn abgeschlossen. Im Finanzierungsvertrag garantierte die Eidgenössische Bank AG in Bern, namens eines Syndikates, ein Kapital von insgesamt 3 300 000 Franken in Aktien und Obligationen bereitzustellen. Die Konzessionäre ihrerseits erklärten sich bereit, die ihnen erteilte Konzession mit allen Rechten und Pflichten der zu gründenden Aktiengesellschaft abzutreten. Mit dem Bauvertrag übernahmen die Herren Pümpin und Herzog gegenüber der inzwischen ins Leben gerufenen Aktiengesellschaft der Berner Oberland-Bahnen (Eintrag im Handelsregister von Bern am 9. Februar 1889) die Verpflichtung, die Bahn nach den vereinbarten Bedingungen für die Pauschalsumme von 2 850 000

Franken, samt zugehörigem Landerwerb und unter Einschluss des benötigten Betriebsmaterials, zu erstellen. Der Vollendungstermin des Bahnbaues wurde auf den 1. Juli 1890 festgelegt.

Der Bahnbau wies keine schwerwiegenden Probleme auf. Durch den Lauf der Lütschine war die Trasseführung weitgehend vorgezeichnet. Besonders markante Kunstbauten waren nicht notwendig, es sei denn, man zähle auf der Grindelwaldstrecke den 60 m langen Tunnel und die darauffolgende, 75 m lange Galerie zum Schutze des Trasses gegen die Buchiwanglawine dazu. Eine der wichtigsten Aufgaben der Ingenieure lag im Herausfinden der Terrainabschnitte, die vor den Gefahren des Hochgebirges, wie Lawinen, Steinschlag und Wildwasser, grössten Schutz boten. Dazu gehörte die entsprechende Wahl der Flussübergänge, um der Strecke die für sie günstigste Talseite zu sichern. Die Strecke Interlaken–Lauterbrunnen war ursprünglich als Adhäsionsbahn geplant, mit einer Maximalsteigung von 4 Prozent. Allein die Enge des Tales, die für eine Adhäsionsbahn keinen Raum liess, führte zum Einbau von Zahnstangenstrecken.

Der fahrplanmässige Betrieb der Talbahn, das heisst auf den Strecken Interlaken–Lauterbrunnen und Zweilütschinen–Grindelwald, die eine Gesamtlänge von 23,608 km aufweisen, konnte am 1. Juli 1890 aufgenommen werden. Bei der Eröffnung standen für diese Linien 16 Personenwagen mit insgesamt 640 Sitzplätzen und 4 Lokomotiven zur Verfügung. Die Wetterabhängigkeit dieser Schmalspurbahn kam schon im ersten Betriebsjahr zum Ausdruck. Vermochte das Platzangebot an Schönwettertagen nicht zu genügen, so erlitt die Bahn zufolge Regens und herbstlicher Kühle in der letzten Augustwoche eine empfindliche Frequenzeinbusse. Bald folgte der Winter mit den vorausgesehenen spärlichen Betriebserträgen, so dass sich die Bahnorgane ernsthaft mit der Frage beschäftigten, ob die unzulänglichen Frequenzen einen Winterbetrieb rechtfertigen oder ob er nicht auf eine andere, billigere Art bewerkstelligt werden könnte. Einem Begehren der Bahn vom Jahre 1893 an den Bundesrat, den Bahnbetrieb jeweils während der Zeit vom 15. September bis 15. März einzustellen, konnte nicht entsprochen werden.

Erfreuliche Verkehrssteigerungen ergaben sich mit der am 14. August 1891 eröffneten Bergbahn Lauterbrunnen–Mürren und der Betriebsaufnahme der Wengernalpbahn, die am 20. Juni 1893 stattfand.

Mit Bundesbeschluss vom 29. Juni 1895 (EAS 13, 386) wurde die Konzession vom 29. April 1887 dahingehend abgeändert, dass die Bezeichnung «Interlaken (Zollhaus)» durch «Interlaken Ost» ersetzt und der Sitz der Gesellschaft von Bern nach Interlaken verlegt wurde.

B. Die Bergbahn

Am 14. Juni 1893 wurde die Schynige Platte–Bahn eröffnet. Sie stützt sich auf die mit Beschluss der Bundesversammlung vom 29. April 1887 (EAS 9, 254) den Herren Heiniger-Schnell in Burgdorf, Paul Blösch, Bankier in Biel, und Püm-

pin, Herzog & Cie, Bernische Baugesellschaft für Spezialbahnen, in Bern, zuhanden einer zu gründenden Aktiengesellschaft erteilten Konzession für den Bau und Betrieb einer Zahnradbahn von Bönigen auf die Schynige Platte.

Mit Bundesbeschluss vom 26. September 1890 (EAS *II*, 119) wurde der in der Konzession festgesetzte Ausgangspunkt der Bahn, Bönigen, ersetzt durch Gsteig.

Am 9. Juni 1893 (EAS *II*, 320) haben die eidgenössischen Räte der Übernahme des Betriebes der Schynige Platte-Bahn durch die Thunersee-Bahn und am 7. April 1894 (EAS *III*, 76) der Übernahme des Betriebes der Thunersee-Bahn einschliesslich der von ihr betriebenen Schynige Platte-Bahn durch die Jura-Simplon-Bahn zugestimmt.

Schon bei der Betriebseröffnung erwiesen sich Anlagen und Fahrzeugbestand der Schynige Platte-Bahn als völlig unzureichend. Die Betriebsleistung war den Frequenzen nicht gewachsen, womit auch die Erträge namhaft hinter den Erwartungen zurückblieben. Dies führte bereits im Jahre 1894 zu einer unüberbrückbaren Verknappung der eigenen Mittel und anschliessend zu einer Finanzkrise. Die Gesellschaft sah sich unter dem Druck der Verhältnisse genötigt, die gesamten Anlagen, Einrichtungen und Hotels auf 1. Januar 1895, mit namhafter Einbusse, den Berner Oberland-Bahnen zu verkaufen. Diesem Unternehmen hat die Bundesversammlung mit Beschluss vom 5. April 1895 (EAS *III*, 346) denn auch die Konzession übertragen. Seither bildet die Strecke Gsteig beziehungsweise Station Wilderswil-Schynige Platte organisatorisch, rechtlich, wirtschaftlich und finanziell einen Bestandteil der Berner Oberland-Bahnen. Das früher selbständige Wirtschaftsobjekt ist untergegangen, weil mit der Übernahme alle baulichen, betrieblichen, wirtschaftlichen und finanziellen Funktionen auf die Berner Oberland-Bahnen übergangen. Der Erwerb der Schynige Platte-Bahn durch die Berner Oberland-Bahnen hat sich jedoch bewährt. Die keiner Strassenkonkurrenz ausgesetzte Bergbahn trug oft genug bei zur Aufbesserung der Erträge der Talbahn.

Die mit Zahnrad ausgerüstete Schynige Platte-Bahn, mit einer Spurweite von 80 cm, ist von der Bernischen Baugesellschaft für Spezialbahnen, Pümpin, Herzog & Cie, in Bern, à forfait zum Preise von 2 850 000 Franken erstellt worden. Die Bergbahn überwindet von Wilderswil (584 m ü. M.) nach Schynige Platte (1987 m ü. M.) bei einer mittleren Neigung von 19 Prozent und einer Maximalneigung von 25 Prozent eine Höhe von 1403 m. Zwei Zwischenhaltestellen, eine Ausweiche sowie die Station Breitlauenen gestatten das Kreuzen der Züge. Die Bahnlinie ist angesichts der Terrainschwierigkeiten kurvenreich und bietet dadurch dem Reisenden stets wechselnde und lohnende Aussicht. Von der Betriebslänge von 7257 m entfallen rund 57 Prozent auf Kurven, teils mit einem Minimalradius von 60 m. Gefällsbrüche sind mit einem Radius von mindestens 300 m ausgerundet. Zwischen Wilderswil und Breitlauenen liegt der 168 m lange Rothegg-tunnel, zwischen Breitlauenen und Schynige Platte der 150 m lange Grätli-tunnel, die beide in einer Kurve durchfahren werden. Überdies erforderte der

Bau der Bahn zwei weitere Tunnel von 25 m und 20 m Länge, 27 Durchlässe, sechs steinerne Viadukte sowie zwei eiserne Brücken.

Zu Beginn bestand der Fahrzeugpark aus vier Dampflokomotiven, vier offenen Personenwagen zu je 48 Sitzplätzen und zwei Güterwagen. Die Fahrzeit für die Berg- beziehungsweise Talfahrt betrug 74 Minuten. Das schon im ersten Betriebsjahr zutagegetretene Ungenügen des Fahrzeugparkes veranlasste die Gesellschaft, zwei weitere Lokomotiven und drei Personenwagen anzuschaffen, die aber erst im Jahre 1895, nach Übernahme der Schynige Platte-Bahn durch die Berner Oberland-Bahnen, in Dienst kamen.

C. Elektrifikation der Tal- und der Bergbahn

Schon vor dem Bahnbau zogen die Konzessionäre ernsthaft auch einen elektrischen Betrieb in Erwägung. Obschon ihnen die örtlichen Verhältnisse für die Nutzung der verfügbaren Wasserkräfte günstig erschienen, wurde aber davon abgesehen. Ausschlaggebend für die Wahl der Dampfkraft waren die damals mangelnde Erfahrung im Bau von elektrischen Bahnmotoren für den gleichzeitigen Adhäsions- und Zahnradbetrieb sowie der Umstand, dass damals keiner der Lieferanten elektrischer Anlagen die Garantie für einen zuverlässigen Betrieb übernehmen wollte.

Die spätern Fortschritte im Motorenbau sowie die bei elektrischen Bahnen gesammelten Erfahrungen ermutigten die Berner Oberland-Bahnen, bei ihren Bestrebungen zur Steigerung von Leistung und Wirtschaftlichkeit die Elektrifikation der Bahn erneut ins Auge zu fassen. Eine Expertise aus dem Jahre 1907 führte zu einem Elektrifikationsprogramm. Die Überprüfung der Investitions- und Betriebskosten sowie der Vergleich mit den Kosten des Dampfbetriebes veranlassten den Verwaltungsrat, sich für den Gleichstrombetrieb zu entschliessen, der sich bei andern elektrischen Bahnen als absolut zuverlässig erwiesen hatte. Nachdem die Energielieferung ab Kraftwerk Burglauenen durch Vertrag mit der Jungfraubahn gesichert werden konnte, beschloss die Generalversammlung von 12. Juni 1912, die Strecken der Talbahn und der Bergbahn nach dem Gleichstromsystem zu elektrifizieren, und sie bewilligte hierfür einen Kredit von 1 600 000 Franken. Auf den Strecken der Talbahn wurde der elektrische Betrieb am 9. März 1914, auf der Bergbahnstrecke am 9. Mai 1914 aufgenommen. Jede der vier mit je zwei Motoren zu 150 PS ausgerüsteten Lokomotiven der Bergbahn vermochte auf der Maximalsteigung von 25 Prozent zwei vollbesetzte Personenwagen, gegen nur einen bei Dampftrieb, zu schieben, was einer Verdoppelung der Leistung gleichkam. Bei der von 8 km/h auf 10 km/h verbesserten Fahrgeschwindigkeit ergab sich neu eine Fahrzeit von 50 Minuten. Um diese erhöhte Leistung der elektrischen Lokomotiven auf der Bergstrecke voll auszunützen, sind im Laufe der Jahre drei weitere Personenwagen angeschafft worden, so dass insgesamt 464 Sitzplätze verfügbar waren. Die Dampflokomotiven der Bergbahn wurden bis auf eine veräussert. Letztere steht für die alljährliche vor Betriebseröffnung durchzuführenden Schneeräumungs- und Dienstfahrten noch heute im Einsatz.

II. Die Entwicklung des Verkehrs und die finanzielle Lage

Den vielversprechenden Wachstumsjahren gebot der Weltkrieg 1914–1918 Einhalt. Der Rückschlag traf die Unternehmung unmittelbar nach Abschluss der Elektrifikationsperiode und der finanziellen Konsolidierung des namhaften Aufwandes. Stiegen die Frequenzen, für die Tal- und Bergbahn zusammen, von 219265 Personen im Jahre 1895 auf 473494 im Jahre 1912 und 454895 im Jahre 1913, so sank die Zahl der beförderten Personen 1914 auf 259968 und 1915 gar auf 101288; erst 1919 wurden mit 209087 die Zweihunderttausend erneut überschritten. Das Jahr 1937 brachte die grösste Personenbeförderung zwischen den beiden Kriegen mit 677190 Personen. Neue Minima verzeichneten alsdann das Krisenjahr 1932 (337110 Personen) und das Kriegsjahr 1940 (343945 Personen). Seither nahmen die Frequenzen, alles in allem, eine stetig steigende Entwicklung. Im Jahre 1957 überschritt die Zahl der beförderten Personen die Millionenquote. 1962 beförderten Tal- und Bergbahn zusammen 1279533, 1963 1302110 und 1964 1341080 Personen. Hievon entfielen auf die nur im Sommer betriebene Bergbahn allein: im Jahre 1962 165223 Personen (138 Betriebstage), 1963 148972 Personen (128 Betriebstage) und 1964 176912 Personen (156 Betriebstage).

Der Gepäck-, Post- und Güterverkehr beider Bahnen zusammen erreichte im Jahre 1957 19928, 1960 18634, 1962 20100, 1963 24176 und 1964 29464 Tonnen.

Die plötzliche Wendung im Jahre 1914 traf den Finanzhaushalt der Unternehmung empfindlich. Das Verkehrsvolumen fiel rund auf ein Drittel seines früheren Umfanges zurück und die Aufwendungen stiegen unter dem Druck der Teuerung beängstigend an. Bei den Berner Oberland-Bahnen, wie übrigens bei der Mehrzahl der Privatbahnen, reichten die knappen Erträge nicht einmal aus, um die Betriebskosten zu decken. Die Zinsen für das Fremdkapital konnten nicht mehr bezahlt werden. Die zum Ausgleich des Kostenaufwandes durchgeführten Taxerhöhungen erfolgten nur zögernd und unzureichend, so dass sie das finanzielle Gleichgewicht nicht herzustellen vermochten.

Die akute Notlage sowie das allgemeine Interesse führten schliesslich zu Massnahmen des Bundes, mit denen die wirtschaftliche Existenz der Privatbahnen konsolidiert und ihre betriebliche Leistung gesichert werden sollten. Das Bundesgesetz vom 25. September 1917 über die Verpfändung und die Zwangsliquidation von Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmungen (BS 7, 253) schuf gegenüber dem Zivilrecht günstigere Voraussetzungen für Nachlassverträge bei Eisenbahnen. Zur Erhaltung der investierten Gelder war es sogar möglich, die Fälligkeit von Forderungen ohne Nachlassvertrag hinauszuschieben. Mit dem Bundesbeschluss vom 18. Dezember 1918 über die Hilfeleistung an notleidende Transportunternehmungen (BS 7, 245), aufgehoben durch Art. 96, Abs. 2, des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (AS 1958, 335), wurde den notleidenden Transportunternehmungen, unter gewissen Voraussetzungen, eine Hilfeleistung in Form von Überbrückungskrediten zugesichert. Sie waren zum Ausgleich von Fehlbeträgen der Ertragsrechnung zu verwenden und sollten den Unternehmungen ermöglichen, den Betrieb aufrecht zu erhalten.

Betriebsfehlbeträge ergaben sich bei den Berner Oberland-Bahnen in den Kriegsjahren 1914–1918 und 1940 sowie im Krisenjahr 1932. Es war daher nicht zu umgehen, dass die Unternehmung zur Wiederherstellung ihres finanziellen Gleichgewichtes zu den im Bundesgesetz vom 25. September 1917 über die Verpfändung und Zwangsliquidation von Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmungen vorgesehenen Rechtswohlthaten Zuflucht nehmen mussten. Ebenso drängten sich zur finanziellen Wiederaufrichtung der Berner Oberland-Bahnen Massnahmen im Sinne der Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 6. April 1939 über die Hilfeleistung an private Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmungen (BS 7, 248) auf. Im übrigen deckten die Betriebsergebnisse die Betriebskosten. Es war auch möglich, den Verpflichtungen gegenüber den Gläubigern nachzukommen. Die Eigenwirtschaftlichkeit war aber, wie diejenige anderer konzessionierter Eisenbahnunternehmungen, nur scheinbar. Die vor dem Erlass des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 für die Eisenbahnunternehmungen geltenden Buchungsvorschriften liessen es noch zu, dass die in der Regel ohnehin ungenügenden Abschreibungen nicht als Aufwendungen des Betriebes betrachtet werden mussten. Die Folge davon war, dass die Abschreibungsmittel zur Ablösung anderer Verpflichtungen, insbesondere für die Bezahlung von Kapitalzinsen, verwendet und damit ihrem eigentlichen Zweck, nämlich die Erneuerung der Anlagen und Betriebsmittel zu finanzieren, entfremdet wurden. Die Berner Oberland-Bahnen machten hievon keine Ausnahme, so dass auch sie ausserstande waren, ihre Anlagen und Einrichtungen aus eigenen Mitteln zu erneuern.

Als nach 1945 sich verhältnismässig rasch eine wirtschaftliche Erholung abzeichnete und die während Jahren gehemmte Reiselust der einheimischen Bevölkerung und der Ausländer erwachte, wurde die technische Erneuerung und Modernisierung der Anlagen dringlich. Der Nachholbedarf ergab eine umfangreiche und kostenschwere Zusammenstellung unumgänglicher Investitionsbedürfnisse. Gestützt auf die Artikel 14 und 15 des Bundesgesetzes vom 6. April 1939 über die Hilfeleistung an private Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmungen wurde den Berner Oberland-Bahnen im Jahre 1948 für neue Investitionen, zusammen von Bund und Kanton, eine finanzielle Hilfe im Gesamtbetrag von 3,2 Millionen Franken gewährt. Der Bund und der Kanton Bern teilten sich hälftig in diesen Betrag. 1,6 Millionen Franken entfielen auf ein Darlehen im I. Rang, 0,8 Millionen Franken auf die Übernahme von Prioritätsaktien und 0,8 Millionen Franken auf einen à fonds perdu gewährten Beitrag. Der Kanton überband sieben Sechzehntel seines Anteils an der Sanierung der Bahn den mitinteressierten Gemeinden Interlaken, Matten, Wilderswil, Gsteigwiler, Gündlischwand, Grindelwald, Lütschental und Lauterbrunnen. Die Unternehmung selbst hatte aus eigenen Mitteln 560 000 Franken beizusteuern. Für die Investitionen waren somit 3,76 Millionen Franken verfügbar. Davon sind rund 2,5 Millionen Franken für die Anschaffung von drei Triebwagen, einem Rangiertraktor sowie von sieben Personenwagen verwendet worden. Weitere 700 000 Franken beanspruchte der Umbau der Stationsanlagen Grindelwald, und rund 300 000 Franken dienten der Verbesserung der elektrischen Anlagen. Aus Betriebs- und Abschreibungsmitteln des Unternehmens wurde rund 1 Million

Franken bereitgestellt, um auf 27 km der Streckenlänge ein schwereres Schienenprofil einzubauen. Mit diesen Investitionen wurden die technischen und betrieblichen Voraussetzungen für die ersten Rationalisierungsmassnahmen geschaffen, die sich vorab aus der Verkürzung der Fahrzeit bei den Triebwagenzügen ergaben. Die Befriedigung zahlreicher, ebenso dringlicher Erneuerungsbedürfnisse musste zurückgestellt werden. Sie konnten nur insoweit befriedigt werden, als die vorhandenen Abschreibungsmittel und die bescheidenen Erträge hierzu ausreichten. Vom Jahre 1948 bis zum Jahre 1960 sind auf diese Weise, abgesehen von der Investitionshilfe, rund 4,5 Millionen Franken aufgewendet worden, was im Durchschnitt 350000 Franken pro Jahr ausmacht. Der eigentliche Nachholbedarf, der durch die Verkehrszunahme von 42 Prozent noch spürbarer wurde, konnte dagegen nicht abgebaut werden. Zudem waren auf den 31. Dezember 1963 die beiden Obligationenanleihen von insgesamt 2,49 Millionen Franken zurückzuzahlen, so dass die Verhältnisse nach einer erneuten grundsätzlichen Überprüfung der finanziellen Lage der Unternehmung sich aufdrängten.

Die Unternehmung musste einsehen, dass die Kosten der dringlich erachteten Verbesserungen die eigene finanzielle Leistungsfähigkeit bei weitem überstiegen. Nachdem dann das Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 auch für die Berner Oberland-Bahnen die Möglichkeit der Hilfeleistung schuf, wandte sich die Unternehmung im Jahre 1961 mit einem eingehend begründeten Hilfeleistungsbegehren an das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement. Die Notwendigkeit der vorgeschlagenen Investitionen wurde anerkannt und die in Zusammenarbeit mit der Bahn durchgeführte Ermittlung der Kosten ergab einen mutmasslichen Investitionsaufwand von 16 Millionen Franken. Bund und Kanton erklärten sich bereit, an diese Kosten einen Beitrag von 9 Millionen Franken zur Verfügung zu stellen, und zwar 1 Million Franken à fonds perdu und 8 Millionen Franken gegen Aushändigung von Prioritätsaktien. Die verbleibenden 7 Millionen Franken sind von der Unternehmung aus zukünftigen Betriebs- und Abschreibungsmitteln selbst aufzubringen. Die Hilfeleistung war an die Bedingung gebunden, dass die beiden Obligationenanleihen von zusammen 2,49 Millionen Franken zurückbezahlt werden, was dank der Kapitalablösungsmassnahmen des Kantons Bern möglich wurde. Der Einsatz der von Bund und Kanton bereitgestellten Mittel richtet sich nach einem Investitionsplan, der Gegenstand einer mit der Unternehmung abgeschlossenen Vereinbarung bildet. Nach diesem Plan sind 5,78 Millionen Franken für fünf neue Triebwagen, einschliesslich Reservematerial, 2,3 Millionen Franken für zehn Personenwagen und 920000 Franken zur Tilgung nicht aktivierbarer Aufwendungen zu verwenden, die sich in den nächsten Jahren aus der Erneuerung des Oberbaues ergeben.

Die Kosten der fünf neuen Triebwagen einschliesslich Reservematerial stellten sich aber auf 6,483 Millionen Franken und für die zehn Personenwagen, die auf den Fahrplanwechsel 1967 zur Ablieferung kommen, wird mit einem Aufwand von 3,315 Millionen Franken gerechnet werden müssen. Das gesamte Rollmaterial, für das die Vereinbarung vom 1. August 1963 über die Hilfeleistung gemäss Artikel 56 des Eisenbahngesetzes einen Aufwand von 8,08 Millionen Franken vorsah, wird mutmasslich 9,798 Millionen Franken oder 1,718 Millio-

nen Franken mehr beanspruchen als vorgesehen war. Der Mehraufwand ist vorwiegend auf die seit der Kostenermittlung im Jahre 1961 eingetretene Teuerung und teils auf zusätzliches Reservematerial zurückzuführen. Gemäss Vereinbarung wäre diese Kostenüberschreitung von den Berner Oberland-Bahnen zu tragen. Angesichts der angespannten Finanzlage sowie der beachtlichen Mittel, die vom Unternehmen selbst für die Erneuerungen bereitzustellen sind, wird der Bund mit einer Nachtragsvereinbarung die teuerungsbedingten Mehrkosten auf dem neuen Rollmaterial zusammen mit dem Kanton übernehmen.

Als Zubringerbahn zu den eigentlichen Fremdenverkehrsbahnen des Jungfraugebietes sind die Frequenzen auch bei den Berner Oberland-Bahnen der allgemeinen Entwicklung gefolgt. Vom Jahre 1960 bis 1964 haben die beförderten Reisenden auf der Talbahn um 208719 oder ungefähr 22 Prozent zugenommen. In der gleichen Zeit verbesserte sich der Ertrag des Personenverkehrs, unter Mitberücksichtigung der nachträglichen Vergütung aus der Tarifannäherung (Bundesbeschluss über Annäherung von Tarifen konzessionierter Bahnunternehmungen an jene der Schweizerischen Bundesbahnen vom 5. Juni 1959 [VAS 1959, 551]), um 331418 Franken oder 16 Prozent. Wichtigster Einnahmeträger ist der Personenverkehr, der rund 85 Prozent der gesamten Verkehrserträge ausmacht.

Den Mehrerträgen stehen aber Mehraufwendungen gegenüber. Insbesondere ist der Personalaufwand rasch angestiegen. Er hat sich in den letzten 7 Jahren mehr als verdoppelt (Zunahme seit 1960 rund 70 Prozent) und weist damit eine grössere Zuwachsrate auf als der Ertrag aus dem Personenverkehr. Der Sachaufwand zeigt eine langsam steigende Tendenz. Gesamthaft haben die Aufwendungen seit 1960 um 45 Prozent zugenommen.

Ertragslage und Liquidität der Unternehmung haben mit dem grossen technischen Erneuerungsprogramm, das gegenwärtig durchgeführt wird, eine wesentliche Veränderung erfahren. Sämtliche Mittel werden vollständig für die Durchführung dieser Erneuerung eingesetzt. Durch den verstärkten Unterhalt und die erhöhten Abschreibungen werden die Betriebserträge nicht nur voll absorbiert, sondern es ergaben sich in den Jahren 1963 und 1964 Betriebsfehlbeträge von rund 275000 beziehungsweise 444000 Franken. Die Unternehmung ist somit aus einer Periode der Eigenwirtschaftlichkeit in den Zustand der Hilfsbedürftigkeit abgeglitten und daher auf die Defizitdeckung nach Eisenbahngesetz angewiesen.

Gemäss Bilanz per 31. Dezember 1964 stehen den Aktiven von 15915590 Franken (Anlagevermögen inklusive Buchwert des Hotels Schynige Platte, der Angestelltenwohnhäuser in Zweilütschinen und des alten Verwaltungsgebäudes in Interlaken Ost 11469827 Franken, Betriebsvermögen 4445763 Franken) folgende Passiven gegenüber: das Eigenkapital 13179842 Franken (Aktienkapital 12341000 Franken, Reserven 601527 Franken, getilgtes Schuldkapital 237315 Franken) und das Fremdkapital 3037011 Franken, wovon 1522685 Franken auf feste Verbindlichkeiten (Darlehen von Bund, Kanton und Gemeinden 1362685 Franken, Hypotekardarlehen auf Vierfamilienhaus für Angestellte in Zweilütschinen 160000 Franken) und 1514326 Franken auf laufende Verbindlichkeiten entfallen. Im Soll weist die Bilanz den Passivsaldo der Gewinn-

und Verlustrechnung, 301263 Franken, aus (gegenüber einem Aktivsaldo von 4494 Franken im Vorjahr). Dieser durch den Aufwandüberschuss der Betriebsrechnung entstandene Passivsaldo wird im darauf folgenden Rechnungsjahr als Beitrag von Bund und Kanton zur Aufrechterhaltung des Betriebes gemäss Artikel 58 des Eisenbahngesetzes ausgeglichen.

Die ganze Bahnanlage befindet sich auf eigenem Grund und Boden und die Bahn verläuft auf der ganzen Linie auf einem von der Strasse getrennten Bahnkörper.

Die Talbahn weist 5 Kreuzungen mit Kantons- und 17 Kreuzungen mit Gemeindestrassen auf, die regelmässig auch mit Fahrzeugen befahren werden.

Von den 5 Kreuzungen mit Kantonsstrassen sind zwei als Unter- beziehungsweise Überführungen ausgebaut und zwei mit vollautomatischen Vollbarrieren gesichert. Bei einer Kreuzung ist eine vollautomatische Halbbarriere angebracht. Von den 17 Kreuzungen mit Gemeindestrassen sind vier als Unterführungen ausgebaut. Drei Kreuzungen sind mit elektrischen Blinklichtanlagen und drei weitere mit vollautomatischen Vollbarrieren gesichert. Vier weitere Kreuzungen sind mit örtlich bedienten Vollbarrieren und eine mit einer fernbedienten Vollbarriere ausgerüstet, während zwei unbedeutende Übergänge lediglich mit Andreaskreuzen versehen sind.

In den letzten Jahren ist die Sicherung auf insgesamt neun Übergängen mit namhaften Mitteln des Kantons verbessert worden. Gegenwärtig sind sämtliche Kreuzungen mit Kantonsstrassen mit automatischen Voll- oder Halbbarrieren ausgerüstet. Es ist vorgesehen, in den nächsten Jahren die heute noch von Hand bedienten Vollbarrieren auf Kreuzungen mit Gemeindestrassen durch automatische Barrieren zu ersetzen.

Ende 1964 beschäftigten die Berner Oberland-Bahnen 246 Arbeitskräfte. Für das Personal besteht eine Alters-, Invaliditäts- und Hinterlassenenversicherung sowie eine Dienstalterskasse.

III. Das Erneuerungsgesuch

Die Berner Oberland-Bahnen stellten am 26. und 30. März 1965 beim Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement das Gesuch um Erneuerung, für die Dauer von 50 Jahren, der beiden am 28. April 1967 ablaufenden Konzessionen für die Schmalspurbahn von Interlaken Ost nach Lauterbrunnen, mit Abzweigung von Zweiflütschinnen nach Grindelwald, und für die Zahnradbahn von Wilderswil auf die Schynige Platte. Die Unternehmung verbindet ihr Begehren mit der Bitte zu erwägen, ob es nicht angezeigt wäre, die Konzession der Bergbahn mit derjenigen der Talbahn zusammenzulegen. Mit Rücksicht auf die geschilderten Verhältnisse erachtet der Bundesrat eine solche Zusammenlegung als zweckmässig. Das Vernehmlassungsverfahren wurde denn auch im Hinblick auf die Erteilung einer einzigen Konzession durchgeführt.

In seinen Vernehmlassungen vom 9. September und 14. Oktober 1965 erklärt sich der Kanton Bern mit der in Aussicht genommenen Konzessionserneuerung für die Dauer von 50 Jahren einverstanden. Er wünscht, sein Recht

auf Rückkauf der Bahn in der Konzession verankert zu sehen. Diesem Wunsche ist in Artikel 13 des Konzessionsentwurfes Rechnung getragen worden.

Ferner äusserten sich die Generalstabsabteilung des Eidgenössischen Militärdepartementes, die Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen, die Generaldirektion der Schweizerischen Post-, Telephon- und Telegraphenbetriebe und die Bergbahn Lauterbrunnen–Mürren in zustimmendem Sinne zum Konzessionserneuerungsgesuch.

Gemäss Artikel 5, Absatz 1 des Eisenbahngesetzes kann eine Eisenbahnkonzession erteilt werden, wenn die Interessen der Landesverteidigung nicht entgegenstehen oder der Verkehr nicht zweckmässiger und wirtschaftlicher durch ein anderes Verkehrsmittel bedient werden kann. Die Frage, ob der Verkehr nicht zweckmässiger und wirtschaftlicher durch ein anderes Verkehrsmittel bedient und demzufolge die Talbahn – für die Bergbahn stellt sich diese Frage nicht – durch einen Strassentransport ersetzt werden sollte, ist in den vergangenen Jahren nie aufgeworfen worden. In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass während der Sommersaison 1965 die Berner Oberland-Bahnen ab Interlaken Ost folgende Anzahl Personen befördert haben: an 31 Tagen mehr als 3000, an 12 Tagen mehr als 4000, an 5 Tagen mehr als 5000 und an 3 Tagen mehr als 6000 Personen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich die Hauptverkehrsströme sowohl am Morgen bei der Hinreise als auch am Abend bei der Rückreise auf wenige Zuggruppen konzentrierten. Die 8-Uhr-Zugsgruppe am Morgen, die vorwiegend von Gästen aus Interlaken und der nähern Umgebung benützt wird, muss sehr oft in drei Züge aufgeteilt werden, um die meist über 1000 Fahrgäste befördern zu können. Auch die Züge um 9.30 Uhr, die von Gästen aus dem weitem Einzugsgebiet, nicht zuletzt auch aus der Zentralschweiz, benützt werden, müssen sehr oft mehrfach geführt werden. Ähnliche Verhältnisse ergeben sich auch im Winter an schönen Sonntagen mit starkem Sportverkehr. Erwähnt sei ferner, dass ausser der Bahnfrequenz an Schönwettertagen der Sommersaison täglich über 4000 Motorfahrzeuge Richtung Lauterbrunnen und Grindelwald fahren. Diese Frequenzen vermitteln ein Bild über den effektiven Verkehr und veranschaulichen, dass der Betrieb der Berner Oberland-Bahnen nach wie vor einem dringenden Bedürfnis entspricht.

IV. Der Konzessionsentwurf

Der Wortlaut des Bundesbeschlusses entspricht den in den letzten Jahren von Ihnen genehmigten Eisenbahnkonzessionen.

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

Die in Artikel 8 umschriebene Beförderungspflicht entspricht derjenigen der beiden Konzessionen vom 29. April 1887 und ist nach wie vor gerechtfertigt.

Nachdem die Luftseilbahn Stechelberg–Gimmelwald–Mürren–Schilthorn in Artikel 13, Absatz 2 ihrer Konzession vom 23. Oktober 1961 (VAS 1961, 230) verpflichtet wurde, in bezug auf den Tarif mit den Berner Oberland-Bahnen, der Bergbahn Lauterbrunnen–Mürren und der Seilbahn Mürren–Allmendhubel

zusammenzuarbeiten, ist es angezeigt, dass auch die Berner Oberland-Bahnen zu einem entsprechenden Tarifgebaren verhalten werden. Der Konzessionärin wurde deshalb in Artikel 9, Absatz 4 eine diesbezügliche Auflage überbunden.

Der Kanton Bern hat dem Wortlaut des Beschlussesentwurfes zugestimmt.

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.

V. Antrag

Gestützt auf diese Ausführungen empfehlen wir Ihnen, dem nachstehenden Entwurf eines Bundesbeschlusses über die Erteilung einer neuen Konzession für die Berner Oberland-Bahnen Ihre Zustimmung zu geben.

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

Bern, den 2. September 1966.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Schaffner

Der Bundeskanzler:

Ch. Oser

(Entwurf)

Bundesbeschluss über die Erteilung einer neuen Konzession für die Berner Oberland-Bahnen

*Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,*

gestützt auf Artikel 5 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957¹⁾,

nach Einsicht in die Gesuche der Berner Oberland-Bahnen vom 26. und 30. März 1965,

nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 2. September 1966,

beschliesst:

I

Den Berner Oberland-Bahnen wird zu den nachstehend aufgeführten Bedingungen eine neue Konzession für Bau und Betrieb der in Artikel 4 erwähnten Strecken 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, d. h. für die Zeit vom 29. April 1967 bis 28. April 2017, erteilt.

Art. 3

Sitz

Die Unternehmung hat ihren Sitz in Interlaken.

Art. 4

Strecken und Betriebsart

Die Konzession gilt für folgende Strecken:

1. Schmalspurbahn mit teilweisem Zahnradbahnsystem von Interlaken nach Lauterbrunnen und von Zweilütschinen nach Grindelwald.

¹⁾ AS 1958, 335.

2. Schmalspurbahn mit Zahnradbahnsystem von Wilderswil auf die Schynige Platte.

Art. 5

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.

Lärm-
bekämpfung

Art. 6

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.

Pläne

Art. 7

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.

Fahrplan

² Auf der Strecke Wilderswil–Schynige Platte beschränkt sich der Betrieb auf die im Fahrplan festgesetzte und von der Unternehmung veröffentlichte Betriebsdauer.

Art. 8

¹ Auf den Strecken Interlaken–Lauterbrunnen und Zweilütschinen–Grindelwald übernimmt die Konzessionärin die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Gütern und Tieren.

Beförderungs-
pflicht und
Wagenklassen

² Auf der Strecke Wilderswil–Schynige Platte befördert die Konzessionärin Personen und Reisegepäck sowie, entsprechend der Eignung des vorhandenen Wagenmaterials, auch Güter. Zum Transport von Tieren ist sie nicht verpflichtet.

³ Die Aufsichtsbehörde bestimmt, welche Wagenklassen zu führen sind.

Art. 9

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

Tarife

² Die Konzessionärin hat auf tarifarischem Gebiet mit der Bergbahn Lauterbrunnen–Mürren (BLM) und der Seilbahn Mürren–Allmendhubel (SMA) nach den Weisungen der Aufsichtsbehörde zusammenzuarbeiten. Das gleiche gilt gegenüber der Luftseilbahn Stechelberg–Mürren–Schilthorn (LSMS) unter Berücksichtigung der in der Luftseilbahnkonzession enthaltenen Bestimmungen.

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

Art. 10

Haftpflicht-
versicherung

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

Personal-
fürsorge

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 zu den Fahrzeugen 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.

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 Berner Oberland-Bahnen (Vom 2. September 1966)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1966
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	38
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	9541
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	22.09.1966
Date	
Data	
Seite	239-252
Page	
Pagina	
Ref. No	10 043 396

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.