

11319

Botschaft
des Bundesrates an die Bundesversammlung
über die Erteilung einer neuen Konzession
für die Aigle–Leysin-Bahn

(Vom 17. Mai 1972)

Sehr geehrter Herr Präsident,
sehr geehrte Damen und Herren,

Wir beehren uns, Ihnen mit dieser Botschaft den Entwurf eines Bundesbeschlusses über die Erteilung einer neuen Konzession für die Aigle-Leysin-Bahn (AL) zu unterbreiten.

I. Übersicht

Die Konzession der Aigle–Leysin-Bahn erlischt am 31. Dezember 1972. Auf der Strassenbahnstrecke Bahnhof Aigle–Station Aigle-Dépôt–Hôtel des Salines wurde der Betrieb am 4. Mai 1900 und auf der Bergstrecke Station Aigle-Dépôt–Leysin-Feydey am 6. November 1900 eröffnet. Seither ist die Bahn ununterbrochen ganzjährig im Betrieb.

Das Bahnunternehmen ersucht um Erteilung einer neuen Konzession für die Strecke Aigle SBB–Leysin Grand-Hôtel.

II. Geschichtlicher Rückblick

Gestützt auf das Bundesgesetz vom 23. Dezember 1872 über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen genehmigte der Staatsrat des Kantons Waadt am 4. Mai 1892 eine Vereinbarung betreffend die Erstellung einer «Elektrischen Strassenbahn vom Bahnhof Aigle zum Hôtel de Feydey sur Leysin». Am 12. Mai 1892 stimmte der Grosse Rat des Kantons Waadt der Vereinbarung zu. Die Konzession der Bundesversammlung datiert vom 24. Juni 1892.

Die Bauarbeiten begannen erst im Jahre 1898. Vorher musste die zur Einreichung der vorschriftsgemässigen Vorlagen angesetzte Frist dreimal verlängert werden. Die AL besteht aus den nachfolgenden beiden Strecken:

- a. der Talstrecke mit Adhäsionsbetrieb, die durch Strassen der Stadt Aigle führt;
- b. der vollständig auf bahneigenem Trasse liegenden Bergstrecke mit Zahnradbetrieb.

Die Adhäsionsstrecke in Aigle ist seit dem 4. Mai 1900 als elektrische Strassenbahn im Betrieb. Sie verbindet den Bahnhof Aigle mit der Station Aigle-Dépôt; bis 1941 führte sie von dort auf bahneigenem Trasse bis zum Grand-Hôtel des Salines.

Die ebenfalls elektrisch betriebene Bergstrecke wurde am 6. November 1900 eröffnet. Sie verbindet die Station Aigle-Dépôt mit Leysin-Feydey. Zwischen dem Bahnhof Aigle und Leysin verkehrten von Anfang an direkte Wagen.

1914 ersuchte die AL um Ausdehnung der Strecke bis zum Lac d'Al. Das Projekt stiess auf heftige Opposition, so dass der Waadtländer Staatsrat sich in seiner Vernehmlassung an den Bundesrat dagegen aussprach. Immerhin stimmte er der Verlängerung der Linie bis zum Grand-Hôtel zu. Seit dem 12. November 1916 führt die Zahnradbahn bis zur neuen Endstation Leysin-Grand-Hôtel. Den Betrieb nach dem Grand-Hôtel des Salines in Aigle stellte das Unternehmen am 19. Oktober 1941 ein, weil das Hotel geschlossen wurde.

Seit 1946 besitzt das Unternehmen drei elektrische Triebwagen, die sowohl für Adhäsionsbetrieb als auch für Zahnradbetrieb geeignet sind. Der Wechsel des Triebfahrzeuges auf der Station Aigle-Dépôt, der vorher nicht zu umgehen war, erübrigt sich seither. Die Fahrzeit für die Strecke Aigle SBB-Leysin-Feydey konnte auf 31 Minuten verkürzt werden, was gegenüber früher einen Zeitgewinn von 50 Prozent bedeutet.

Die Umwandlung der Klimastation Leysin in einen Kurort hatte eine starke Zunahme des Personenverkehrs zur Folge, was das Bahnunternehmen im Jahre 1966 zur Beschaffung von zwei neuen Zugskompositionen mit grossem Fassungsvermögen veranlasste. Seit der Inbetriebnahme dieses Materials verkehren auf den Linien der AL keine vor 1946 gebauten Personenwagen mehr. Die neuen Kompositionen können auch auf der Linie der Aigle-Sépey-Diablerets-Bahn (ASD) eingesetzt werden, die seit 1913 in Betrieb steht. Ein ungefähr 900 m langer, ungefähr parallel zur AL verlaufender Streckenteil der ASD führt ebenfalls über das Strassennetz der Stadt Aigle. Die AL und die ASD unterstehen seit 1943 einer gemeinsamen Direktion mit Sitz in Aigle. Auf diese Weise konnten die Verwaltungskosten gesenkt werden.

III. Verkehrsleistungen

Der in den letzten Jahren zu verzeichnende erfreuliche Aufschwung des Kurortes Leysin, der klimatisch begünstigt auf einer Höhe von 1250 bis 1450 m liegt, bewirkte eine starke Zunahme besonders des Gruppenreiseverkehrs.

Dazu kommt, dass die Aigle-Leysin-Bahn den Anschluss an die internationale Simplonlinie herstellt, die von sehr vielen ausländischen Reisenden benützt

wird. In Leysin treffen nicht selten bedeutende Reisegruppen aus Paris, Brüssel usw. ein, was die grosse Anziehungskraft des Kurortes beweist. Das Rollmaterial der AL wird zu gewissen Zeiten des Jahres sehr stark beansprucht und vermag den Verkehrsbedürfnissen gelegentlich kaum zu genügen.

Der Güterverkehr ist mehr oder weniger stabil. Während er anfänglich mehr als 50 Prozent der Gesamteinnahmen erbrachte, macht er heute nur noch 13,4 Prozent aus, weil der Personenverkehr in erheblich stärkerem Ausmass zugenommen hat. Die nachfolgende Tabelle vermittelt einen Überblick über die Ergebnisse der letzten 30 Jahre.

Jahr	Beförderte Personen	Güterverkehr in Tonnen	Ertrag Fr.	Aufwand Fr.	Überschuss des Betriebsertrages Fr.
1940	84 480	6 841	256 750	242 651	14 099
1950 ¹⁾	189 534	5 992	531 422	459 791	71 631
1960	201 806	4 000	595 556	604 768	-(9 212) ²⁾
1965	274 972	5 382	1 138 012	1 020 359	117 653
1968 ³⁾	310 237	5 279	1 366 461	1 340 525	25 936
1970	318 737	5 602	1 458 488	1 314 004	144 484

¹⁾ 1946 Inbetriebnahme der schnellen Motorwagen
²⁾ Überschuss des Betriebsaufwandes
³⁾ 1966 Inbetriebnahme der Zugkompositionen mit grossem Fassungsvermögen

IV. Beschreibung der Aigle-Leysin-Bahn

Die Gesamtlänge der AL, die eine Spurweite von 1 m hat, beträgt 6,209 km. Die durch die Stadt Aigle bis zur Station Aigle-Dépôt führende Adhäsionsstrecke misst 1,030 km. Die Zahnradstrecke (System Abt) führt von der Station Aigle-Dépôt zur Endstation Leysin-Grand-Hôtel. In Leysin ist das Trasse auf einer Länge von 758 m zweispurig; dadurch wird der Betrieb erleichtert. Bis 1946 wurde die Bahn mit 750-Volt-Gleichstrom betrieben. Als 1946 die neuen Triebwagen angeschafft wurden, passte man die Spannung derjenigen der Aigle-Sépey-Diablerets-Bahn an und ging auf 1300 Volt. Seither kann das Rollmaterial der AL auch auf der ASD verwendet werden. Den Strom liefert die Société des forces motrices de la Grande-Eau. Die Höhendifferenz zwischen Aigle Bahnhof (407 m) und Leysin-Grand-Hôtel (1451 m) beträgt 1044 m.

Das Trasse führt vom Bahnhof Aigle zuerst durch die engen Strassen der kleinen Stadt und steigt sodann rasch durch Weingärten und Wälder, wobei auf der Zahnstangenstrecke Neigungen bis 230 Promille zu überwinden sind. Nach drei Tunneln erreicht man Leysin-Village, die erste Station dieses weitläufigen Touristenzentrums, dann Leysin-Feydey und schliesslich, nach dem vierten und längsten Tunnel (233 m), die Endstation Leysin-Grand-Hôtel. Die zwischen

Leysin-Village und Leysin-Feydey gelegene Haltestelle Vermont trägt zur guten Erschliessung des Kurortes bei.

Das Rollmaterial besteht zurzeit aus drei alten elektrischen Lokomotiven, die für den Gütertransport und die Schneeräumung verwendet werden, drei Triebwagen, zwei aus je einem Triebwagen und einem Führungswagen bestehenden Zugkompositionen, zwei kleinen Personenwagen und achtundzwanzig Güterwagen verschiedener Art. Das Platzangebot umfasst 450 Sitzplätze und 230 Stehplätze. Die AL unterhält ihr Material in eigenen Werkstätten in der Nähe der Station Aigle-Dépôt, wo die Adhäsionsstrecke endet und die Zahnradstrecke beginnt. Die technischen Einrichtungen sind in gutem Zustande. Einzig die 1899 errichteten Depotwerkstätten sollten umfassend überholt werden; noch besser wäre ein der AL und der ASD gemeinsam dienender Neubau.

Zurzeit beschäftigt die AL 37 ständige Angestellte und zwei Aushilfsangestellte. Das ständige Personal ist der Pensionskasse der Ascoop angeschlossen. Alle Bediensteten sind gegen die wirtschaftlichen Folgen von Krankheit und Unfall versichert.

Im Zusammenhang mit der von der ASD beantragten technischen Erneuerung dieser Bahn prüft eine aus Vertretern des Kantons Waadt, des Eidgenössischen Amtes für Verkehr, der AL und der ASD bestehende Arbeitsgruppe die Eigentrassierung der auf städtischen Verkehrswegen liegenden Teilstrecke der ASD. Ein bahneigenes Trasse würde auch der AL dienen, die damit gleichzeitig ebenfalls von den städtischen Strassen entfernt werden könnte. Die etappenweise Realisierung dieses Projektes wird zurzeit untersucht. Es versteht sich, dass die Eigentrassierung der beiden Bahnen nur mit Hilfe der öffentlichen Hand möglich ist.

V. Die finanzielle Lage der Bahn

Die Ertragslage der Aigle-Leysin-Bahn war stets in hohem Masse von der Entwicklung Leysins abhängig, das sich aus einer Klimastation zu einem Kurort entwickelt hat. Bis 1914 gedieh das Unternehmen erfreulich gut. Nach dem Ersten Weltkrieg, der auch der AL einen Rückschlag brachte, stiegen die Erträge bis gegen 1930 wieder an. Die Krise der dreissiger Jahre wirkte sich ungünstig aus. Erst 1941 trat eine Besserung ein, die bis 1948 anhielt, jedoch bis 1958 wieder eine Abschwächung erfuhr. Seit diesem Jahr ist eine stetige Betriebszunahme zu verzeichnen.

Die Bahngesellschaft Aigle-Leysin wurde mit einem Aktienkapital von 700000 Franken gegründet, das 1910 auf 1050000, am 28. Juni 1914 auf 1575000 Franken und am 6. Juni 1916 auf 2000000 Franken erhöht wurde. Im Zuge einer Reorganisation ihrer Finanzstruktur reduzierte die Gesellschaft im Jahre 1935 ihr Kapital auf 1056875 Franken. Die Konversion einer Obligationenanleihe hatte 1940 die Erhöhung dieses Kapitals auf 1348875 Franken zur Folge. Die technische Sanierung vom Jahre 1946 erfolgte mit Zuwendungen der öffentlichen

Hand, gestützt auf das Bundesgesetz vom 6. April 1939 über die Hilfeleistung an private Eisenbahn- und Schiffahrtsunternehmen. 1961 bestellte das Unternehmen neues Material. Ein Teil der hierfür erforderlichen Mittel konnte durch Erhöhung des Aktienkapitals auf 2 548 875 Franken beschafft werden. Der Bund, der Kanton Waadt und die Gemeinden Aigle und Leysin beteiligten sich mit 40 Prozent an den Aufwendungen.

Der Saldo der Baurechnung veränderte sich im Laufe der Jahre wie folgt: 1900 = 1 565 559.56 Franken, 1920 = 2 368 018.87 Franken, 1940 = 3 759 241.01 Franken, 1950 = 4 496 278.29 Franken, 1960 = 4 459 967.41 Franken und Ende Dezember 1970 = 7 093 704.15 Franken.

Die finanzielle Lage der Aigle-Leysin-Bahn ist befriedigend. 1970 standen einem Betriebsertrag von 1 458 488 Franken Aufwendungen von 1 314 004 Franken gegenüber, so dass sich ein Betriebsüberschuss von 144 484 Franken ergab. Das Unternehmen ist dem Bundesbeschluss vom 5. Juni 1959 über die Annäherung von Tarifen konzessionierter Bahnunternehmungen an jene der Schweizerischen Bundesbahnen (Tarifannäherungsbeschluss) unterstellt (AS 1959 801).

Von den bisherigen 71 Jahresrechnungen des Unternehmens schlossen 65 mit einem Ertragsüberschuss und sechs mit einem Aufwandüberschuss.

VI. Konzessionsgesuch und Vernehmlassungsverfahren

Mit ihrer Eingabe vom 10. Dezember 1970 ersuchte die Bahngesellschaft Aigle-Leysin, die am 31. Dezember 1972 ablaufende Konzession für die Dauer von 25 Jahren zu erneuern.

Zur Begründung des Gesuches wies die Gesellschaft auf die für den Tourismus ständig wachsende Bedeutung der Bahnlinie hin. Das Unternehmen habe seine Anlagen und sein Material laufend modernisiert und verbessert und trage in hohem Masse zur Erneuerung und Entwicklung des Kurortes Leysin bei.

In einer ersten Stellungnahme befürwortete der Regierungsrat des Kantons Waadt eine 25jährige Konzessionsdauer. Um die Sanierung der Durchfahrt durch Aigle zu ermöglichen, beantragte er, in der neuen Konzession den Vorbehalt aufzunehmen, dass sie vom zehnten Jahre an als hinfällig erklärt werden könne. In einer späteren Vernehmlassung vom 5. April 1972 schloss sich jedoch der Waadtländer Staatsrat dem Vorschlag des Eidgenössischen Amtes für Verkehr an, die Konzession entsprechend der geltenden Praxis für die Dauer von 50 Jahren zu erteilen. Auch die Bewilligung zur Benützung der öffentlichen Strasse erteilte er für die gleiche Dauer, allerdings mit dem Begehren, die nachstehend aufgeführten beiden Vorbehalte seien sowohl in die Botschaft als auch in die neue Konzession aufzunehmen:

Auf der Strecke Bahnhof Aigle–Aigle-Dépôt dürfen nur noch die für die Sicherheit des Bahnbetriebes und des Strassenverkehrs absolut notwendigen Unterhaltsarbeiten ausgeführt werden.

Vorbehalten bleiben Änderungen in der Streckenführung der AL, insbesondere die Verlegung des durch Aigle führenden Trasses und die Zusammenlegung mehre-

rer Bahnen auf ein gemeinsames, bahneigenes Trasse. Die Realisierung dieser Projekte gibt der AL keinen Anspruch auf eine Entschädigung, wobei jedoch die in Artikel 56 ff. des Eisenbahngesetzes (AS 1958 335) vorgesehenen finanziellen Hilfeleistungen vorbehalten bleiben.

Artikel 5 des Konzessionsentwurfes erwähnt, dass für die Beanspruchung der öffentlichen Strassen durch die Konzessionärin die hier in Rede stehende Bewilligung des Staatsrates des Kantons Waadt vom 5. April 1972 massgebend ist. Es kann deshalb davon Umgang genommen werden, die darin enthaltenen Vorbehalte wörtlich in die Konzession zu übernehmen.

Der Stab der Gruppe für Generalstabsdienste des Eidgenössischen Militärdepartementes, die Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen und der Post-, Telephon- und Telegraphenbetriebe erhoben keine Einwendungen gegen die Erneuerung der Konzession.

Gemäss Artikel 5 Absatz 1 des Eisenbahngesetzes kann eine Konzession erteilt werden, wenn die Interessen der Landesverteidigung nicht entgegenstehen und der Verkehr nicht zweckmässiger und wirtschaftlicher durch ein anderes Verkehrsmittel bedient werden kann. Die Interessen der Landesverteidigung werden durch die Erneuerung der Konzession nicht berührt. Die Bedeutung der Aigle-Leysin-Bahn liegt darin, dass sie eine hoch gelegene Agglomeration mit der Rhoneebene verbindet und in hohem Masse dazu beiträgt, den Tourismus in dieser Gebirgsregion aufrechtzuerhalten und zu fördern. In diesem Sinne entspricht die Bahn unzweifelhaft einem Bedürfnis.

Aufgrund dieser Überlegungen kommen wir zum Schluss, dass die Bedingungen für die Erteilung einer neuen Konzession erfüllt sind.

VII. Der Konzessionsentwurf

Der Wortlaut der Konzession entspricht den von Ihnen seit Inkrafttreten des neuen Eisenbahngesetzes angenommenen Bundesbeschlüssen.

In Artikel 2 des Entwurfes wird die für Eisenbahnen übliche Konzessionsdauer von 50 Jahren vorgesehen.

Das in Artikel 13 des Entwurfes verankerte Rückkaufsrecht zugunsten des Kantons Waadt entspricht einem Begehren des Staatsrates dieses Kantons.

Der Kanton Waadt hat dem für die neue Konzession vorgeschlagenen Text zugestimmt. Betreffend Änderung der Trasseführung in Aigle machte er allerdings den im dritten Absatz des Kapitels VI der vorliegenden Botschaft erwähnten Vorbehalt.

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

VIII. Antrag

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen empfehlen wir Ihnen, dem Entwurf zu einem Bundesbeschluss über die Erteilung einer neuen Konzession für die Aigle-Leysin-Bahn zuzustimmen.

Genehmigen Sie, sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 17. Mai 1972

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Bundespräsident:

Celio

Der Bundeskanzler:

Huber

**Bundesbeschluss
über die Erteilung einer neuen Konzession für die
Aigle-Leysin-Bahn**

*Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,*

gestützt auf Artikel 5 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957¹⁾,
nach Einsicht in ein Gesuch der Aigle-Leysin-Bahn vom 10. Dezember 1970,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 17. Mai 1972²⁾,

beschliesst:

I

Der Aigle-Leysin-Bahn wird unter den nachstehend aufgeführten Bedingungen eine neue Konzession für den Bau und Betrieb einer Schmalspurbahn 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 1. Januar 1973 bis 31. Dezember 2022, erteilt.

Art. 3

Sitz

Das Unternehmen hat seinen Sitz in Aigle.

¹⁾ AS 1958 335

²⁾ BBl 1972 I 1557

Art. 4

Strecke

Die Konzession gilt für die Strecke Aigle–Leysin.

Art. 5

Strassenbenützung

Für die Beanspruchung der öffentlichen Strasse durch die Konzessionärin ist die Bewilligung des Staatsrates des Kantons Waadt vom 5. April 1972 massgebend.

Art. 6

Lärmbekämpfung

Soweit es mit der Sicherheit des Betriebes vereinbar ist, hat die Konzessionärin die ihr zumutbaren Massnahmen zur Verminderung des durch ihren Betrieb bedingten Lärms zu treffen. Artikel 7 bleibt vorbehalten.

Art. 7

Pläne

Die dem Betrieb dienenden Anlagen sowie die Fahrzeuge dürfen nur nach Plänen und Vorlagen erstellt oder geändert werden, die von der Aufsichtsbehörde genehmigt worden sind. Diese Behörde ist berechtigt zu verlangen, dass auch erstellte Anlagen und Fahrzeuge geändert werden, wenn die Betriebssicherheit oder die Landesverteidigung es erfordert.

Art. 8

Fahrplan

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

Art. 9

Beförderungspflicht

Die Konzessionärin übernimmt die Beförderung von Personen und Reisegepäck. Zur Beförderung von Gütern ist sie nur insoweit verpflichtet, als das vorhandene Wagenmaterial und die Anlagen sich dazu eignen. Zum Transport von Tieren ist sie nicht verpflichtet.

Art. 10

Tarife

Die Tarife bedürfen vor ihrem Inkrafttreten der Genehmigung der Aufsichtsbehörde.

Art. 11

Haftpflichtversicherung

¹ Die Konzessionärin hat sich gegen die Folgen ihrer in der Bundesgesetzgebung über die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunternehmungen und der Post umschriebenen Haftpflicht bei einem in der Schweiz zum Geschäftsbetrieb zugelassenen Versicherungsunternehmen 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. 12

Personalfürsorge

¹ Die Konzessionärin hat für das ständige Personal eine Dienstalterskasse oder eine Pensionskasse einzurichten oder es bei einem in der Schweiz zum Geschäftsbetrieb zugelassenen Versicherungsunternehmen oder einem 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. 13

Kontrolle

Den eidgenössischen Beamten, denen die Aufsicht über Bau und Betrieb der Eisenbahnen obliegt, ist zu jeder Zeit freie Fahrt und freier Zutritt zu allen Teilen der Anlagen und der Fahrzeuge zu gewähren. Das zur Vornahme von Untersuchungen nötige Personal und Material, Pläne inbegriffen, sind ihnen kostenlos zur Verfügung zu stellen. Die Konzessionärin und ihr Personal haben ferner den mit der Kontrolle betrauten Organen alle hiefür notwendigen Auskünfte zu erteilen.

Art. 14

Rückkauf

Dem Kanton Waadt steht das Recht auf Rückkauf der Bahn zu. Der Rückkauf ist entsprechend den Bestimmungen des zehnten Abschnittes des Eisenbahngesetzes vorzunehmen.

II

¹ Dieser Beschluss ist nicht allemeinverbindlich; er untersteht nicht dem Referendum.

² Der Bundesrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Erteilung einer neuen Konzession für die Aigle-Leysin-Bahn (Vom 17. Mai 1972)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1972
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	25
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	11319
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	23.06.1972
Date	
Data	
Seite	1557-1566
Page	
Pagina	
Ref. No	10 045 434

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.