

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Verweigerung der Konzession für eine Zahnradbahn von Weggis nach Staffelhöhe.

(Vom 26. November 1897.)

Tit.

Unterm 3. August 1897 reichten die Korporationsgemeinde und die Polizeigemeinde Weggis, sowie die Herren Andr. Zimmermann, jr., M. Zimmermann, Jos. Hofmann und Caspar Hofmann ein Gesuch um Konzessionierung einer normalspurigen Zahnradbahn von Weggis über Felsenthor und Kaltbad nach Staffelhöhe ein. Darin wurde ausgeführt, der Fremdenverkehr vom Vierwaldstättersee nach dem Rigi, welcher früher sozusagen ausschließlich über Weggis sich bewegt habe, sei durch Eröffnung der Rigibahn nach Vitznau abgelenkt worden. Es habe aber etwas unnatürliches, daß der Reisende von Luzern nach dem Rigi an Weggis vorbei nach dem mehr als 5 km. weiter entfernten Vitznau geführt werde, um von dort zurück auf den Rigi zu fahren, auf einem weniger schönen Wege, als derjenige von Weggis über das Felsenthor sei.

Durch die Brünigbahn habe der untere Teil des Vierwaldstättersees mit Luzern eine größere Bedeutung für den Touristenverkehr erhalten. Ihn dem Rigi möglichst zu nähern, das Interesse am Besuche des Rigi zu pflegen und zu mehren, neue, schöne Wege zu erschließen, müsse daher als Pflicht gegenüber den Besuchern dieser bevorzugten Gegend einerseits und andererseits als geeignet erachtet werden, das Rigigebiet im Konkurrenzkampfe mit andern zu kräftigen.

Da die Arther Rigibahngesellschaft außer der aufsteigenden Linie Arth-Goldau-Rigikulm auch die absteigende von Rigikulm bis Staffelhöhe besitze, so sei es angezeigt, in der Richtung nach Luzern und dem Berner Oberland dieselbe bis an den Vierwaldstättersee fortzusetzen durch Erstellung des Stückes Staffelhöhe-Kaltbad-Weggis. Damit könne zugleich ein einheitlicher Betrieb dieser ganzen Linie von Weggis über Rigikulm nach Goldau und umgekehrt ermöglicht werden, zum Vorteile beider Gesellschaften.

Die Strecke von Luzern nach dem Rigi würde durch die projektierte Bahn um mehr als 5 km. abgekürzt, was eine Reduktion der Fahrtaxen zur Folge hätte.

Die Gemeinde Weggis habe auch noch deshalb ein Interesse am Zustandekommen der Bahn, weil das schöngelegene Hotel auf dem Felsenthor Eigentum der Korporation sei und dessen Frequenz gesteigert würde. Ferner würde die Bahn auf zwei Dritteln ihrer Länge den Wald und das Gebiet der Korporation Weggis durchziehen und damit für diese ein wichtiger Erwerbszweig geschaffen werden, indem das Holz, das bis anhin infolge des Transportes nur als Brennholz verwendet werden konnte, alsdann mit der Bahn zu Thal gefördert und als Nutzholz verwendet werden könnte.

Laut dem technischen Berichte würde die Ausgangsstation Weggis mitten im obern Dorf, nur durch die Straße vom See getrennt, in unmittelbarer Nähe der bestehenden Hotels erstellt. Von hier steige die Bahn am südlichen Hange des Rigi hinauf, indem sie auf ihrer ganzen Länge dem altbekannten Reitweg folge. Unterhalb des Felsenthors werde das Felsplateau mittelst eines circa 120 m. langen Tunnels durchschnitten; hierauf folge die Bahn wieder dem Reitweg bis zur Station Kaltbad und von hier zur Staffelhöhe, wo sie in die Linie der Arth-Rigibahn einmünde.

Die Gesamtlänge betrage 5,3 Kilometer, die Höhendifferenz zwischen Weggis (440) und Staffelhöhe (1556) 1116 Meter, was einer durchschnittlichen Steigung von 21 % entspreche. Die Maximalsteigung sei zu 25 %, der Minimalradius zu 150 Metern angenommen. Das Rollmaterial solle nach den Typen der Arth-Rigibahn konstruiert werden und nötigenfalls auch auf der letztern circulieren können. Der Oberbau solle gleichfalls nach den Normalien der Arth-Rigibahn, jedoch mit eisernen Schwellen erstellt werden. Als regelmäßige Betriebsdauer sei die Zeit vom 1. Mai bis 15. Oktober in Aussicht genommen. Es sollen aber auch vor- und nachher Fahrten ausgeführt werden, falls die Witterungsverhältnisse es gestatten.

Die Kosten für die projektierte Bahn werden summarisch zu Fr. 1,350,000, d. h. circa Fr. 250,000 per km., veranschlagt.

Der Regierungsrat des Kantons Luzern, welchem das Konzessionsgesuch zur Vernehmlassung mitgeteilt worden war, berichtete unterm 29. Oktober 1897, seine Stellungnahme zu dem vorliegenden Projekt decke sich nicht mit derjenigen, welche er in seiner Vernehmlassung vom 15. Juni 1888 dem damaligen Projekte gegenüber eingenommen habe. Dort habe er bemerkt, daß er mit Rücksicht auf die Interessen der Gemeinde Weggis nicht dazu gelangen könnte, die Abweisung des Konzessionsgesuches zu beantragen. Wenn er diesen Antrag gleichwohl stellte, so sei dies aus dem Grunde geschehen, weil sich die Regierung durch eine Bestimmung der kantonalen Konzession für die Vitznau-Rigibahn vom Jahr 1869 gebunden glaubte, die dahin laute, daß der große Rat des Kantons Luzern während dreissig Jahren weder eine Bahn in gleicher Richtung und mit gleichem Zwecke auf den Rigiberg konzessionieren, noch eine solche selbst erbauen werde. Nachdem aber in der Botschaft des Bundesrates vom 3. Dezember 1888 betreffend Verweigerung der Konzession für eine Drahtseilbahn von Weggis nach Rigi-Känzeli der Nachweis geführt worden sei, daß die angezogene Bestimmung der kantonalen Konzession für die Vitznau-Rigibahn nicht mehr zu Recht bestehe, dürfe dieselbe auch keinen Grund mehr bilden, dem vorliegenden Gesuche gegenüber sich ablehnend zu verhalten.

Der Regierungsrat gibt sodann zu, daß die projektierte neue Bahnverbindung für die Ortschaft Weggis von gewissem Nutzen sein müßte. Es könne aber nicht behauptet werden, daß es sich bei der Anlage einer Weggis-Rigibahn um die Befriedigung eines thatsächlichen Verkehrsbedürfnisses und um allgemeine Verkehrsinteressen handle. Dem wirklich vorhandenen Bedürfnisse sei durch die beiden Bahnen, welche den Besuch des Rigi von zwei Seiten ermöglichen, in hinlänglichem Maße Rechnung getragen. Selbst für die Gemeinde Weggis könne von einem Bedürfnis nicht gesprochen werden, und es dürften neben dem Nutzen, den die Durchführung des in Frage stehenden Projektes der Gemeinde bringen würde, auch bedeutende Nachteile nicht ausbleiben. Weggis sei zur Zeit ein stark besuchter Fremdenort und werde nicht bloß wegen seiner geschützten Lage, sondern wegen der daselbst herrschenden Ruhe und Stille sehr geschätzt. Eine neue Bahn würde den Passantenverkehr vermehren, dadurch aber die Ruhe des Ortes gefährden. Somit würde Weggis ohne Zweifel als Kurort für längeren Aufenthalt verlieren, ein Nachteil, der nach Ansicht des Regierungsrates seitens der Konzessionsbewerber nicht genügend gewürdigt worden sei.

Schwere Bedenken hege die Regierung auch bezüglich der Folgen des Konkurrenzkampfes, der mit Notwendigkeit zwischen

den bestehenden Bahngesellschaften und einem dritten Unternehmen entstehen müßte. Da es sich um einen Existenzkampf handeln würde, müßte derselbe wohl mit einer außergewöhnlichen Intensität und mit allen zu Gebote stehenden Mitteln geführt werden. Die Gesellschaften würden sich genötigt sehen, sich in ihren Ausgaben und Aufwendungen in einem solchen Maße einzuschränken, daß schließlich mit Notwendigkeit unter derartigen Verhältnissen die Sicherheit des Betriebes leiden müßte. An Stelle der zwei blühenden Unternehmungen, die für die Sicherheit und Annehmlichkeit der Rigireisenden alle wünschenswerten Garantien bieten, hätte man drei Gesellschaften, die sich mit Mühe über Wasser halten könnten und stetsfort nur wenige Schritte vom Ruin entfernt wären. Der Konkurrenzkampf müßte sich bis nach Luzern ausdehnen, und es würde sich auf den Bahnhofplätzen, den Landungsbrücken in Luzern und Weggis das Engageurwesen und die Belästigung der Fremden wieder in einem solchen Maße geltend machen, daß die Errichtung eines besondern Polizeidienstes, Anstellung specieller Aufsichtsorgane etc. wohl nicht zu vermeiden wäre. Der Regierungsrat halte in dieser Richtung die Ausführungen der Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung vom 3. Dezember 1888 für durchaus zutreffend. Im übrigen sei er der Ansicht, daß die Verhältnisse noch völlig gleich liegen wie im Jahre 1888. Die Bundesversammlung habe damals das Gesuch um Konzessionierung einer Weggis-Rigi-Bahn abgewiesen. Die Gründe, welche damals die Verweigerung der Konzession rechtfertigten, seien dieselben geblieben. Der Regierungsrat sei daher auch heute nicht im Falle, die Erteilung der von der Korporations- und Polizeigemeinde Weggis und Mithaften nachgesuchten Konzession befürworten zu können.

Diese Vernehmlassung war begleitet von einer Eingabe des Verwaltungsrates der Rigibahn an das Baudepartement des Kantons Luzern, vom 2. September 1897, sowie von der Kopie eines Schreibens der Betriebsdirektion der Arth-Rigi-Bahn vom 28. August 1897, worin diese die Weggiserbahn als ein Unding bezeichnet, welches den beiden bestehenden Gesellschaften großen Schaden bringen würde. Der Verwaltungsrat der Rigibahn suchte namentlich darzuthun, daß die im Weggiser Konzessionsgesuche enthaltenen Voraussetzungen unrichtig seien. Sodann stellte er für den Fall, daß die Konzession für eine Weggis-Rigi-Bahn erteilt würde, ein Konzessionsbegehren für eine eigene Bahnlinie von Staffelhöhe nach Rigikulm in Aussicht. Auch werde er sich bemühen, direkte Schiffskurse Luzern-Vitznau zu erhalten, woraus aber für die Übersichtlichkeit des See- und Rigiverkehrs große Nachteile erwachsen müßten, zum Schaden in erster Linie des reisenden Publikums selbst und dann auch für die kontrollierenden Organe der Aufsichtsbehörde.

Wie schon vorstehend anlässlich der Wiedergabe der Vernehmlassung der luzernischen Regierung erwähnt wurde, haben sich die Bundesbehörden vor neun Jahren bereits mit einem Konzessionsgesuche für eine normalspurige Zahnradbahn von Weggis nach Staffelhöhe beschäftigt. Der Bundesrat beantragte damals, das Gesuch abzulehnen, weil es Pflicht des Bundes sei, einer entschieden ungesunden Konkurrenz, welche geeignet erscheine, die Verkehrsverhältnisse zu verschlechtern statt zu verbessern und dem Kredite des Landes zu schaden, entgegenzutreten, und zwar ganz abgesehen davon, ob von seiten der beteiligten Kantonsregierung eine Einsprache vorliege oder nicht und wie sich die nächstbeteiligte Gemeinde dazu stelle. Den Art. 3 des Eisenbahngesetzes, welcher übrigens zunächst nicht Specialbahnen im Auge habe, verstehe der Bundesrat nicht dahin, daß der Bund bei Erfüllung der formellen Requisite in allen Fällen die nachgesuchte Konzession erteilen müsse, wenn nur keine Gefährdung der militärischen Interessen der Eidgenossenschaft zu besorgen sei, noch auch könne er der Ansicht beistimmen, daß infolge der Aufhebung von Ausschluß- und Vorzugsrechten der Bund nun auch der tollsten Konkurrenz Thür und Thor zu öffnen hätte. Der Bund habe sich der Freiheit in der Ausübung seines Hoheitsrechtes mit Bezug auf Erteilung von Eisenbahnkonzessionen durch Art. 3 des Eisenbahngesetzes keineswegs begeben, sondern lediglich ausgesprochen, daß er davon in liberaler Weise Gebrauch machen werde. Es verstehe sich aber, daß unter allen Umständen die Rücksicht auf das allgemeine Wohl vorbehalten bleibe und soweit es die Interessen des letztern erfordern, der Grundsatz der freien Konkurrenz in Eisenbahnsachen, die übrigens in unserm Lande schon bedenkliche Früchte gezeitigt habe, eine Beschränkung im einzelnen Falle erleiden müsse.

Die Bundesversammlung hat damals durch Bundesbeschluß vom 18. Dezember 1888 (E. A. S. X, 98) dem Antrage des Bundesrates Folge gegeben und gleichzeitig ein Konzessionsgesuch für eine Drahtseilbahn von Weggis zum Rigi-Känzeli und ein solches der Rigibahngesellschaft für ein eigenes Geleise von Staffelhöhe nach Rigikum ebenfalls abschlägig beschieden. Dieselben Gründe, welche damals das Nichteintreten auf ein Gesuch um Konzessionierung einer Zahnradbahn Weggis-Staffelhöhe rechtfertigten und bezüglich welcher wir auf die citierte Botschaft vom 3. Dezember 1888 (Bundesbl. 1888, IV, 923) zu verweisen uns gestatten, liegen auch heute noch vor; die Petenten haben mit keinem Worte versucht, nachzuweisen, daß die Sachlage heute eine andere sei. Wir sind daher nicht in der Lage, das Gesuch der Gemeinde Weggis und Mithaften zu empfehlen, und beantragen Ihnen, auf dasselbe durch Annahme des nachstehenden Beschlußentwurfes nicht einzutreten.

Wir haben noch beizufügen, daß der Verwaltungsrat der Rigibahngesellschaft in Luzern auch diesmal (wie schon 1888) ein Gesuch um Konzessionierung eines eigenen Geleises von Staffelhöhe nach Rigikulm eingereicht, dasselbe aber von vornherein als eventuelles Gesuch bezeichnet hat, das der Bundesversammlung nur dann vorzulegen sei, wenn diese beschließen sollte, auf das Weggiser Gesuch einzutreten. Wir ersuchen Sie daher, falls Sie der Ansicht wären, es müsse dem letztern entsprochen werden, die Angelegenheit an den Bundesrat zur Ausarbeitung eines Konzessionsentwurfes zurückzuweisen, worauf wir Ihnen auch das Gesuch der Rigibahngesellschaft vorlegen werden, nachdem für dieses Projekt, sowie für dasjenige der Gemeinde Weggis die konferenziellen Verhandlungen stattgefunden haben werden.

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

Bern, den 26. November 1897.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,
Der Bundespräsident:

Deucher.

Der I. Vizekanzler:

Schatzmann.



Bundesbeschluß

betreffend

**Verweigerung der Konzession für eine Zahnradbahn von
Weggis nach Staffelhöhe.**

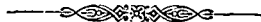
Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. eines Gesuches der Korporations- und Polizeigemeinde Weggis und Mithaften, vom 3. August 1897;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 26. November 1897,

beschließt:

1. Auf das Konzessionsgesuch der Korporationsgemeinde und Polizeigemeinde Weggis, sowie der Herren Andreas Zimmermann jr., M. Zimmermann, Josef Hofmann und Caspar Hofmann, alle in Weggis, für eine normalspurige Zahnradbahn von Weggis über Felsenthor und Kaltbad nach Staffelhöhe, vom 3. August 1897, wird nicht eingetreten.

2. Der Bundesrat ist mit der Vollziehung dieses Beschlusses beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Verweigerung der Konzession für eine Zahnradbahn von Weggis nach Staffelhöhe. (Vom 26. November 1897.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1897
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	49
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	01.12.1897
Date	
Data	
Seite	1072-1078
Page	
Pagina	
Ref. No	10 018 091

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.