



**Stadt
Luzern**

Stadtrat

Bericht und Antrag

an den Grossen Stadtrat von Luzern
vom 16. April 2014 (StB 289)

B+A 10/2014

Gütschbahn

Investitionsbeitrag zur
Wiederinbetriebnahme

**Von den Stimmberechtigten
angenommen
am 30. November 2014**

**Vom Grossen Stadtrat
beschlossen am
26. Juni 2014**

Bezug zur Gesamtplanung 2013–2017

Leitsatz Gesellschaft

- Luzern macht sich für eine lebendige Stadtregion in Freiheit und Sicherheit stark.

Stossrichtungen

- Lebendige Quartiere, Lebensqualität und Sicherheit erhalten und fördern
- Zeitgemässes Bildungs-, Kultur-, Sport- und Freizeitangebot sicherstellen
- Integration aller Bevölkerungsgruppen fördern

Leitsatz Wirtschaft

Luzern entwickelt seinen Wirtschaftsraum zum Nutzen der ganzen Zentralschweiz.

Stossrichtungen

- Attraktiven urbanen Wohnraum fördern
- Stadtregion optimal ins regionale, nationale und internationale Verkehrsnetz einbinden
- Positionierung im Wirtschaftsraum Zürich stärken

Leitsatz Umwelt

Luzern sichert als Energiestadt seine Lebensgrundlagen und reduziert Umweltbelastungen sowie Ressourcenverbrauch.

Stossrichtungen

- 2000-Watt-Gesellschaft als Fernziel anstreben
- Emissionen wie Schadstoffe und Lärm reduzieren. Umweltfreundliche Mobilitätsformen bevorzugen
- Energiesparende Bauweisen, Produktion und Nutzung erneuerbaren Ressourcen fördern
- „Stadt der kurzen Wege“ mit einer dichten gemischten Nutzungsstruktur fördern

Politikbereich Verkehr

Fünfjahresziel 6.2 Umsetzung der nachhaltigen städtischen Mobilität (B+A 7/2010): Der Anteil öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr ist erhöht. Der Mehrverkehr wird durch den ÖV und Langsamverkehr aufgefangen. Das Monitoring Gesamtverkehr ist aufgebaut. Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm 2011 bis 2014 sind umgesetzt.

Übersicht

Am 30. August 2007 hat die Château Gütsch Immobilien AG (CGI) das Hotel Château Gütsch von der UBS AG erworben. Zur erworbenen Hotelanlage gehört auch die Gütschbahn. Noch am Erwerbstag informierten die Vertreter der Château Gütsch Immobilien AG den Stadtrat über ihre Absicht, das Hotel Château Gütsch nach einer entsprechenden Sanierung und Erweiterung wieder in Betrieb zu nehmen, das Restaurant für die Öffentlichkeit wieder zu öffnen und die Gütschbahn in Betrieb zu halten.

Die Verkehrspolitik der Stadt verfolgt konsequent das Ziel einer guten, flächendeckenden Erschliessung der Bauzonen mit dem öffentlichen Verkehr. Ohne Gütschbahn sind aber weder das Château Gütsch noch die 2012 realisierte Wohnsiedlung Gütschhöhe der Genossenschaft für Arbeiterwohnungen (GEFA) gemäss städtischen Standards mit dem ÖV erschlossen. Das Angebot der Gütschbahn ist damit ein wesentlicher Teil der ÖV-Erschliessung des Stadtgebietes. Nebst der Erschliessung des Baugebietes und des Hotels erschliesst die Gütschbahn auch das wichtige Naherholungsgebiet im Gütschgebiet.

Nach Abwägung der Vor- und Nachteile sowie der Investitions- und Betriebskosten verschiedener Varianten von Bahnsystemen auf dem bestehenden, erhaltenswerten Trasse der Gütschbahn favorisiert die CGI den Bau eines Schräglifts mit zwei, im Betrieb voneinander unabhängigen, Kabinen. Zur Steigerung der Attraktivität der Gütschbahn soll diese ins Netz des Tarifverbundes des Verkehrsverbundes Luzern integriert werden.

Am 30. Juni 2010 hat der Stadtrat die Baubewilligung für die Erneuerung der Gütschbahn und die Erweiterung des Château Gütsch erteilt. Am 11. Mai 2011 hat der Stadtrat die Bewilligung verlängert. Im August 2013 starteten die Bauarbeiten zur Erneuerung der Gütschbahn (Bau des Schräglifts). Am 4. Dezember 2013 hat der Stadtrat das Erlöschen der Baubewilligung für den Erweiterungsbau Baluardo festgestellt; die Bewilligung für die Erneuerung der Gütschbahn ist davon indessen nicht betroffen.

Der Stadtrat ist bereit, sich an den Investitionskosten für die Wiederinbetriebnahme der Gütschbahn zu beteiligen. Nachdem detaillierte Berechnungen zeigten, dass mit der Integration des Betriebes in den Tarifverbund eine Minderung der Erträge einhergeht, diese Integration aber aus städtischer Sicht von grossem Interesse ist, erklärte sich die Stadt bereit, auch einen Anteil an den Betriebskosten zu übernehmen. Die Stadt erhält ein dingliches Benutzungsrecht zugunsten der Öffentlichkeit an der Bahn und einen öffentlich zugänglichen Aussichtsbereich auf dem Grundstück der Château Gütsch Immobilien AG. Wird der Betrieb eingestellt, ist die Stadt berechtigt, die Bahn auf eigene Kosten zu betreiben. Die resultierenden Belastungen der einzelnen Finanzierungspartner setzen sich gemäss den vorliegenden Vertragsentwürfen wie folgt zusammen:

Château Gütsch Immobilien AG	1,46 Mio. Franken
Stadt Luzern	1,65 Mio. Franken

Der städtische Beitrag hätte sich durch einen Beitrag der GEFA an die Erschliessungskosten ihrer Wohnsiedlung an der Gütschhöhe reduzieren sollen. Derzeit besteht jedoch bei der GEFA keine Bereitschaft, den Sondernutzen für die Bewohnerinnen und Bewohner der Gütschhöhe 1–13 durch einen entsprechenden Beitrag abzugelten. Der Stadtrat bedauert diesen Entscheid.

Inhaltsverzeichnis	Seite
1 Ausgangslage	6
2 Kulturhistorische Bedeutung der Gütschbahn	8
3 Verkehrspolitische Überlegungen	9
4 Sanierungs- und Betriebskonzept	11
5 Finanzierungskonzept	17
5.1 Kreditmodalitäten	17
6 Vertrag	19
7 Kreditrechtliche Zuständigkeit	19
8 Antrag	20
Anhang	
▪ Vertrag Stadt Luzern–Château Gütsch Immobilien AG	

Der Stadtrat von Luzern an den Grossen Stadtrat von Luzern

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

1 Ausgangslage

Die Gütschbahn wurde letztmals 1990/1991 von der damaligen Eigentümerschaft Gütschbahn-Gesellschaft AG totalsaniert. Die Stadt beteiligte sich zu 70 Prozent an den Investitionskosten, maximal 1 Mio. Franken, in Form eines Hypothekendarlehens. Der entsprechende Vertrag wurde auf 2015 befristet; bis dahin war das Darlehen mit 5 Prozent zu verzinsen, wobei die Zinszahlung hinfällig wurde, falls Hotel und Bahn über diesen Zeitpunkt in Betrieb blieben (B+A 46/1989 vom 25. Januar 1990).

Eine Rückzahlung blieb wegen Insolvenz der Eigentümerschaft aus. Die Stadt ging im Verwertungsverfahren nach dem Konkurs der Gütschbahn-Gesellschaft AG leer aus. Im Rahmen des Konkursverfahrens erwarb die UBS AG als grösste Gläubigerin das Hotel Château Gütsch (im Jahr 2005) und im Jahr 2006 ebenfalls im Konkursverfahren die Gütschbahn.

Die Gütschbahn hat seit ihrer erstmaligen Inbetriebnahme im Jahr 1884 eine hohe Bedeutung für die Bevölkerung der Stadt Luzern und den Tourismus. Zur Wahrung des öffentlichen Interesses an dieser Bahn unterstützte die Stadt die Betreiber seit Beginn an. 1975 leistete sie Beiträge in der Höhe von knapp 1 Mio. Franken (B+A 5/1974).

Am 30. August 2007 erwarb die Château Gütsch Immobilien AG von der UBS AG sowohl das Hotel Château Gütsch wie auch die Gütschbahn. Noch am Erwerbstag informierten die Vertreter der Château Gütsch Immobilien AG den Stadtrat über ihre Absicht, das Hotel Château Gütsch nach einer entsprechenden Sanierung und Erweiterung wieder in Betrieb zu nehmen, das Restaurant für die Öffentlichkeit wieder zu öffnen und die Gütschbahn in Betrieb zu halten. Am 21. April 2008 wurde der Betrieb der Bahn eingestellt.

Im Sommer/Herbst 2008 führte die Château Gütsch Immobilien AG mit Blick auf die Erweiterung/Sanierung des Hotels Château Gütsch einen Projektwettbewerb mit sieben Architektenteams durch. Im Vorfeld dieses Wettbewerbs klärte man mit der Denkmalpflege des Kantons Luzern auch die denkmalpflegerischen Aspekte der Gütschbahn mit dem Resultat, einzig das Bahntrasse mit seinen doppelspurigen Geleisen sei schützenswert, nicht die Bahn selber.

Ausgehend von diesem Abklärungsergebnis erhielten die Architekten im Rahmen des Projektwettbewerbs den Auftrag, Ideen für einen wirtschaftlichen Betrieb der Gütschbahn auszuarbeiten. Die Luzerner Architekten Daniele Marques und Iwan Bühler meisterten diese anspruchsvolle Aufgabe nach Ansicht der Jury, in der sowohl die Stadtplanung (Städtebau), die Denkmalpflege wie auch die kantonale Dienststelle Landwirtschaft und Wald (Iawa)

Einsitz hatten, am besten und gewannen den Wettbewerb. Die Architekten Daniele Marques und Iwan Bühler erarbeiteten im Auftrag der Château Gütsch Immobilien AG ein baureifes Projekt.

Mit Schreiben vom 29. Februar 2009 weist die Château Gütsch Immobilien AG auf das entwickelte Projekt hin. Sie beschreibt das vorgesehene Konzept zur Wiederinbetriebnahme der Bahn und beantragt eine Beteiligung der Stadt in der Höhe von 70 Prozent der dannzumal total anrechenbaren Investitionskosten von 2,6 Mio. Franken oder (nominal) Fr. 1'820'000.–.

In der Folge traten die Château Gütsch Immobilien AG und die Stadt in Verhandlungen ein.

Mit Stadtratsbeschluss 577 vom 30. Juni 2010 wurde der Château Gütsch Immobilien AG auf der Grundlage des Projekts Baluardo die Bewilligung für die Wiederherstellung der Gütschbahn (Neubau Bergstation, Umbau Talstation, Montage Schräglift) erteilt. Die Umsetzung des Gesamtprojekts Baluardo blieb aus. Der Stadtrat verlängerte mit Beschluss 390 vom 11. Mai 2011 die Baubewilligung um ein Jahr. Für den Umbau der Talstation ersuchte die Château Gütsch Immobilien AG um Bewilligung einer Projektänderung. Diese war aufgrund neuer Auflagen der SBB erforderlich. Die Projektänderung Talstation wurde mit Beschluss der Bau- und Verkehrsverwaltung VV 158 vom 27. Juni 2013 bewilligt. Am 28. August 2013 starteten die Bauarbeiten an der Gütschbahn. Die Vertragsverhandlungen über den Investitionsbeitrag gingen im Januar 2014 in eine weitere Runde. Die Bauarbeiten an der Talstation wurden sodann Ende Februar 2014 vorläufig ausgesetzt. Die Innenarbeiten zur Sanierung des Hotels wurden weitergeführt. Mitte März 2014 präsentierte die Château Gütsch Immobilien AG den Fortschritt der Sanierung des Château Gütsch der Öffentlichkeit. Geplant sei, Hotel und Restaurant im Mai 2014 zu eröffnen. Die Fertigstellung von Berg- und Talstation und die Montage des Schräglifts würden nach dem Entscheid über den städtischen Investitionsbeitrag in Auftrag gegeben. Es sei mit einer restlichen Bauzeit von zwei bis drei Monaten zu rechnen, sodass die Gütschbahn möglicherweise noch im Jahr 2014 den Betrieb aufnehmen könnte.

Anders präsentiert sich die Lage für den Erweiterungsbau. Die Bauarbeiten für das Projekt Baluardo wurden nie gestartet, sodass der Stadtrat mit Beschluss 943 vom 4. Dezember 2013 das Erlöschen der Baubewilligung für den Erweiterungsbau festgestellt hat. Nicht betroffen vom Erlöschen der Baubewilligung sind die Sanierungsarbeiten am bestehenden Château Gütsch und die Bewilligung für den Wiederaufbau und die Inbetriebnahme der Gütschbahn. Die Gütschbahn kann unabhängig von der Realisierung des Projekts Baluardo wieder in Betrieb genommen werden.

Die Stadt Luzern hat ein hohes Interesse aus kulturhistorischen sowie verkehrspolitischen Gründen an der Wiederaufnahme des Betriebs der Gütschbahn.

2 Kulturhistorische Bedeutung der Gütschbahn

Im Inventar der Hotel- und Tourismusbauten des Kantons ist die Anlage wie folgt beschrieben:

Am 11. Dezember 1879 erwarb Ignaz Businger die Gütsch-Liegenschaft zum Bau eines neuen Hotels, das am 10. Juni 1883 eröffnet werden konnte. Gleichzeitig wurde das bestehende Restaurantgebäude umgebaut und dem Neubau angepasst. Die neue Hotelanlage erweckte durch ihre Situation und ihre Gestaltung von Beginn an den Eindruck einer Schlossanlage. Um die für eine solche Schlossarchitektur gewünschte anspruchsvolle Kundschaft auf den Gütsch zu bringen, wurde die Hotelliegenschaft im Jahr nach der Eröffnung mit einer eigenen Drahtseilbahn erschlossen, die am 22. August 1884 feierlich eröffnet werden konnte.

Die von Ingenieur Eduard Näf nach dem Vorbild der Bahn vom Hotel des Alpes in Teritet bei Montreux nach Glion erbaute Anlage wurde zu Beginn, wie alle Bahnen dieser Art, mit Wasserballast betrieben, d. h., die talwärts fahrende Kabine erhielt das zum Hochziehen des bergwärts fahrenden Wagens notwendige Wassergewicht in einen Tank eingefüllt. Die als Rarität auf zwei vollständig getrennten Schienen (ohne sonst übliche Ausweiche) fahrenden Wagen überwinden auf einer schiefen Länge von 173 Metern eine Höhendifferenz von 81 Metern, mit einer mittleren Steigung von 528 Promille. Die mit einem Kostenaufwand von Fr. 193'500.– erbaute und seit 1895 als Aktiengesellschaft geführte Bahnanlage konnte in den ersten Jahren stets eine Dividende von 6 bis 7 Prozent auszahlen. Der Erste Weltkrieg beendete aber die florierende Zeit am Gütsch.

Nach vielen schwierigen Jahren musste 1939 eine finanzielle Sanierung durchgeführt werden. 1943–1948 ruhte der Betrieb, weil ein Erdbeben das Trasse und einen Bahnwagen stark beschädigt hatte. Mit den Erneuerungsarbeiten in den späten 1950er-Jahren (1957 neue Stationsanlagen, 1960 Umbau auf elektrischen Betrieb) kamen der Hotel- und Bahnbetrieb auf dem Gütsch wieder in Schwung. 1975 kamen als Ersatz für die beiden Originalwagen zwei moderne, dem Charakter der historischen Anlage nicht entsprechende Seilbahnwagen in Betrieb. In den frühen 1990er-Jahren schliesslich wurde der Bahnbetrieb vollständig automatisiert und die Talstation nach dem Vorbild des Gebäudes von Architekt Emil Vogt aus dem Jahre 1887 neu erstellt.

Die ehemalige Holzkonstruktion der Bergstation von 1884, mit einem ähnlichen Aussehen wie die Talstation, wurde zu einem nicht dokumentierten Zeitpunkt (wohl anlässlich des Umbaus der Hotel- und Bahnanlage 1956/1957) durch den heutigen Steinbau in burgartiger Manier ersetzt. Die mit Zinnen bewehrte Stationshalle mit Wohnung über der Haltestelle der Seilbahnwagen und grossem talseitigem Einfahrtstor wird auf der Bergseite durch zwei erhöhte Ecktürme mit Walmdach flankiert. Die Bergstation lässt sich insgesamt wie folgt beschreiben: schmucklose, nüchterne Erscheinung, mit Ausnahme der Zinnen ohne bedeutende Zierformen, aber mit diversen kleinen Anbauten.

Die ursprüngliche hölzerne Talstation wurde bereits 1897, im Zusammenhang mit dem Neubau der Eisenbahnzufahrt zum Luzerner Bahnhof, durch einen steinernen Neubau ersetzt. Die Pläne dieses zwischen Baselstrasse und Eisenbahntrasse gelegenem Neubaus mit dreieckigem Grundriss hatte der bekannte Luzerner Architekt Emil Vogt gezeichnet. 1956 lehnte der Stadtrat ein fünfgeschossiges Neubauprojekt mit vier Wohnungen aus städtebaulichen Gründen ab. Daraufhin wurde das bestehende Gebäude umgebaut und mit einer einzigen Wohnung im Obergeschoss versehen; die Fassade zur Baselstrasse wurde purifiziert. 1992 entstand durch Abbruch und Neubau eine imitierende Rekonstruktion nach dem Vorbild des Gebäudes von Emil Vogt aus dem Jahr 1897: Erdgeschoss mit Bar und Durchgang zur Bahnanlage, historisierende Blendfassade zur Baselstrasse mit grossem Eingangsportal auf der Südwestseite, rekonstruierte Zierformen nach dem Vorbild der Fassade von 1897.

Gesamtbewertung der Bahnanlage:

Die Anlage der Standseilbahn Gütsch stellt in ihrer Gesamtheit ein technik- und tourismusgeschichtlich bedeutendes Ensemble dar. Die Gütschbahn gehört in die Reihe der über ein Dutzend in der Schweiz erstellten Standseilbahnen zur Erschliessung von Hotels an besonderer Aussichtslage. Besonders bedeutungsvoll in technikgeschichtlicher Hinsicht ist die Anlage des Trassees mit zwei unabhängig voneinander und ohne Ausweiche verlaufenden Geleisen. Weitere ähnliche Anlagen sind etwa die Bahnen zum Hotel Giessbach am Brienersee, zum Grand Hotel Mont Pèlerin ob Vevey oder zum Hotel Terrace in Engelberg. Aus dem Originalbestand erhalten hat sich neben dem Geleisetrassees das (bei anderen Bahnen kaum mehr vorhandene, weil technisch nicht mehr benötigte) Bremszahnrad, hier nach dem System des bekannten Bergbahnkonstruktors Niklaus Riggenschach (Erbauer der Bergbahn Vitznau–Rigi).

3 Verkehrspolitische Überlegungen

Die Verkehrspolitik der Stadt verfolgt konsequent das Ziel einer guten, flächendeckenden Erschliessung der Bauzonen mit dem öffentlichen Verkehr. Diese ist gewährleistet mit einem Haltestellenangebot in einer Gehdistanz von 5 Minuten oder 300 m und einem Takt von zirka 20 Minuten. Im Gebiet Gütschhöhe sind diese Werte ohne Gütschbahn bei Weitem nicht erreicht; im übrigen Stadtgebiet hingegen werden sie mit wenigen Ausnahmen deutlich unterschritten. Die Distanz von der Gütschhöhe bis zur nächsten Bushaltestelle an der Bernstrasse beträgt rund 800 m, bei einer Höhendifferenz von nahezu 50 m.

Am 26. September 2010 beschloss der Soverän der Stadt Luzern das Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität. Darin wird Folgendes festgehalten: Die Stadt sorgt für ein sicheres, attraktives Fussweg- und Veloroutennetz. Die Stadt setzt sich ein für attraktive Transportketten sowie für höchstmögliche zeitliche und örtliche Verfügbarkeit des öffentlichen Verkehrs für den Pendler-, Einkaufs- und Freizeitverkehr. Die Verkehrsbelastung durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) soll nicht weiter zunehmen. Für die Umsetzung dieses Reglements ist die direkte Anbindung der Gütschhöhe an den öffentlichen Verkehr geboten. Die Gütschbahn stellt ein notwendiges Bindeglied dar für eine attraktive Fussverbindung in die Altstadt, was wiederum dazu dient, den MIV zu reduzieren. Beim Neubau der

Gütschhöhe 1–13 wurden 56 3½- bis 5½-Zimmer-Wohnungen erstellt. Der Gestaltungsplan G 341 Gütschhöhe (StB 18 vom 14. Januar 2009) wurde vom Stadtrat unter der Erwägung bewilligt, dass die Wiederinbetriebnahme der Gütschbahn zwingend sei für die Sicherstellung einer angemessenen Erschliessung. Im Baubewilligungsverfahren waren in Berücksichtigung der damaligen schlechten ÖV-Erschliessung 13 Besucherparkplätze geplant. Gemäss dem städtischen Parkplatzreglement konnten indes nur 8 Besucherparkplätze bewilligt werden, weil das Reglement eine angemessene innerstädtische ÖV-Erschliessung voraussetzt. Dies zeigt, dass ohne Gütschbahn weder das Château Gütsch noch die Wohnsiedlung der Genossenschaft für Arbeiterwohnungen (GEFA) gemäss städtischen Standards mit dem ÖV erschlossen sind. Das Angebot der Gütschbahn ist damit ein wesentlicher Teil der ÖV-Erschliessung des Stadtgebietes.

Nebst der Erschliessung des Baugebietes und des Hotels erschliesst die Gütschbahn auch das wichtige Naherholungsgebiet im Gütsch. Der Gütschwald ist für die Bevölkerung der Stadt Luzern ein attraktives Naherholungsgebiet für Ausflüge und Sport. Ohne Erschliessung durch die Gütschbahn ist der Gütsch aus Richtung Stadtzentrum nur zu Fuss erreichbar. Schon in der Vergangenheit haben Ausflügler die Gütschbahn häufig frequentiert. Entsprechend gross ist denn auch das Bedürfnis der Luzerner Stadtbevölkerung am Betrieb der Gütschbahn.

Von grosser Bedeutung ist die Gütschbahn auch für die Bewohnerinnen und Bewohner des BaBeL-Quartiers. Dieses Quartier verfügt aufgrund seiner topografischen Lage – steiler Gütschhang auf der einen Seite, Bahngleise, welche das Quartier vom Reussufer trennen, auf der anderen Seite – nur über wenig Frei- und Grünraum und wird zudem durch Verkehrsimmissionen belastet. Umso wichtiger ist deshalb die Erschliessung des Gütschwaldes durch die Bahn.

Für den Tourismus ist die Gütschbahn in zweifacher Hinsicht von Bedeutung: Zum einen prägt die von weit her einsehbare Gütschbahn das Stadtbild von Luzern massgeblich und ist so gemeinsam mit dem Château Gütsch zu einem eigentlichen Wahrzeichen von Luzern herangewachsen. Zum anderen bietet sich vom Gütsch ein einzigartiger Ausblick auf Stadt und Berge. Der Gütsch stellte denn auch aus diesem Grund für viele Touristen, auch wenn sie die Gastronomie des Château Gütsch nicht in Anspruch nahmen, in der Vergangenheit ein Reiseziel dar. Im Bewusstsein um die Bedeutung des Gütsch für dieses Gästesegment ist mit der Château Gütsch Immobilien AG vereinbart, einen öffentlich zugänglichen Aussichtspunkt zur Verfügung zu stellen. Die Attraktivität des Gütsch als Naherholungsgebiet oder als Ausflugsziel für den Tagestourismus wird sich mit einer Einbindung der Gütschbahn in den Tarifverbund noch erheblich verstärken.

Aus vorstehenden Gründen hat sich die Stadt immer wieder für den Erhalt des Bahnangebotes ausgesprochen, so auch in der Stellungnahme zum Dringlichen Postulat 388 von Christa Stocker Odermatt namens der G/JG-Fraktion, vom 16. April 2008: „Die Gütschbahn muss gerettet werden“. Der Stadtrat nahm das Postulat entgegen und erklärte sich bereit, die Bereiche Investitionsbedarf, Betriebswirtschaft und Massnahmen zur Integration in die Struktur des Tarifverbundes darzulegen. Diese Erkenntnisse sind im vorliegenden Konzept eingeflossen.

4 Sanierungs- und Betriebskonzept

Mit Schreiben vom 24. Februar 2009 unterbreitete die Château Gütsch Immobilien AG ihr Sanierungs- und Betriebskonzept.

Sanierungskonzept

Die seitens der Garaventa AG und der NSD Lift AG durchgeführten Untersuchungen haben gezeigt, dass sich die heutige Bahnanlage mit angemessenem Aufwand nicht mehr derart instand stellen lässt, dass ein längerfristiger Betrieb sichergestellt werden kann.

Die Berg- und die Talstation der Gütschbahn befinden sich bautechnisch in einem sehr schlechten Zustand. Die Wiederaufnahme des Bahnbetriebs in diesen Stationen setzt umfassende Sanierungsarbeiten voraus.

Die Abklärungen mit der Denkmalpflege haben gezeigt, dass einzig der doppelgleisige Schienenstrang schützenswert ist und erhalten werden muss. Sowohl die Berg- und die Talstation wie auch der Antrieb und die heutigen Kabinen sind aus denkmalpflegerischer Sicht hingegen nicht schützenswert.

Der gemäss Denkmalpflege schützenswerte Schienenstrang lässt sich zukünftig sowohl durch eine Bahn wie auch durch einen Schräglift nutzen. Hinsichtlich des Erscheinungsbildes ist es nicht von Bedeutung, ob das heutige Trasse von einem Schräglift oder einer Bahn befahren wird. Die Kabinen lassen sich für beide Varianten entsprechend gestalten. Die Wahl zwischen Bahn und Schräglift hat hingegen Einfluss auf die zukünftige Transportkapazität und die zukünftigen Betriebskosten. Wird ein Schräglift gebaut, mit welchem in eine Fahrtrichtung (je Schiene) maximal 8 Personen befördert werden können, untersteht derselbe nicht dem eidgenössischen Seilbahngesetz, sondern dem Interkantonalen Konkordat über die nicht eidgenössisch konzessionierten Seilbahnen und Skilifte (IKSS). Für solche Anlagen sind insbesondere die personellen Anforderungen wesentlich geringer, weshalb die Betriebskosten für einen solchen Schräglift deutlich günstiger ausfallen als für eine eidgenössisch konzessionierte Bahn, wie sie die Gütschbahn bis anhin war.

Einen Schräglift könnte man in verschiedenen Varianten mit einer oder zwei Kabinen erstellen. Die Abwägungen der Vor- und Nachteile sowie der Investitions- und Betriebskosten der verschiedenen Varianten lassen die Château Gütsch Immobilien AG den Bau von zwei im Betrieb voneinander unabhängigen Kabinen priorisieren.

Eine solche Schrägliftlösung bringt insbesondere folgende Vorteile mit sich:

- Der Betrieb einer dem IKSS unterstellten Anlage setzt nicht die Anstellung eines Betriebsleiters und eines Betriebsleiter-Stellvertreters voraus. Vielmehr müssen einzig der Service und die Überwachung der Anlage sichergestellt sein. Letzteres kann durch entsprechend geschultes Hotelpersonal erfolgen. Hierdurch lassen sich Personalkosten von mindestens Fr. 150'000.– pro Jahr einsparen.
- Die baulichen Anforderungen an einen dem IKSS unterstehenden Schräglift sind weniger streng als die Anforderungen an eine dem eidgenössischen Seilbahngesetz unterstehende

Bahn. Dadurch lassen sich nicht nur die Investitionskosten, sondern auch die Unterhaltskosten tiefer halten.

- Wird die heutige Gütschbahn durch eine Schrägliftlösung mit zwei Kabinen ersetzt, so können diese beiden Kabinen unabhängig voneinander betrieben werden. Hierdurch lassen sich insbesondere Energiekosten einsparen, indem der 2-Kabinen-Betrieb nur bei Bedarf erfolgt. Durch die dadurch mögliche Vermeidung von Leerfahrten wird zudem der Verschleiss geringer ausfallen.
- Der unabhängige Betrieb der beiden Kabinen verhindert den Betriebsausfall der Gütschbahn bei Revisionsarbeiten und vermindert die Gefahr des kompletten Betriebsausfalls durch Störungen.
- In Stosszeiten lassen sich die beiden Kabinen gleichzeitig in der gleichen Fahrtrichtung bewegen. Dadurch kann eine flexibel nutzbare, hohe Transportkapazität erreicht werden.
- Die Fahrzeiten sind mit einer Schrägliftlösung unwesentlich länger als mit einer Seilbahnlösung, da infolge der kurzen Fahrstrecke von 173 Metern Länge die Fahrzeit im Wesentlichen durch das Ein- und das Aussteigen bestimmt wird und sich die eigentlichen Fahrgeschwindigkeiten einer Schräglift- und einer Seilbahnlösung nur geringfügig unterscheiden. Die Fahrzeit inklusive Ein- und Aussteigen wird zirka 4 Minuten dauern.
- Die Bedienung eines Schräglifts ist mit der Bedienung eines normalen Lifts vergleichbar und stellt damit für alle möglichen Passagiergruppen kein Hindernis dar.
- Mit einem Schräglift lassen sich die Anforderungen an die Behindertentauglichkeit einfacher realisieren.

Sanierungskosten (Berechnungen gemäss Büro für Bauökonomie vom 5. Juli 2013)

Objekt	Bemerkungen	Betrag in Fr.
Vorbereitungsarbeiten	Bestandsaufnahmen, Abbrüche, Terrainvorbereitungen	115'000.–
Transportanlagen	Schrägaufzug	1'100'000.–
Renovation Tal- und Bergstation	Rohbau, Elektroanlagen, Übriges	1'294'000.–
Videoüberwachung		25'000.–
Baunebenkosten/Umgebung		126'000.–
Total Kosten		2'660'000.–

Bei dieser Kostenaufstellung wird nicht vom Neubau der Bergstation, wie im ursprünglichen Projekt Baluardo vorgesehen, ausgegangen. Geplant ist einzig die notwendige Sanierung der bestehenden Bergstation zur Wiederinbetriebnahme. Bei der Talstation sind die Kosten gemäss dem geänderten Projekt (Beschluss VV 158 vom 27. Juni 2013) berücksichtigt. In den Kosten sind im Speziellen enthalten: Elektroinstallationen, mittlerer Ausbaustandard, Baunebenkosten und Honorare.

Betriebskosten

Für die Benutzung der Gütschbahn sollen auch zukünftig Fahrkosten erhoben werden. Um die Nutzung der Gütschbahn zu erleichtern und ihre Attraktivität zu erhöhen, ist die Eingliederung der Gütschbahn in den Tarifverbund Passepartout geplant.

Die jährlichen Betriebskosten der Gütschbahn werden sich zukünftig gemäss Schätzung wie folgt darstellen:

Objekt	Bemerkungen	Betrag in Fr.
Betrieb und Unterhalt		
▪ Trasse	Baum- und Strauchpflege / Reinigung (Berechnung Stadtgärtnerei)	35'000.–
▪ Lift	1 % der Baukosten	10'000.–
▪ Gebäude	1 % der Baukosten	12'000.–
Service und Wartung	Angaben von Inauen-Schätti (CGI)	10'000.–
Versicherungen	inkl. Haftpflichtversicherung	4'000.–
Energiekosten	Angaben von Inauen-Schätti (CGI)	
▪ Bahnbetrieb		7'000.–
▪ Station		5'000.–
Überwachung	Securitas (Schätzung)	10'000.–
Total Kosten		93'000.–

In den so geschätzten Betriebskosten von zirka Fr. 93'000.– ist der Abschreibungsaufwand nicht enthalten.

Diese Betriebskosten sollen durch die Château Gütsch Immobilien AG bzw. die Betreiberin des Hotels Château Gütsch und die Zuschüsse aus dem Tarifverbund gedeckt werden. Die Stadt Luzern soll mit diesen Kosten auch zukünftig nicht belastet werden.

Bisherige Erträge

Die Erträge der Gütschbahn setzten sich aus dem Verkauf von Einzelfahrten und Abonnemen-ten zusammen. Im Jahr 2007 betrug der Preis für die Einzelfahrt Fr. 3.–, das Abo wurde für Fr. 200.– verkauft. Es wurden jeweils rund 20 Abos verkauft. Rund 80 Prozent der Fahrten waren Bergfahrten.

1989:	Fr.	109'000.–	
1990:	Fr.	110'000.–	
1996:	Fr.	90'790.–	(inkl. Fr. 20'000.– Sponsoring)
1997:	Fr.	94'460.–	(inkl. Fr. 20'000.– Sponsoring)

Gemäss Auskunft von Hansruedi Kollmar, dem ehemaligen Betreiber der Bahn, sind in den Erträgen des Jahres 1996 und 1997 rund Fr. 20'000.– Sponsoringbeiträge der Firma Glanzmann Immobilien enthalten; somit lagen die effektiven Erträge tiefer als oben ausgewiesen. Die Benutzerfrequenzen lagen bei rund 8'000 Personen pro Jahr während sehr schlechter Betriebsjahre (kein Betrieb des Hotels/Restaurants Gütsch) und rund 55'000 Personen bei sehr guten Betriebsjahren.

Künftige Ertragsschätzungen ohne Integration Tarifverbund

Die Anzahl der verkauften Abonnemente dürfte etwa gleich bleiben, da die Anzahl der Quartierbewohnerinnen und -bewohner in der neuen GEFA-Wohnsiedlung an der Gütschhöhe etwa der bisherigen entspricht.

Abonnemente

20 Abonnemente à Fr. 200.– **Fr. 4'000.–**

Einzelfahrten à Fr. 3.–

Wochentag	Montag–Freitag	Samstag	Sonntag	Total
Anzahl Tage	250	52	63	365
Anzahl Fahrten	60	100	150	
Total Fahrten	15'000	5'200	9'450	29'650
Total Einnahmen	45'000.–	15'600.–	28'350.–	88'950.–

Die Erträge für Abonnemente und Einzelkarten dürften bei Beibehaltung des heutigen Tarifsystems bei rund **Fr. 92'950.–** pro Jahr liegen.

Künftige Ertragsschätzungen mit Integration Tarifverbund

Mit der Integration der Gütschbahn wird diese für die Bewohnerinnen und Bewohner von Stadt und Agglomeration sehr attraktiv, was eine höhere Nachfrage bringen wird. Bei den Linien des Tarifverbundes beträgt heute der Ertragsanteil pro Personenfahrt 83 Rappen. Bei der Gütschbahn kann aufgrund des Nutzermixes von einem höheren Anteil an Einzelfahrten ausgegangen werden. Für die Kalkulation wird deshalb Fr. 1.– pro Personenfahrt eingesetzt.

Wochentag	Montag–Freitag	Samstag	Sonntag	Total
Anzahl Tage	250	52	63	365
Anzahl Fahrten	120	200	300	
Total Fahrten	30'000	10'400	18'900	59'300
Total Einnahmen	30'000.–	10'400.–	18'900.–	59'300.–

Die Erträge für Abonnemente und Einzelkarten dürften bei der Integration der Gütschbahn in den Tarifverbund bei rund **Fr. 59'300.–** pro Jahr liegen.

Mit oder ohne Integration der Bahn in den Tarifverbund wird die Nachfrage vor allem von der Attraktivität des der Öffentlichkeit zugänglichen Aussichtspunktes neben dem Hotel Gütsch abhängig sein. Auch für das Hotel Gütsch ist ein gepflegtes Bahnangebot sehr interessant.

Die Integration in den Tarifverbund wird sich eher mittel- und langfristig rechnen, wenn die Kundschaft das neue Angebot besser kennt.

Aus strategischer Sicht ist die Integration in den Tarifverbund für die Stadt und die Agglomeration Luzern und für das Hotel Gütsch trotz anfänglich tieferer Erträge klar zu empfehlen.

Am 10. Februar 2009 unterbreitete der Zweckverband öffentlicher Agglomerationsverkehr Luzern (ÖVL; seit 2010 Verkehrsverbund Luzern VVL) der Château Gütsch Immobilien AG eine Ertragsschätzung für den Betrieb mit heutigem Tarifsystem von zirka Fr. 90'000.– pro Jahr und integriert in den Tarifverbund von zirka Fr. 60'000.– pro Jahr. Dieselbe Ertragsschätzung wurde am 12. März 2009 der Stadt zugestellt, mit der Empfehlung, den Betrieb in den Tarifverbund zu integrieren und einen entsprechenden Beitrag an die Wiederinbetriebnahme zu beschliessen. Eine Integration in den Tarifverbund hat keine Auswirkungen auf die Beitragszahlung der Stadt an den Verkehrsverbund Luzern.

Ursprünglich beantragte die Château Gütsch Immobilien AG einen Pauschalbeitrag der Stadt von 1,82 Mio. Franken an die Investitionskosten von dannzumal geschätzten 2,6 Mio. Franken. Die Stadt sollte von Betriebsbeiträgen befreit sein. In den Verhandlungen stimmte die Stadt einem Investitionsbeitrag von 1,4 Mio. Franken zu, in der Absicht, 0,2 Mio. Franken von der GEFA als Beitrag einzufordern. Damit hätten sich folgende Belastungen ergeben:

CGI	1,2 Mio. Franken
Stadt	1,2 Mio. Franken
GEFA	0,2 Mio. Franken

Die detaillierten Berechnungen zeigten, dass die Integration des Betriebs in den Tarifverbund eine Minderung der Erträge um jährlich rund Fr. 30'000.– zur Folge hat. Mit der Integration in den Tarifverbund lassen sich die geschätzten Betriebskosten von Fr. 93'000.– nicht mehr decken. Es entstehen ungedeckte Betriebskosten von jährlich rund Fr. 33'000.–. Da aus Sicht der Stadt eben diese Tarifstruktur sehr wichtig ist, einigten sich die Verhandlungsparteien für die Berechnung der einzelnen Anteile, die Investitionskosten von 2,6 Mio. Franken um einen pauschalen kapitalisierten Betriebskostenanteil von Fr. 450'000.– zu erhöhen.

Damit erhöhen sich die entsprechenden Anteile wie folgt:

	Investitionsbeitrag	kapitalisierter Betriebsbeitrag Tarifverbund	Total
CGI	Fr. 1'200'000.–	Fr. 200'000.–	Fr. 1'400'000.–
Stadt	Fr. 1'200'000.–	Fr. 200'000.–	Fr. 1'400'000.–
GEFA	Fr. 200'000.–	Fr. 50'000.–	Fr. 250'000.–

Die detaillierten Berechnungen inklusive der Projektänderung für die Talstation ergaben eine Erhöhung der Sanierungskosten von ursprünglich geschätzten Fr. 2'600'000.– auf Fr. 2'660'000.– (Büro für Bauökonomie vom 5. Juli 2013).

Die Stadt hat wiederholt das Gespräch mit der GEFA gesucht und ihr die Vorteile der Wiederinbetriebnahme dargelegt. Verschiedene Delegationen aus dem Stadtrat wandten sich an die GEFA und versuchten, eine Verhandlungsbereitschaft zu erarbeiten. Zum letzten Treffen am 6. März 2014 lud eine Zweierdelegation des Stadtrates die Verantwortlichen der GEFA zum Gespräch ein. Die GEFA stellt sich indessen auf den Standpunkt, dass die Wiederinbetriebnahme der Gütschbahn keinen positiven Einfluss auf ihre Wohnsiedlung habe. Bisher sei zwar die Gütschhöhe nicht an den öffentlichen Verkehr angebunden. Es habe sich jedoch gezeigt, dass die Vermietung ihrer Wohnungen davon nicht nachteilig beeinflusst werde. Um die Siedlung trotz fehlender ÖV-Erschliessung für Familien attraktiv zu gestalten, würde der Mieterschaft pro Kind ein Anteil der Miete zurückerstattet. Weiter fehle der GEFA das Vertrauen in die Eigentümerschaft der Gütschbahn. Diese biete keine Gewähr für einen langfristigen, ordnungsgemässen Betrieb der Bahn. Selbst wenn ihre Mieterinnen und Mieter einen kurzfristigen Vorteil durch den Betrieb der Bahn geniessen würden, wäre das Risiko für die GEFA umso grösser, wenn in einem späteren Zeitpunkt der Betrieb des Schräglifts nicht mehr gewährleistet wäre und ihre Mieterschaft dies als Verschlechterung der Mietsituation qualifizieren würde. Als Folge davon müsste die GEFA Wohnbaugenossenschaft damit rechnen, dass Mietverhältnisse gekündigt, Wohnungen schwieriger vermietet werden könnten oder Mietzinsherabsetzungen gewährt werden müssten. Zudem sei die Erschliessung von Wohnzonen eine Aufgabe des Gemeinwesens. Aus diesen Gründen ist die GEFA nicht bereit, einen Beitrag an die Investitions- und Betriebskosten der Gütschbahn zu leisten. Der Stadtrat bedauert diese Haltung.

Damit ergeben sich schliesslich folgende Belastungen:

	Investitionsbeitrag	kapitalisierter Betriebsbeitrag Tarifverbund	Total
CGI	Fr. 1'260'000.–	Fr. 200'000.–	Fr. 1'460'000.–
Stadt	Fr. 1'400'000.–	Fr. 250'000.–	Fr. 1'650'000.–
GEFA	Fr. 0.–	Fr. 0.–	Fr. 0.–

Bei der Gütschbahn wie auch beim Hotel handelt es sich um private Anlagen. Weil die Bahn von hohem öffentlichem Interesse ist, engagierte sich die Stadt seit Anbeginn finanziell bei notwendigen Sanierungen. Da die Stadt erneut einen hohen Anteil an die Investitionskosten beisteuert, ohne direkte Eigentumsrechte zu erhalten, wurde auch ein Kauf geprüft. Bei einem Kauf der Bahn durch die Stadt (Baurecht oder Parzellierung und Erwerb des Grundeigentums mit Bahn) könnte die Stadt unabhängig über den Betrieb der Bahn entscheiden. Das Risiko, dass entgegen ihrem Interesse und trotz geleisteter Investitions- und Betriebsbeiträge die Bahn eingestellt wird, würde somit ausgeschlossen. Die Kosten für die Stadt würden sich im Vergleich zur vorliegenden Variante vermutlich markant erhöhen. Die Frage nach einem Kauf der Anlage wurde bereits beim Konkurs der ehemaligen Eigentümerschaft im Jahr 2006 negativ beurteilt. Zwar kann es eine gezielte Aufgabe sein, mittels Lift eine ÖV-Erschliessung sicherzustellen, letztlich gehört es aber nicht zur Kernaufgabe einer Gemeinde, eine solche Bahn zu betreiben.

5 Finanzierungskonzept

5.1 Kreditmodalitäten

Das vertraglich vereinbarte Konzept hat aufgrund der Verhandlungen folgende Grundsätze:

Investitionen	Total Kosten (inkl. kapitalisierter Mindereinnahmen durch Integration in Tarifverbund Fr. 450'000.–)	3'110'000.–
	Château Gütsch	1'460'000.–
	Stadt Luzern	1'650'000.–
Betrieb (jährlich)	Total Kosten (Betrieb und Unterhalt)	93'000.–
	Total Erträge (exkl. in den Investitionen abgegotener Mindereinnahmen durch Integration in Tarifverbund Fr. 30'000.–)	60'000.–
	Total Nettobetriebskosten	33'000.–
	Château Gütsch Immobilien	33'000.–
	Stadt Luzern	0.–

Der vorliegende Bericht und Antrag regelt ausschliesslich die städtische Beteiligung an den dargestellten Investitionskosten von 3,11 Mio. Franken. Die Kosten für Betrieb und Unterhalt sind in der Verantwortung der Betreiberschaft und hier illustrativ aufgeführt. Das Risiko, nicht gedeckte Kosten tragen zu müssen, verbleibt bei der Betreiberschaft Château Gütsch Immobilien. Ein Anteil der ungedeckten Betriebskosten ist von der Stadt abgegolten mit der Abgeltung der Mindereinnahmen durch die Integration in den Tarifverbund.

Für die städtische Beteiligung hat der Stadtrat verschiedene Finanzierungs- und Zahlungsmodalitäten evaluiert. Knackpunkt in den Verhandlungen bildeten die Zahlungsfristen. Einerseits formulierte die Château Gütsch Immobilien AG den Anspruch auf möglichst baldige Abgeltung der getätigten Investitionskosten, andererseits hat die Stadt ein Interesse an möglichst gestaffelten Zahlungen. Zweck einer Staffelung ist, einen Beweggrund für die CGI zu schaffen, die Bahn möglichst lange zu betreiben. Wird der Betrieb eingestellt, erlöscht auch die Zahlungspflicht der Stadt.

Das Verhandlungsergebnis sieht eine Aufteilung des städtischen Beitrages auf fünf jährliche Tranchen vor: total Zahlungen von Fr. 1'732'500.– aufgeteilt in fünf jährliche Tranchen von Fr. 346'500.– (Fr. 1'650'000.– plus Fr. 82'500.– Zins; berechnet mit Verzinsung von 2,5 %, vorschüssige Zahlungen). Der Barwert der während 5 Jahren von der Stadt zu leistenden Zahlungen entspricht dem verhandelten Investitionsbeitrag von 1,65 Mio. Franken. Die erste Tranche wird fällig 30 Tage nach Inbetriebnahme der Bahn, weitere Zahlungen sind nur unter der Bedingung geschuldet, dass die Bahn im vereinbarten Umfang ununterbrochen in Betrieb war. Bei Betriebsunterbrüchen, die nicht durch Elementarereignisse, notwendige Wartungsarbeiten oder behördliche Verfügungen bedingt sind, reduziert sich der Beitrag pro rata temporis.

Wie in Kapitel 4 aufgezeigt, sind und bleiben die Eigentumsrechte bei der Betreiberschaft Château Gütsch Immobilien. Die Einflussmöglichkeiten der Stadt sind und bleiben infolgedessen beschränkt. Die Möglichkeiten der Integration zusätzlicher Sicherheiten (z. B. unwiderrufliche Bankgarantie, Konventionalstrafen, Grundpfandverschreibungen usw.) wurden geprüft. Diese sind jedoch nicht zweckmässig und kaum durchsetzbar. So hat die Stadt bereits 1990 den Betrieb der Bahn mit 1 Mio. Franken unterstützt. Die Zahlung war als Darlehen ausgestaltet, mit einer Grundpfandverschreibung gesichert, rückzahlbar falls Hotel und Bahn ihren Betrieb vor dem Jahr 2015 einstellen. Nach Eintritt der Bedingung verlangte die Stadt die Rückzahlung von Darlehen und Zins von der Gütschbahn-Gesellschaft AG. Die Stadt ging im Verwertungsverfahren nach dem Konkurs leer aus.

Aus diesen Gründen wurden in den Vertragsverhandlungen anderweitige Sicherheiten vereinbart. Der Investitionsbeitrag der Stadt wird erst geschuldet, wenn die Gütschbahn den Betrieb aufgenommen hat. Die Château Gütsch Immobilien AG ist somit vorleistungspflichtig und muss sämtliche Investitionen im Wert von 2,66 Mio. Franken in die Gütschbahn leisten, bevor die Stadt zahlungspflichtig wird. Die Zahlungen der Stadt werden nur und solange geleistet, als die Bahn läuft. Somit sind die Fertigstellung der Bahn sowie der Betrieb für die nächsten 5 Jahre so weit wie möglich sichergestellt. Die Bevölkerung erhält einen effektiven Gegenwert; die Zahlungen sind mit einer Gegenleistung abgesichert (keine A-Fonds-perdu-

Leistungen). Der Stadt wird zudem ein dingliches Recht eingeräumt, die Bahn selber zu betreiben, sollte die Eigentümerschaft nicht mehr in der Lage sein, ihre Pflicht zum Betrieb der Bahn wahrzunehmen. Der Betrieb der Bahn kann somit für die Vertragsdauer von 25 Jahren grundsätzlich gewährleistet werden.

Die effektive und vorliegend zu kreditierende Summe beträgt 1,73 Mio. Franken (genau: 1,7325 Mio.).

In der Finanzplanung 2014–2018 sind für das Projekt I65001 Investitionsausgaben von Fr. 1'700'000.– enthalten, aufgeteilt in folgende Jahrestanchen: 2014: 1,0 Mio. Franken, 2015: 0,7 Mio. Franken. Die Differenz von Fr. 32'500.– ist auf die Streckung der Tranchen von ursprünglich 2 auf neu 5 Jahre mit den entsprechenden Zinsfolgen zurückzuführen.

6 Vertrag

Vertrag Stadt Luzern–Château Gütsch Immobilien AG

In diesem Vertrag wird die Finanzierung gemäss vorstehendem Konzept geregelt. Die Château Gütsch Immobilien AG verpflichtet sich zum Bau und zum Betrieb der Anlage während 25 Jahren im Rahmen des Tarifverbundes. Nach dieser Zeit treten die Parteien in neue Verhandlungen. Die Château Gütsch Immobilien AG räumt zugunsten der Öffentlichkeit Dienstbarkeiten ein zur Benützung der Bahn und zur Aussicht auf ihren Grundstücken. Weiter gewährt sie der Stadt das Recht, die Gütschbahn selber auf eigene Kosten zu betreiben, sollte die Château Gütsch Immobilien AG – aus welchen Gründen auch immer – nicht mehr in der Lage sein, die Gütschbahn zu betreiben.

7 Kreditrechtliche Zuständigkeit

Die beantragte Finanzierung ist in Form eines Sonderkredits nach Art. 61 Abs. 1 der Gemeindeordnung (GO) zu bewilligen. Gemäss Art. 13 Abs. 1 Ziff. 2 in Verbindung mit Art. 68 lit. b Ziff. 1 GO unterliegt der Beschluss dem fakultativen Referendum.

Die Aufwendungen für die Beiträge für die Sanierung und die Wiederinbetriebnahme der Gütschbahn in der Höhe von brutto nominal Fr. 1'732'500.– werden in der Investitionsrechnung dem Konto 501.05, Projekt I65001.01, belastet.

8 Antrag

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen beantragt Ihnen der Stadtrat,

- für den Beitrag der Stadt Luzern an die Wiederinbetriebnahme und den Betrieb der Gütschbahn während 25 Jahren einen Kredit von Fr. 1'732'500.– zu bewilligen;
- dem Vertrag zwischen der Stadt Luzern und der Château Gütsch Immobilien AG betreffend Sanierung und Betrieb der Gütschbahn zuzustimmen;
- das Postulat 388, Christa Stocker Odermatt namens der G/JG Fraktion, vom 16. April 2008: „Die Gütschbahn muss gerettet werden“, als erledigt abzuschreiben.

Er unterbreitet Ihnen einen entsprechenden Beschlussvorschlag.

Luzern, 16. April 2014



Stefan Roth
Stadtpräsident



Toni Göpfert
Stadtschreiber



Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 10 vom 16. April 2014 betreffend

Gütschbahn

Investitionsbeitrag zur Wiederinbetriebnahme,

gestützt auf den Bericht der Geschäftsprüfungskommission,

in Anwendung von Art. 13 Abs. 1 Ziff. 2, Art. 29 Abs. 1 lit. b, Art. 61 Abs. 1, Art. 68 Ziff. 2 lit. b Ziff. 1 und Art. 69 lit. a Ziff. 3 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999 sowie Art. 87 des Geschäftsreglements des Grossen Stadtrates vom 11. Mai 2000,

beschliesst:

- I. 1. Für den Beitrag der Stadt Luzern an die Wiederinbetriebnahme und den Betrieb der Gütschbahn während 25 Jahren wird ein Kredit von Fr. 1'732'500.– bewilligt.
2. Dem Vertrag zwischen der Stadt Luzern und der Château Gütsch Immobilien AG betreffend Sanierung und Betrieb der Gütschbahn wird zugestimmt.
- II. Das Postulat 388, Christa Stocker Odermatt namens der G/JG Fraktion, vom 16. April 2008: „Die Gütschbahn muss gerettet werden“, wird als erledigt abgeschrieben.
- III. Der Beschluss gemäss Ziffer I unterliegt dem fakultativen Referendum.

Luzern, 26. Juni 2014

Namens des Grossen Stadtrates von Luzern


Thomas Gmür
Ratspräsident




Hans Büchli
Leiter Sekretariat Grosser Stadtrat

Anhang

**Vertrag
Stadt Luzern–Château
Gütsch Immobilien AG**

Öffentliche Urkunde

betreffend

Errichtung von Dienstbarkeiten

Château Gütsch Immobilien AG, c/o Alpstream AG, Mühlebachstrasse 70, 8008 Zürich (CH-020.3.920.292-5/b), handelnd durch [Name, Vorname, Geburtsdatum, Heimatort, Wohnort, Funktion, Unterschriftenberechtigung], ausgewiesen durch den gültigen [Nation] Pass / Identitätskarte Nr. [Nummer],
Eigentümerin der Grundstücke Nrn. 667, 672, 814, 1022, 1023, 2579, alle GB Luzern linkes Ufer,

CGI, Dienstbarkeitsgeberin,

und

Stadt Luzern, Hirschengraben 17, 6002 Luzern, handelnd durch den Stadtrat, dieser wiederum vertreten gemäss StB^{xxxx} vom 16. April 2014, durch Denise Häusermann Burri, [Name, Vorname, Geburtsdatum, Heimatort, Wohnort, Funktion, Unterschriftenberechtigung], ausgewiesen durch den gültigen [Nation] Pass / Identitätskarte Nr. [Nummer],

Stadt Luzern, Dienstbarkeitsberechtigte,

sind vor der unterzeichneten Notarin des Kantons Luzern Andrea Meule, Kaufmann Rüedi Rechtsanwälte AG, Alpenquai 28a, 6005 Luzern, erschienen und erklären, folgenden Dienstbarkeitsvertrag abzuschliessen:

Inhaltsübersicht

I.	Vorbemerkungen	3
1.	Ausgangslage	3
2.	Ziele der CGI	3
II.	Vertragliche Bestimmungen	4
3.	Verpflichtungen der Château Gütsch Immobilien AG	4
4.	Sanierungs- und Betriebskostenbeitrag der Stadt Luzern an die Gütschbahn	8
III.	Befristung des Vertrags	8
IV.	Schlussbestimmungen	8
5.	Salvatorische Klausel	8
6.	Weitere Vertragsbestimmung	9
7.	Gerichtsstand und anwendbares Recht	9
8.	Vertragsänderungen	9
9.	Vertragsbestandteile	9
10.	Ausfertigung	9
V.	Genehmigungsvorbehalt	10
11.	Genehmigung	10
VI.	Grundbuchanmeldung	10
12.	Zeitpunkt der Anmeldung und Bevollmächtigung	10
13.	Anzumeldende Rechte	10

Visum:

I. Vorbemerkungen

1. Ausgangslage

- 1.1. Die CGI hat am 30. August 2007 das Hotel Château Gütsch und die Gütschbahn, bestehend aus den Grundstücken Nrn. 667, 672, 814, 1022, 1023, 2579, alle GB Luzern I.U, von der UBS AG gekauft. Die CGI hat verzichtet, das Erweiterungsprojekt Baluardo (Baubewilligung vom 30. Juni 2010) umzusetzen. Die gleichzeitig erteilte Bewilligung für die Sanierung der Gütschbahn ist nach wie vor gültig (StB 943 vom 4. Dezember 2013 und Bewilligung Projektänderung Talstation StB 158 vom 27. Juni 2013). Die CGI hat das Château Gütsch (Hotel und Restaurant) saniert. Die Wiedereröffnung ist am im Mai 2014 erfolgt.
- 1.2. Die Gütschbahn ist in mehrfacher Hinsicht von Bedeutung. Sie stellt eine bequeme Erschliessung des Restaurants Château Gütsch für die Kundinnen und Kunden dar. Sie dient der Erschliessung des Naherholungsgebietes Gütschwald, welches insbesondere für die Bewohnerinnen und Bewohner des Quartiers BaBel wichtig ist, sie erleichtert den Bewohnerinnen und Bewohnern der GEFA-Überbauung an der Gütschhöhe den Anschluss an den öffentlichen Verkehr und nicht zuletzt ist sie für den Tourismus bedeutsam.
- 1.3. In bahntechnischer Hinsicht hat die CGI aufgrund erfolgter Vorabklärungen die Firma Inauen-Schätti AG beauftragt, als Ersatz der alten Bahnanlage einen Schrägaufzug zu planen und zu erstellen. Die hierfür notwendigen Bewilligungen liegen vor. Hintergrund dieser Beauftragung bildet die Tatsache, dass sich insbesondere die Betriebskosten bei gleicher Betriebskapazität mittels des Ersatzes der Bahntechnik durch einen Schrägaufzug wesentlich reduzieren lassen. Ein solcher Ersatz hat zudem keinen wesentlichen Einfluss auf das äussere Erscheinungsbild der Bahn- und Gleisanlage und kann daher auch von der Denkmalpflege bewilligt werden. Die Sanierung der Gütschbahn mittels Ersatzes der Bahn durch einen Schrägaufzug wirkt sich schliesslich auch nicht negativ auf die Betriebssicherheit bzw. -Zuverlässigkeit der Anlage aus.

2. Ziele der CGI

- 2.1. Die CGI hat das Restaurant-Hotel Château Gütsch saniert, sodass der Betrieb wieder aufgenommen werden konnte. Die Ergänzung des heutigen Hauptbaus

Visum:

mit zusätzlichen Bauten ist zukünftig gestützt auf eine entsprechende Baubewilligung möglich.

- 2.2. Allfällige Neubauten sollen von hoher städtebaulicher architektonischer Qualität sein, ohne dass sie das äussere Erscheinungsbild des bestehenden Hotels Château Gütsch konkurrenzieren. Zudem sollen sie sich gut in die äussere Umgebung eingliedern und die denkmalpflegerischen Aspekte wahren.
- 2.3. Die Gütschbahn soll der Öffentlichkeit wieder zur Nutzung offen stehen. Auf den Grundstücken der CGI soll ein Bereich bestimmt werden, von welchen aus auch die Öffentlichkeit, insbesondere der Tourismus, die Aussicht auf die Stadt geniessen kann. Hierfür ist derzeit eine Teilfläche der Gütschwiese auf Grundstück Nr. 2579, GB Luzern linkes Ufer, vorgesehen. Die CGI ist berechtigt, einen anderen, von der Aussicht her gleichwertigen Bereich zu bestimmen, falls die Gütschwiese ausschliesslich den Hotelgästen zugänglich gemacht werden soll. Denkbar ist diesbezüglich eine Aussichtsterrasse auf der Gütschbahn-Bergstation. Hinsichtlich Details wird auf die nachstehenden Ausführungen zur diesbezüglichen Dienstbarkeit verwiesen.

II. Vertragliche Bestimmungen

3. Verpflichtungen der Château Gütsch Immobilien AG

3.1. Nutzung der Gütschbahn

- 3.1.1. Die CGI trägt sämtliche Gegenstand des vorliegenden Vertrags bildenden Investitionskosten für die Sanierung der Gütschbahn (Ziffer 1.2.) inklusive deren Berg- und Talstation.
- 3.1.2. Die CGI übernimmt sämtliche zukünftigen Betriebskosten der Gütschbahn. Allfällige für den Betrieb der Gütschbahn erhältliche Betriebsbeiträge, Subventionen etc. stehen der CGI zu.
- 3.1.3. Die CGI verpflichtet sich, die Gütschbahn –im Rahmen des Tarifverbundes Luzern – der Öffentlichkeit, insbesondere den Anwohnern der Gütschhöhe täglich ab 06.00 Uhr bis 24.00 Uhr zur Verfügung zu stellen. Diese Betriebszeiten werden einvernehmlich den effektiven Bedürfnissen angepasst. Die Tarife für die Bahnnutzung sind –im Rahmen des Tarifverbunds – den ordentlichen Betriebskosten entsprechend angemessenen festzulegen. Ticketautomaten müssen von der CGI nicht aufgestellt werden.

Visum:

3.1.4. Zur Sicherung dieser Ansprüche werden folgende Dienstbarkeiten errichtet:

3.1.4.1. Zu Lasten des Grundstücks Nr. 814, GB Luzern linkes Ufer:

- a. Die CGI räumt der Öffentlichkeit zu Lasten ihres Grundstücks Nr. 814, GB Luzern l.U., das Zugangsrecht zur Erreichung der Talstation der Gütschbahn ein. Dieses Zugangsrecht ist entsprechend Ziffer 3.1.3. beschränkt. Das Recht wird zudem entsprechend Ziffer III. befristet erteilt. Die Kosten der Erstellung und des Unterhalts der hierfür notwendigen Anlagen gehen zu Lasten der Dienstbarkeitsgeberin.
- b. Von der Unterhaltungspflicht der CGI ausgenommen ist der, der Gütschbahn-Talstation vorgelagerte, der Öffentlichkeit zugängliche Raum. Diesen hat die Stadt Luzern zu eigenen Lasten betrieblich (Reinigung und Winterdienst) zu unterhalten und damit in einem ordentlichen Zustand zu halten. Die CGI verpflichtet sich, den zur reinigenden Vorplatz nach Absprache mit der Stadt Luzern zwecks Reinigung zugänglich zu halten.
- c. Zu Lasten des Grundstücks Nr. 814, Luzern l.U. ist einzutragen:
Last Zugangsrecht zu Gunsten der Öffentlichkeit zur Talstation der Gütschbahn, zeitlich beschränkt und befristet, Unterhalt gemäss Beleg

3.1.4.2. Zu Lasten des Grundstücks Nr. 667, GB Luzern linkes Ufer:

- a. Die CGI räumt der Öffentlichkeit zu Lasten ihres Grundstücks Nr. 667, GB Luzern l.U., das Recht zur Benutzung der Gütschbahn ein. Dieses Benutzungsrecht schliesst das Zugangsrecht vom Gütschwald zur Bergstation bzw. das Durchgangsrrecht zum Gütschwald durch die hierfür von der Dienstbarkeitsgeberin vorgesehenen Räumlichkeiten mit ein.
- b. Die Kosten der Erstellung und des Unterhalts der hierfür notwendigen Anlagen gehen zu Lasten der Dienstbarkeitsgeberin. Sie verpflichtet sich, sämtliche Anlagen stets in einem ordentlichen und betriebsfähigen Zustand zu halten. Hinsichtlich der Gütschbahn verpflichtet sich die Dienstbarkeitsgeberin – soweit möglich – einen Service-Vertrag abzuschliessen. Sie hat die Dienstbarkeitsberechtigte unaufgefordert mit Kopien sämtlicher Service-Rapporte sowie Kopien allfälliger Kontrollrapporte der die Anlage beaufsichtigenden Stellen zu bedienen.
- c. Das Benutzungsrecht ist entsprechend Ziffer 3.1.3. beschränkt. Das Recht wird zudem entsprechend Ziffer III. befristet erteilt.

Visum:

- d. Sollte die Dienstbarkeitsgeberin – aus welchen Gründen auch immer – nicht mehr in der Lage sein, die Gütschbahn im Sinne des vorliegenden Vertrags zu betreiben, steht der Dienstbarkeitsberechtigten das Recht zu, die Gütschbahn inklusive sämtlicher für den Betrieb notwendiger Nebenanlagen zwecks Betrieb der Bahn zu nutzen und die Gütschbahn so auf eigene Kosten weiterzubetreiben. Allfällig Beiträge des Tarifverbands stehen in dieser Zeit der Dienstbarkeitsberechtigten zu. Als Nebenanlagen gelten hierbei insbesondere auch die Einrichtungen der Stationsgebäude, welche notwendig sind, um ab der Baselstrasse bzw. vom Gütschwald zur Gütschbahn zu gelangen. Dieses Recht erlischt, sobald die Dienstbarkeitsgeberin wieder in die Lage versetzt wird, ihren Verpflichtungen aus diesem Vertrag nachzukommen.
- e. Zur Sicherung der Rechte gemäss lit. a. bis d. ist zu Lasten des Grundstücks Nr. 667, Luzern I.U. einzutragen:
Last Öffentliches Benützungsrecht an der Gütschbahn,
zeitlich beschränkt und befristet, Unterhalt gemäss Beleg

3.2. **Recht der Öffentlichkeit auf Nutzung eines Aussichtspunkts**

- 3.2.1. Der Gütsch bietet eine ausserordentlich schöne Aussicht auf Stadt und Berge. Er wurde und wird von der Bevölkerung der Stadt Luzern sowie Touristen daher gerne als Aussichtspunkt besucht. Die CGI räumt der Öffentlichkeit daher ein Recht ein, diese Aussicht von ihren Grundstücken aus zu geniessen. Es gilt was folgt:
- a. Die Dienstbarkeitsgeberin (CGI) räumt der Öffentlichkeit zu Lasten ihres Grundstücks Nr. 2579, GB Luzern I.U., ein (Zugang für Aussicht über Stadt) Zugangs- und Zutrittsrecht für einen beschränkten Bereich ohne Konsumationspflicht ein. Das Recht, diesen Bereich zu bestimmen, steht ausschliesslich der Dienstbarkeitsgeberin zu. Der gewählte Bereich muss aber in jedem Fall den Dienstbarkeitszweck (Aussicht) erfüllen können.
- b. Der Aussichtsbereich darf von der Öffentlichkeit täglich während der Betriebszeiten der Gütschbahn, längstens aber bis 22.00 Uhr, gemäss Ziffer 3.1.3 genutzt werden. Der Dienstbarkeitsgeberin steht das Recht zu, den Bereich zu schliessen, wenn die Sicherheit der Besucher aus Gründen wie Schnee, Eis, Sturm, Gewitter etc. nicht mehr gewährleistet werden kann. Sie ist zudem nicht verpflichtet, Massnahmen zu treffen, damit diese Sicherheit gewährleistet werden kann (Beispiel: Schneeräumung, Bekämpfung von Eis[bildung] etc.).

Visum:

- c. Der von der Dienstbarkeitsgeberin zugänglich gemachte Bereich, darf – andere Angebote der Dienstbarkeitsberechtigten vorbehalten – ausschliesslich zum Genuss der Aussicht genutzt werden. Jede Immissionen verursachende Tätigkeit (Musik, Lärm, Feuer etc.) muss von der Dienstbarkeitsgeberin daher nicht geduldet werden. Ihr steht das Recht zu, Personen, welche sich nicht an diese Beschränkung halten, wegzuweisen.
- d. Dieses Benutzungsrecht schliesst das Zugangsrecht vom Gütschwald zur Gütschwiese ein.
- e. Die Dienstbarkeitsgeberin ist unter Wahrung des Aussichtsanspruchs berechtigt, den Aussichtspunkt jederzeit auf ein anderes ihrer Grundstücke auf dem Gütsch zu verlegen. Sollte es hierfür grundbuchlicher Anpassungen bedürfen, ist die Dienstbarkeitsberechtigte verpflichtet, hierzu auf erste Aufforderung hin Hand zu bieten und die notwendigen Unterschriften zu leisten.
- f. Zur Sicherung dieses Benutzungsrechts ist zu Lasten des Grundstücks Nr. 2579 Luzern I.U. einzutragen:

Last Öffentliches Aussichts- und Zugangsrecht auf Gütschwiese

- 3.3. Die Dienstbarkeiten gemäss Ziffer 3.1. und 3.2. sind wie folgt beschränkt:
 - 3.3.1. Die Benützung der Gütschbahn und der hierfür notwendigen Einrichtungen sowie die Nutzung des Aussichtsbereichs stehen der Öffentlichkeit – wie in Ziffer 3.1. und 3.2. erwähnt – zur Verfügung. Ausgenommen hiervon sind die zur Kontrolle, Revision und Reparatur der Anlagen notwendigen Zeiten. Ebenso ausgenommen sind Zeiten, in denen die Anlagen witterungsbedingt nicht betrieben werden können. Die Benutzer haben während der Öffnungszeiten jegliche, den Bahn- oder Hotelbetrieb bzw. die Hotelgäste störenden Handlungen und Tätigkeiten zu unterlassen. Der Dienstbarkeitsgeberin bzw. deren Personal steht das Recht zu, Personen, welche diese Verpflichtung verletzen unverzüglich wegzuweisen bzw. im Wiederholungsfall ein Benutzungsverbot auszusprechen. Ebenso steht der Dienstbarkeitsgeberin das Recht zu, Personen, welche nachgewiesenermassen die Bahnanlagen bzw. die Stationsgebäude und –anlagen oder andere Hotelanlagen beschädigt haben, unverzüglich und ohne vorgängige Verwarnung ein Benutzungsverbot auszusprechen.
 - 3.3.2. Die Dienstbarkeitsberechtigte erteilt mit Unterzeichnung dieses Vertrags ihre Zustimmung zum Erlass von amtlichen Verboten, welche allenfalls zur Durchset-

Visum:

zung der Beschränkungen gemäss Ziffer 3.1. und 3.2. durch die Dienstbarkeitsbelastete notwendig sind.

4. Sanierungs- und Betriebskostenbeitrag der Stadt Luzern an die Gütschbahn

4.1. Die Stadt leistet der CGI an die Kosten der Gegenstand des vorliegenden Vertrags bildenden Sanierung und des Betriebs der Gütschbahn (Ziffer 1.3.) nach deren Inbetriebnahme einen Pauschalbetrag von CHF 1'650'000.00 (in Worten: Schweizerfranken eine Million sechshundertfünfzigtausend) inkl. MWSt. nebst Zins gemäss Ziffer 4.1.1. Dieser Pauschalbetrag setzt sich aus einem Beitrag von pauschal CHF 1'400'000.00 an die Investitionskosten sowie einem Beitrag von pauschal CHF 250'000.00 an die Betriebskosten für die Vertragslaufzeit zusammen. Das Recht, von am Bahnbetrieb interessierten Grundeigentümern Unterstützungsbeiträge einzuholen, steht ausschliesslich der Stadt zu.

4.1.1. Die Stadt Luzern bezahlt den Pauschalbetrag in fünfjährigen Raten à CHF 346'500.00 (Diskontierungssatz 2.5%). Die erste Rate ist innert 30 Tage nach Inbetriebnahme der Gütschbahn zur Zahlung fällig, die anderen vier Raten jeweils spätestens zum selben Datum der vier folgenden Jahre. Sollte der Betrieb der Gütschbahn während dieser Zeit eingestellt werden, so entfällt der Anspruch der CGI auf die jeweilige Jahresrate für die Einstellungsdauer pro rata temporis. Hiervon ausgenommen sind Betriebseinstellungen für die die CGI keine Verantwortung trägt, namentlich bei höherer Gewalt, technischer Störungen oder behördlichen Verfügungen.

4.2. Mit der Bezahlung des Pauschalbetrags gemäss Ziffer 4.1. sind sämtliche Ansprüche unter allen Rechtstiteln der CGI gegenüber der Stadt aus der Gegenstand des vorliegenden Vertrags bildenden Sanierung (Ziffer 1.3.) und dem Betrieb der Gütschbahn abgegolten.

III. Befristung des Vertrags

Der vorliegende Vertrag wird auf eine Dauer von 25 Jahren befristet, gerechnet ab Inbetriebnahme der Gütschbahn. Spätestens ein Jahr vor Ablauf der Vertragsdauer treten die Parteien in Verhandlung darüber, ob und unter welchen Bedingungen der vorliegende Vertrag weitergeführt bzw. neu begründet wird.

Visum:

IV. Schlussbestimmungen

5. Salvatorische Klausel

Sollten einzelne Bestimmungen dieses Vertrags ganz oder teilweise nicht rechtswirksam sein oder ihre Rechtswirksamkeit später verlieren, oder sollten Vertragslücken bestehen, so beeinflusst dies die Gültigkeit der übrigen Bestimmungen und des Vertrags als solchen nicht. In einem solchem Fall sind die nicht rechtswirksamen oder fehlenden Bestimmungen durch solche zu ersetzen bzw. zu ergänzen, die dem ursprünglichen wirtschaftlichen und rechtlichen Zweck dieses Vertrags am nächsten kommen.

6. Weitere Vertragsbestimmung

Sämtliche Auflagen und Vertragsbestimmungen sind allfälligen Rechtsnachfolgern ausdrücklich zu überbinden, mit der Auflage zur Weiterüberbindung im Übertragungsfalle.

7. Gerichtsstand und anwendbares Recht

Ausschliesslicher Gerichtsstand ist der Ort des gelegenen Grundstücks, das heisst Luzern-Stadt. Dieser Vertrag untersteht ausschliesslich schweizerischem Recht. Die Verfahrenssprache ist deutsch.

8. Vertragsänderungen

Änderungen dieses Vertrags sind mit einfacher Schriftlichkeit vorzunehmen und sind nur mit Unterzeichnung durch beide Vertragsparteien gültig.

9. Vertragsbestandteile

Folgende Dokumente bilden integrierenden Bestandteil des vorliegenden Vertrags:

- Situationsplan Gütschbahn und Hotelanlagen

10. Ausfertigung

Der vorliegende Vertrag wird 4-fach ausgefertigt. Jede Partei erhält zwei Exemplare.

Visum:

V. Genehmigungsvorbehalt

11. Genehmigung

Der vorliegende Vertrag steht unter dem ausdrücklichen Vorbehalt der Genehmigung durch den Grossen Stadtrat von Luzern bzw. der Stimmbevölkerung der Stadt Luzern (fakultatives Referendum) sowie des Verwaltungsrates der CGI. Die Genehmigung ist der Notarin bis spätestens am 1. Oktober 2014 schriftlich mitzuteilen (unter Kopie an die jeweils andere Vertragspartei). Sollte der Vertrag nicht von beiden Seiten genehmigt werden, fällt er ersatzlos dahin. Die Vertrags- und Beurkundungskosten sind von der den Vertrag nicht genehmigenden Partei zu tragen. Sollten beide Parteien den Vertrag nicht genehmigen, werden die genannten Kosten je hälftig geteilt.

VI. Grundbuchanmeldung

12. Zeitpunkt der Anmeldung und Bevollmächtigung

Der vorliegende Vertrag kann dem zuständigen Grundbuch von der Notarin erst nach Vorliegen der Genehmigung beider Parteien (Ziffer 10.) angemeldet werden.

13. Anzumeldende Rechte

Ist die Voraussetzung gemäss Ziffer 11. erfüllt, so können die Parteien einzeln oder gemeinsam dem zuständigen Grundbuchamt zur Eintragung anmelden:

- Zugangsrecht gemäss Ziffer 3.1.
- Benutzungsrecht gemäss Ziffer 3.2.

Luzern, [Datum]

Château Gütsch Immobilien AG

Stadt Luzern

Gesa Eichler Michael Millership

Denise Häusermann Burri

Visum:

Beurkundung

Die unterzeichnete Notarin des Kantons Luzern bescheinigt, dass sie die vorliegende Urkunde den Urkundsparteien vorgelesen hat, dass diese dem ihr von den Urkundsparteien mitgeteilten Willen entspricht und dass die Urkundsparteien die Urkunde in ihrer Gegenwart unterschrieben haben.

Die Urkundsparteien haben sich durch die genannten amtlichen Dokumente ausgewiesen.

Luzern, [Datum]

Prot.-Nr. /2013

Die Notarin

Visum: