

**Botschaft
über die Ausdehnung der Eisenbahnkonzession
der Aigle-Leysin-Bahn (AL) auf die Strecke
Leysin-La Berneuse**

vom 17. August 1994

Sehr geehrte Frau Präsidentin,
sehr geehrter Herr Präsident,
sehr geehrte Damen und Herren,

mit dieser Botschaft unterbreiten wir Ihnen den Entwurf zu einem Bundesbeschluss über die Ausdehnung der Eisenbahnkonzession der Aigle-Leysin-Bahn (AL) auf die Strecke Leysin-La Berneuse mit dem Antrag auf Zustimmung.

Wir versichern Sie, sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

17. August 1994

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates
Der Bundespräsident: Stich
Der Bundeskanzler: Couchepin

Übersicht

Die Aigle–Leysin-Bahn (AL) verbindet seit der Jahrhundertwende als Schmalspurbahn für den gemischten Adhäsions- und Zahnradbetrieb Aigle mit dem Tourismusort in den Waadtländer Alpen. Mit Eingabe vom 12. Dezember 1991 ersuchte die Bahn das Bundesamt für Verkehr (BAV), ihre bestehende Eisenbahnkonzession von Leysin nach La Berneuse, Aussichtspunkt und Ausgangspunkt für Skiabfahrten, auszudehnen. Mit der geplanten Bahnverlängerung erhofft sich die AL eine bessere Auslastung und damit eine Verbesserung ihrer wirtschaftlichen Situation.

Im Vernehmlassungs- und Prüfungsverfahren bei den vom Projekt berührten Behörden wurden keine grundlegenden Einwände gegen die beantragte Konzessionsausdehnung geltend gemacht. Den Anliegen des Natur- und Landschaftschutzes wird im Rahmen der Plangenehmigung die erforderliche Beachtung geschenkt.

Da der Bahnbetrieb zwischen Leysin Chamois und La Berneuse ausschliesslich touristischen Zwecken dient, besteht seitens der AL für diesen Streckenabschnitt kein Anspruch auf finanzielle Hilfeleistungen des Bundes gestützt auf das Eisenbahngesetz.

Die beantragte Konzessionsausdehnung ist bis zum Ablauf der Stammkonzession der AL am 31. Dezember 2022 befristet.

Botschaft

1 Ausgangslage

Die Aigle–Leysin-Bahn (AL) betreibt die schmalspurige und teilweise mit Zahnstangen ausgerüstete Linie zwischen Aigle und Leysin. Sie hat ihren Sitz in Aigle. Mit Eingabe vom 12. November 1991 ersuchte die Bahn das Bundesamt für Verkehr (BAV) um Ausdehnung ihrer Konzession auf die 3,87 km lange Strecke von Leysin nach La Berneuse. Sie begründete ihr Gesuch damit, dass die Verwirklichung dieses Projekts einen «Vier-Saison-Tourismus Tal–Berg» ermögliche. Mit der Bahnverlängerung dürfte auch die finanzielle Lage der Unternehmung wesentlich verbessert werden.

2 Die Aigle–Leysin-Bahn

Die bereits 1892 konzessionierte Bahnlinie zwischen Aigle und Leysin wurde im Herbst 1900 eröffnet. Mit Beschluss vom 18. Dezember 1972 erteilte die Bundesversammlung der AL eine neue, bis 31. Dezember 2022 gültige Konzession.

Die Bahnlinie in den Waadtländer Alpen lehnt sich an die Bergkette der Tour d'Aï an. Sie hat ihren Ausgangspunkt beim SBB-Bahnhof Aigle und besteht aus zwei verschiedenen Abschnitten, einer Adhäsionsstrecke durch Aigle bis Aigle-Dépot und einer Zahnstangenstrecke nach Leysin.

Die Aigle–Leysin-Bahn ermöglichte einer Bergregion aus ihrer Abgeschiedenheit herauszutreten und einen Klimakurort zu entwickeln. Seit den 50er Jahren hat sich Leysin auf Touristen umgestellt, die Ruhe in den Bergen suchen. Hotels aller Kategorien, Einrichtungen für sportliche Betätigung und weltberühmte Schulen haben sich in Leysin etabliert.

Die Zahnradbahn gewährleistet eine ebenso rasche Verbindung zum Tal wie die Strasse. Ihr sicheres Trasse, das dreimal kürzer ist als die Strasse, meidet ausserdem das Rutschgebiet von La Frasse zwischen Aigle und Le Sépey.

Auf Verlangen von Bund und den berührten Kantonen wurde 1975 die Betriebsgemeinschaft der Transports Publics du Chablais (TPC) gegründet. Anfänglich bestand sie aus den drei Schmalspurbahnen Aigle–Leysin (AL), Aigle–Sépey–Diablerets (ASD) und Bex–Villars–Bretaye (BVB); seit 1977 gehört auch noch die Aigle–Ollon–Monthey–Champéry-Bahn (AOMC) dazu. Die vier Unternehmungen wollen so ihren Betrieb rationalisieren und den administrativen Aufwand senken.

3 Neubaustrecke Leysin Grand-Hôtel–La Berneuse

Das Bedürfnis, die Bahnlinie bis nach La Berneuse zu verlängern, manifestierte sich parallel mit der Entwicklung von Leysin und seinem Skigebiet. Eine direkte Bahnlinie bis zum Gipfel der Berneuse ohne Umsteigen wird zweifellos nicht nur zusätzliche Skifahrer aus dem Tal anziehen, sondern der leichten Erreichbarkeit und des wundervollen Panoramas wegen das ganze Jahr hindurch ein beliebtes Ausflugsziel für Gross und Klein, Wanderer, Spaziergänger und Pensionierte bilden.

Die Bahnlinienverlängerung stellt die Existenz der Gondelbahn Leysin–La Berneuse nicht in Frage. Die beiden Verkehrsmittel ergänzen sich vielmehr gegensei-

tig. Sie ermöglichen es, verschiedene Teile des Dorfes zu erschliessen und die vielfältigen Skigebiete miteinander zu verbinden.

Das Projekt entspricht den Schlussfolgerungen der 1980 durch die regionale Vereinigung Monthey–St-Maurice erstellten Studie, wie auch dem Entwicklungskonzept für den Bezirk Aigle, das gestützt auf das eidgenössische Investitionshilfegesetz für Berggebiete erarbeitet wurde.

Die neue Teilstrecke Leysin–La Berneuse weist eine Länge von 3870 m und eine maximale Neigung von 230 Promille auf. Von Leysin Grand-Hôtel, dem heutigen Endpunkt der Bahn, führt die Linie zum Steinbruch Chamois. Eine Haltestelle erschliesst diesen in der Bauzone gelegenen Abschnitt; mehrere Hotels und Chalets sind dort bereits ganzjährig bewohnt. Die Bahn umfährt sodann den Steinbruch von Westen her in einem relativ steilen Abschnitt, erreicht dann der regelmässig ansteigenden Strasse nach Aï entlang das Chalet von Temeley und führt zum tiefer gelegenen Teil des Geländeeinschnitts von Luissel. Ein grosser Bogen lässt sie an der Flanke des Gêteillon wieder erscheinen. Nach der Durchquerung einer leichten Senke endet die neue Bahnlinie auf La Berneuse, wo der teilweise unterirdisch vorgesehene Bahnhof in der Nähe des Panoramarestaurants «Kuklos» eingerichtet werden soll. Das Bahntrasseee fügt sich gut in die Landschaft ein und erfordert weder Viadukte noch Tunnel.

Der Kostenvoranschlag beläuft sich auf 27,8 Millionen Franken (Stand 1991). Die Machbarkeitsstudie zeigte auf, dass die auf der neuen Teilstrecke zu erzielenden Einnahmen kostendeckend sind. Ausserdem wird ihre Inbetriebnahme auch auf der Stammstrecke eine starke Zunahme der Fahrgäste zur Folge haben. Das Projekt werde auch eine Verbesserung der Unternehmensrechnung ermöglichen, d. h. sie ausgeglichen zu gestalten. Für 1993 belief sich der Aufwandüberschuss der AL auf 1,6 Millionen Franken; 0,579 Millionen Franken mussten für die ordentlichen Abschreibungen aufgewendet werden. 1993 beförderte die Bahn 306 000 Personen. Mit 90 000 zusätzlichen Passagieren zum Normaltarif hätte die Rechnung ausgeglichen werden können. Diese Mehrfrequenz – das sind 250 Personen pro Tag – zu erreichen, sollte mit der Bahnverlängerung möglich sein.

Das Bahnunternehmen besitzt ein Grundstück im Halte von 20 000 m² in der Zwischenzonenzone, mitten in Leysin. Die Bahn ist bereit, das Grundstück zugunsten der Finanzierung des Projekts zu verkaufen. Sie wird zudem auch eine Erhöhung des Aktienkapitals um 4 Millionen Franken zur Zeichnung auflegen. Die Waadtländer Regierung ist bereit, zuhanden des Grossen Rats gestützt auf das neue Waadtländer Verkehrsgesetz eine Kreditvorlage für die Bahnverlängerung zu beantragen.

4 Vernehmlassungsverfahren, öffentliche Ausschreibung und Prüfung der Stellungnahmen

41 Ergebnis der Vernehmlassung bei den kantonalen Behörden

Im Rahmen der Vernehmlassung wurden keine wesentlichen Einwände geltend gemacht.

Der Staatsrat des Kantons Waadt erachtet es als legitim und wesentlich, die Infrastrukturen in Gegenden, wo die touristische Ausrichtung prioritär ist, zu verbessern und zu verstärken und unterstreicht, dass die Region Leysin aufgrund ihrer terrassenartigen Lage über dem Rhonetal ein attraktives Entwicklungszentrum bildet.

Der Staatsrat äussert sich positiv zum Gesuch der Aigle–Leysin-Bahn um Ausdehnung der Konzession auf die Strecke Leysin–La Berneuse. Er bekräftigt auch, dass dieses Projekt den Zielsetzungen entspricht, die im kantonalen Richtplan – er wurde vom Grossen Rat am 20. Mai 1987 angenommen – enthalten sind.

42 Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens bei Dritten

Die Gemeinde Leysin und mit ihr die der Bahn wohlgesinnten Kreise heissen dieses umweltfreundliche Verkehrsmittel gut, das sich einem umweltgerechten Tourismus anpasst und das vom Publikum geschätzt wird.

Die Luftseilbahnen Leysin AG (STL) – sie betreiben u. a. auch die Gondelbahn Leysin–La Berneuse – haben ebenfalls eine positive Stellungnahme abgegeben. Mit der Bahnverlängerung bis La Berneuse würden auch ihren Anlagen neue Kunden zugeführt.

Es gibt zwei Oppositionsgruppen,

- zunächst diejenige der Gemeinde Aigle, ausgelöst durch eine Studie über die Gewässerschutzzonen; die Gemeinde hält indessen fest, dass sie sich dem Projekt nicht widersetzt, das sie «für die touristische und wirtschaftliche Entwicklung als sehr interessant» einstuft, sowohl lokal als auch regional;
- sowie jene, die aus Kreisen des Natur- und Umweltschutzes hervorgehen, d. h. der schweizerische und der waadtländische Bund für Naturschutz (LSPN und LVPN), die Gruppe für eine behutsame Entwicklung der Umwelt in Leysin (GDSE), die Sektion Waadt des World Wildlife Fund (WWF), die Gruppierung für den Schutz der Umwelt (GPE, Grüne Partei Waadt).

Die LSPN und der LVPN verlangen, dass die Konzessionsausdehnung nicht gewährt wird, wegen der Unvereinbarkeit des Projekts mit der Natur und der Landschaft sowie der Unmöglichkeit, die Auswirkungen auf passende Art und Weise zu reduzieren oder zu kompensieren.

Die GDSE widersetzt sich dem Konzessionsgesuch aus wirtschaftlichen und umweltschützerischen Gründen; es widerspreche völlig den Interessen von Leysin.

Der GPE opponiert aus formellen Gründen gegen dieses Bahnerweiterungsprojekt, das keine Verbesserungen auf dem Gebiet der Freizeitbetätigung bringt und das die öffentlichen Finanzen ernsthaft gefährde.

Das BAV führte am 24. Februar 1994 in Aigle eine Einigungsverhandlung durch.

Nachdem die Gemeinde Aigle die Zusicherung erhielt, dass die AL alle erforderlichen Massnahmen treffen werde, um jede Trinkwasserverunreinigung während des Baus der Bahnverlängerung zu vermeiden, hat sie ihre Einsprache zurückgezogen.

Die LSPN und die LVPN halten an ihren Einsprachen fest, nachdem die direkten und indirekten Auswirkungen des Bauvorhabens eine grosse Lagerstätte mit aufgeteilten Biotopen, eine neue Zufahrtsstrasse, nächtlichen Verkehr und die Störung der Birkhuhnbalz umfassen. Schliesslich müssten in Aigle zusätzliche Parkplätze geschaffen werden.

Was die Parkings anbetrifft, antwortet die AL, dass eine Studie und ein Inventar der Parkplätze in Aigle aufgezeigt haben, dass gegen 1000 Parkplätze bereits vorhanden sind und weitere 1000 geschaffen werden könnten. Betreffend den Auswirkungen während des Baus ist zu sagen, dass die Bauorganisation noch nicht festgelegt ist; es ist jedoch hervorzuheben, dass der seinerzeitige Bau der Lawinenverbau-

ungen die vorhandene Fauna nicht zur Flucht veranlasste. Die Eisenbahn ist ein umweltfreundliches Verkehrsmittel, das mit geringen negativen Auswirkungen viele Personen befördert. Was den Nachtverkehr anbetrifft, ist zu sagen, dass die Züge nicht während 24 Stunden pro Tag verkehren werden. Betreffend Störung der Birkhuhnbalz ist zu bemerken, dass das Birkhuhn anderseits nicht mehr wegfliegen kann, wenn der Wald grösser wird.

Die Waadtländer Sektion der WWF hält ihre Einsprache aufrecht, da dem Schutz der Natur zu wenig Rechnung getragen wurde. Die Umweltverträglichkeitsstudie sage zu wenig darüber aus, was bezüglich Kompensation als Folge des Bahnbaus vorgesehen ist. Überdies würden Gondelbahn und Zahnradbahn mehr oder weniger die gleiche Kundschaft ansprechen und es entsteht der Eindruck, man versuche dem Drehrestaurant auf La Berneuse, dem «Kuklos», noch mehr Gäste zuzuführen.

Die AL antwortet, dass der «Kuklos» gebaut wurde, um dem Wunsch nach einem Bergrestaurant auf La Berneuse zu entsprechen. Die Anlagen der STL würden vor allem die Skifahrer, die AL dagegen eine Vier-Saison-Kundschaft anvisieren. Ausserdem sei die Verlängerung der Bahn eine Existenzfrage für die AL und für Leysin.

Der GPE hält seine Einsprache ebenfalls aufrecht und glaubt, dass zwischen dem Kuklos und der Verlängerung der Bahn ein Zusammenhang bestehe. Der GPE will das Projekt nicht verhindern, widersetzt sich ihm aber im besonderen wegen des Fehlens eines kommunalen Richtplans, des Eingriffs ins Luissel-Tal und weil das neue Bahntrasse die Skipisten nicht verbessert.

Die AL antwortet, dass erste Studien zur Verlängerung der Bahn auf das Jahr 1912 zurückgehen, also lange bevor der Kuklos gebaut war. Der Richtplan wurde öffentlich aufgelegt.

Der GDSE hält seine Einsprache mit folgenden Argumenten aufrecht: Was den finanziellen Aspekt anbelangt, wären weder der Kanton noch die Gemeinden in der Lage, ein Projekt zu finanzieren, das nicht prioritär ist. Was die finanzielle Situation der AL anbelangt, wird bezweifelt, ob durch die zusätzlichen Einnahmen auf der neuen Teilstrecke das Defizit der Unternehmung gesenkt werden kann. Der GDSE ist schliesslich der Ansicht, dass die Bahnverlängerung nicht im Interesse von Leysin ist: Weil die Touristen dann nicht mehr in Leysin Halt machen werden, dürften die Umsätze zurückgehen. Der grosse Wert der Zone Luissel-Riondaz-Géteillon wird durch die Gesamtheit der Biotope, die sie aufweist, bestimmt. Das Luissel-Tal ist nicht nur eine einzigartige Vogelroute, sondern auch eine wichtige Verbindung für die Fauna.

Die AL antwortet, dass das festgelegte Trasse allen Kriterien am besten entspreche. Sofern man das Projekt bis zur Plangenehmigung noch verbessern könne, werde dies in Betracht gezogen.

43 Prüfungsverfahren

Nach dem Wortlaut von Artikel 5 Absatz 1 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (EBG, SR 742.101) bedürfen Bau und Betrieb einer Eisenbahn einer eidgenössischen Konzession. Diese kann erteilt werden, wenn nicht öffentliche Interessen, namentlich der Landesverteidigung, der Raumplanung und des Natur- und Heimatschutzes, verletzt werden und wenn der Verkehr nicht zweckmässiger durch ein anderes Verkehrsmittel bedient werden kann.

Die Ausdehnung der Konzession für die AL stellt insofern ein Sonderfall dar, weil es sich dabei nicht um eine neue, sondern um eine Verlängerung einer bestehenden Eisenbahnlinie handelt. Damit die AL die neue Strecke bauen und betreiben kann, muss ihre Konzession für den Rest ihrer Gültigkeitsdauer ausgedehnt werden.

Die vorgesehene Ausdehnung verletzt die Interessen der Landesverteidigung nicht. Was jene der Raumplanung sowie jene des Umweltschutzes und des Natur- und Heimatschutzes anbetrifft, wurde den Forderungen Rechnung getragen. Für die ganzjährige Erschliessung der Berneuse ab Tal erweist sich die Verlängerung der bestehenden Zahnradbahn ab Leysin als die wirtschaftlichste Lösung. Die rechtlichen Erfordernisse sind somit erfüllt.

Bei der Interessenabwägung ist festzustellen, dass die Einsprecher nicht gegen die Bahnverlängerung sind. Ausserdem erklärt sich die AL bereit, während der Plangenehmigung und während des Baus mit Umweltspezialisten zusammenzuarbeiten.

5 Finanzielle Auswirkungen

Weil die Strecke Chamois–La Berneuse ausschliesslich touristischen Zwecken dienen wird, kann sie keine finanziellen Hilfeleistungen gestützt auf das Eisenbahngesetz beanspruchen. Anders verhält es sich dagegen mit der Teilstrecke Leysin–Chamois, die aufgrund der geltenden Kriterien voraussichtlich als dem allgemeinen Verkehr dienend eingestuft werden kann. Für den Bund sollte gesamthaft keine finanzielle Mehrbelastung entstehen, weil das Defizit auf der Stammstrecke Aigle–Leysin dank der zu erwartenden Mehrfrequenzen reduziert werden dürfte.

6 Beziehung zum europäischen Recht

Das Recht der Europäischen Union enthält keine Bestimmungen, die für eine solche Materie angewendet werden könnte.

Das vorliegende Projekt ist somit mit europäischem Recht vereinbar.

7 Verfassungsmässigkeit

Die Bundesverfassung (BV) räumt der Eidgenossenschaft in bezug auf den öffentlichen Verkehr eine breite Kompetenz ein. Artikel 26 BV hält fest, dass die Gesetzgebung über Bau und Betrieb der Eisenbahnen Bundessache sei. Nach dem Wortlaut von Artikel 5 Absätze 1 und 2 des EBG ist die Bundesversammlung für die Erteilung und Ausdehnung einer Konzession für Eisenbahnen zuständig. Der Verwaltungsakt erfolgt in der Form eines einfachen Bundesbeschlusses (Art. 8 Abs. 1 des Geschäftsverkehrsgesetzes SR 171.11).

Das vorliegende Projekt ist somit verfassungsgemäss.

Bundesbeschluss über die Ausdehnung der Konzession für die Aigle–Leysin-Bahn

Entwurf

vom

Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf Artikel 5 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957¹⁾,
nach Einsicht in das Gesuch der Aigle–Leysin-Bahn vom 12. November 1991,
und in die Botschaft des Bundesrates vom 17. August 1994²⁾,

beschliesst:

Art. 1 Ausdehnung

Die Konzession, die der Aigle–Leysin-Bahn mit Bundesbeschluss vom 18. Dezember 1972 für den Bau und Betrieb einer Schmalspurbahn, teilweise Zahnradbahn, auf der Strecke Aigle–Leysin erteilt worden ist, wird bis zu ihrem Ablauf am 31. Dezember 2022 auf die Strecke Leysin–La Berneuse ausgedehnt.

Art. 2 Fristen

¹ Die vorschriftsmässigen Pläne für den Bau der neuen Anlagen sind dem Bundesamt für Verkehr (BAV) innerhalb einer Frist von zwei Jahren vom Datum dieses Beschlusses an einzureichen.

² Mit den Bauarbeiten für den neuen Streckenabschnitt ist spätestens ein Jahr nach der Plangenehmigung zu beginnen. Der Baubeginn ist dem BAV zu melden.

³ Die Bauarbeiten sind spätestens Ende 1999 abzuschliessen.

⁴ Die vorliegende Konzessionsausdehnung erlischt, wenn eine dieser Fristen nicht eingehalten oder nicht verlängert wird.

Art. 3 Schlussbestimmungen

¹ Der Bundesrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

² Dieser Beschluss ist nicht allgemeinverbindlich; er untersteht nicht dem Referendum.

7041

¹⁾ SR 742.101

²⁾ BBl 1994 V 164

Botschaft über die Ausdehnung der Eisenbahnkonzession der Aigle-Leysin-Bahn (AL) auf die Strecke Leysin-La Berneuse vom 17. August 1994

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1994
Année	
Anno	
Band	5
Volume	
Volume	
Heft	44
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	94.069
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	01.11.1994
Date	
Data	
Seite	164-171
Page	
Pagina	
Ref. No	10 053 216

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.