

Bundesblatt

Bern, den 5. Februar 1971 123. Jahrgang Band I

Nr. 5

Erscheint wöchentlich. Preis: Inland Fr. 44.– im Jahr, Fr. 26.– im Halbjahr, Ausland Fr. 58.– im Jahr, zuzüglich Nachnahme- und Postzustellungsgebühr. Inseratenverwaltung: Permedia, Publicitas-Zentraldienst für Periodika, Hirschmattstrasse 36, 6002 Luzern, Tel. 041/23 66 66

10813

Botschaft

des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Erteilung einer neuen Konzession für die Wynental- und Suhrentalbahn

(Vom 13. Januar 1971)

Herr Präsident,
Hochgeehrte Herren,

Wir beehren uns, Ihnen mit dieser Botschaft den Entwurf eines Bundesbeschlusses über die Erteilung einer neuen Konzession für die Wynental- und Suhrentalbahn zu unterbreiten.

I. Übersicht

Die Konzessionen der Aarau-Schöftland-Bahn und der Wynentalbahn, welche seit der im Jahre 1958 erfolgten Fusion die Wynental- und Suhrentalbahn bilden, erlöschen am 24. April 1972. Die Direktion der Wynental- und Suhrentalbahn ersuchte deshalb um Erteilung einer neuen Konzession.

Das Prüfungs- und Vernehmlassungsverfahren hat ergeben, dass von keiner Seite Einwendungen gegen die Konzessionserneuerung erhoben werden und dass die gesetzlichen Voraussetzungen dafür gegeben sind. Der Wynental- und Suhrentalbahn soll deshalb eine neue Konzession für die übliche Dauer von 50 Jahren erteilt werden.

Der Bund entrichtet der Wynental- und Suhrentalbahn die Globalentschädigung für ihre gemeinwirtschaftlichen Leistungen und gewährt ihr Hilfe zur Aufrechterhaltung des Betriebes. Diese Leistungen auf Grund der Artikel 49 ff. und 58 des Eisenbahngesetzes (AS 1958 335) wird die Unternehmung auch in Zukunft beanspruchen können. Für technische Verbesserungen hat die Bahn bereits auf Grund des Bundesgesetzes vom 6. April 1939 über die Hilfeleistung an private Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmungen (BS 7 248) eine einmalige Zuwendung erhalten. Eine weitere Vereinbarung für die Verwirklichung eines grösseren Bauprogrammes wurde 1965 gestützt auf Artikel 56 des Eisenbahn-

gesetzes abgeschlossen. Die Unternehmung beabsichtigt, neue Gesuche um Gewährung von Beiträgen einzureichen.

II. Geschichtlicher Rückblick

Die Wynental- und Suhrentalbahn (WSB) ist aus dem im Jahre 1958 erfolgten Zusammenschluss der Aarau-Schöftland-Bahn (AS) mit der Wynentalbahn (WTB) hervorgegangen. Die Verfügung des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes betreffend Übertragung der Strassenbahnkonzessionen der AS und der WTB an die WSB datiert vom 5. Juli 1958 (Verkehrsakten-sammlung [VAS] 1958 597). Die beiden Unternehmungen hatten schon vorher eine gemeinsame Betriebsleitung, doch waren sie konzessions- und aktienrechtlich selbständig.

a. Die Aarau-Schöftland-Bahn (Suhrental)

Zu Beginn der fünfziger Jahre des letzten Jahrhunderts hofften die interessierten Kreise im Kanton Aargau, die Basel-Luzern-Bahn werde ihren Weg zum Gotthard über das Suhrental nehmen, doch lehnte die damalige Centralbahn-Gesellschaft diese Lösung ab. Die Erschliessung des Suhrentals durch eine Eisenbahn blieb deshalb der regionalen Initiative vorbehalten. Eine erste Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Oberentfelden, eventuell Kölliken, durch das Suhrental bis an die Kantonsgrenze bei Marchstein erteilte der Grosse Rat des Kantons Aargau am 30. November 1872 einem «Eisenbahn-Comité des Suhrentales» zu Händen einer zu bildenden Gesellschaft (Eisenbahnaktensammlung alte Folge [EAS a. F.] 8 113). Vor allem wegen der damaligen Krise des Eisenbahnwesens konnte das Projekt nicht ausgeführt werden. Erst zwanzig Jahre später bildete sich ein neues Komitee, das den alten Plan einer durchgehenden, in Entfelden oder Kölliken von der damaligen Nationalbahnlinie Aarau-Zofingen abzweigenden und in Sursee in die Centralbahn einmündenden normalspurigen Suhrentalbahn wieder aufnahm. Am 29. Juni 1893 erteilte die Bundesversammlung dem Initiativkomitee, dessen Präsident Ingenieur Olivier Zschokke in Aarau war, zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft eine Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Suhr, eventuell Entfelden oder Kölliken, über Schöftland nach Sursee (Eisenbahnaktensammlung neue Folge [EAS] 12 359). Wegen Finanzierungsschwierigkeiten und Differenzen über die Spurweite konnte auch dieses Projekt nicht ausgeführt werden; die Konzession fiel Ende 1903 dahin (EAS 19 274).

Erfolgreicher war ein von den interessierten Gemeinden gebildetes Aktionskomitee unter dem Vorsitz von Nationalrat J. Lüthy-Lüthy in Schöftland, dem die Bundesversammlung am 23. Dezember 1896 zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer weniger kostspieligen elektrischen Strassenbahn von Aarau über den Distelberg nach Schöftland erteilte (EAS 14 278). Mit Bundesbeschluss vom 29. Juni

1899 (EAS 15 508) wurde den Initianten gestattet, anstelle der in der Konzession vorgesehenen Normalspurbahn eine Schmalspurbahn zu bauen. Am 18. Dezember 1900 erfolgte der erste Spatenstich, und am 19. November 1901 konnte auf der schmalspurigen «elektrischen Strassenbahn von Aarau nach Schöftland» (AS) der fahrplanmässige Betrieb aufgenommen werden.

Die Konzession vom 23. Dezember 1896 war bis 1914 mehrmals geändert worden. Die Bundesversammlung erteilte deshalb der AS am 4. April 1914 eine bis 24. April 1972 gültige neue Konzession (EAS 30 64).

b. Die Wynentalbahn (Aarau–Menziken)

Am 28. Februar 1872, also einige Monate vor der ersten Konzession für eine Bahn im Suhrental, erteilte der Grosse Rat des Kantons Aargau einem Komitee für die Wynentalbahn zu Händen einer zu bildenden Gesellschaft die Konzession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Aarau über Kulm, Reinach bis Menziken (Kantonsgrenze) und von Reinach nach Beinwil (evtl. bis zur Kantonsgrenze) (EAS a. F. 7707). Die geplante Normalspurbahn wurde jedoch nicht gebaut, und auch ein neues Projekt, das der bereits erwähnte Aarauer Ingenieur und Bauunternehmer Olivier Zschokke im Jahre 1877 ausgearbeitet hatte, konnte wegen der damaligen Wirtschaftskrise und des Nationalbahnkrachs, der mehrere aargauische Gemeinden in schwere finanzielle Bedrängnis brachte, nicht ausgeführt werden. 1886 wurde die Konzession vom Jahre 1872 als hinfällig erklärt (EAS 9 68). Am 22. Juni 1895 erteilte die Bundesversammlung dem Komitee für die Wynentalbahn wiederum eine Konzession für den Bau und Betrieb einer normalspurigen Eisenbahn von Suhr durch das Wynental nach Reinach, eventuell Menziken (EAS 13 358). Die Konzession erlosch 1899 infolge unbenützten Ablaufes der zur Einreichung der vorschriftsmässigen Vorlagen angesetzten Frist (EAS 15 928).

Auch im Wynental sah man schliesslich ein, dass nur ein nicht zu aufwendiges Projekt Aussicht hatte, verwirklicht zu werden. Man entschloss sich für den Bau einer schmalspurigen Strassenbahn, denn «einmal habe die Wynentalbahn wesentlich den Charakter einer Lokal- und Regionalbahn und sodann eigne sich die Kantonsstrasse von Aarau bis Menziken vortrefflich zur Anlage und zum Betrieb einer Strassenbahn, welche, mit Ausnahme von Buchs und Gontenschwil, direkt durch sämtliche an der Strasse gelegenen Ortschaften führe und ihre Haltepunkte in allen Fällen bei den bestehenden Postbureaux, resp. im Zentrum der Ortschaften und in unmittelbarer Nähe der Gasthöfe haben werde». Bereits am 1. Juli 1898 hatte die Bundesversammlung den Herren Dr. Du Riche Preller, Ingenieur in Zürich, Brown, Boveri & Cie. in Baden, Nationalrat Kurz in Aarau, Stadtmann Schmidt in Aarau und Gerichtspräsident Schibler in Kulm zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Strassenbahn von Aarau nach Menziken mit Spurweite von 1 m erteilt (EAS 15 210). Der Widerstand gegen die billigere Lösung war jedoch noch zu stark. Auch die Konzession von 1898 musste wegen unbenützten Ablaufes der angesetzten Fristen als

hinfällig erklärt werden (EAS 11 315). Sie wurde durch Bundesbeschluss vom 24. April 1902 (EAS 18 73) erneuert und auf die Herren Nationalrat Zschokke in Aarau, Stadtammann Schmidt in Aarau und Gerichtspräsident Schibler in Kulm übertragen. Gleichzeitig wurde festgelegt, dass die Dauer der Konzession (70 Jahre) vom Datum dieses Beschlusses an zu berechnen sei. Die Konzession erlischt somit – gleich wie jene für die Bahn im Suhrental – am 24. April 1972.

Die Bauarbeiten begannen 1903, und am 6. März 1904 konnte auch die Wynentalbahn den Betrieb aufnehmen.

III. Verkehrsentwicklung und finanzielle Lage

Bis zum Ersten Weltkrieg beförderten die beiden Talbahnen zwischen 800 000 und 900 000 Personen im Jahr. 1920 wurde mit 1 357 591 beförderten Personen ein vorläufiges Maximum erreicht. Während der Wirtschaftskrise der dreissiger Jahre gingen die Frequenzen bis auf 690 585 beförderte Personen im Jahre 1938 zurück. Nach Ausbruch des Zweiten Weltkrieges stiegen die Frequenzen sozusagen stetig an: 1940 wurden rund 1 000 000 Personen befördert, 1944 bereits 2 196 017 Personen, 1950 2 624 455 Personen und 1955 waren es erstmals mehr als 3 000 000 Personen. 1964 wurde mit fast 4 000 000 beförderten Personen ein neues Maximum erreicht. Die 1969 beförderten 13 729 726 Personen unterteilten sich wie folgt in die Verkehrsgruppen: 32 Prozent Einzelreiseverkehr, 1 Prozent Gruppenreiseverkehr, 67 Prozent Abonnementsverkehr.

Das Gewicht der transportierten Güter (inbegriffen Gepäck, Post und Tiere) stieg von 27 000 t im Jahre 1905 auf 56 000 t im Jahre 1920, bewegte sich auch in den dreissiger Jahren zwischen 50 000 und 60 000 t im Jahr und erhöhte sich nach dem Zweiten Weltkrieg auf 70 000 t im Jahre 1950, 90 000 t im Jahre 1968 und 105 071 t im Jahre 1969. Der direkten Zustellungsmöglichkeit über elf Industriegleise ist es im wesentlichen zu verdanken, dass der Wagenladungsverkehr stark zugenommen hat und zur Zeit rund 70 Prozent des Güterverkehrs ausmacht. Von besonderer Bedeutung ist seit dem Zweiten Weltkrieg auch der Postverkehr. Während vorher kaum 1000 t im Jahr transportiert wurden, waren es 1950 bereits 3000 t und seit 1960 gegen 5000 t jährlich.

Der Verkehrsertrag stieg von 273 274 Franken im Jahre 1905 auf 955 480 Franken im Jahre 1920, sank während der Wirtschaftskrise bis auf 582 140 Franken im Jahre 1938 und stieg nach Ausbruch des Zweiten Weltkrieges wieder fast regelmässig an. 1960 waren es 2 267 795 Franken und 1967 erstmals etwas über 3 000 000 Franken. 1969 setzte sich der Verkehrsertrag von 3 294 670 Franken wie folgt zusammen: Personenverkehr 2 165 606 Franken, Gepäck- und Postverkehr 265 173 Franken, Tierverkehr 492 Franken. Vom Ertrag aus dem Personenverkehr entfielen 56,6 Prozent auf den Einzelreiseverkehr, 1,4 Prozent auf den Gruppenreiseverkehr und 42 Prozent auf den Abonnementsverkehr.

Bis 1932 und von 1939 bis 1960 konnten in der Regel kleinere Betriebsüberschüsse erzielt werden. Vor allem wegen der grossen Investitionen und der steigenden Personalkosten schlossen die Betriebsrechnungen seit 1961 mit Aufwandüberschüssen ab. 1968 waren nur noch 73 Prozent des Betriebsaufwandes durch Betriebseinnahmen gedeckt. Die Betriebsrechnung 1969 weist einen Fehlbetrag von 1 448 302 Franken aus. Der Gesamtaufwand betrug 5 253 511 Franken (Personalaufwand 3 476 398 Fr., Sachaufwand 1 061 789 Fr., nicht aktivierbare Bau- und Erneuerungskosten 174 982 Fr., ordentliche Abschreibungen 540 341 Fr.). Der Gesamtertrag von 3 805 209 Franken setzte sich zusammen aus dem Verkehrsertrag von 3 294 670 Franken und dem Nebenertrag von 510 538 Franken. Im Nebenertrag ist die Globalentschädigung des Bundes für die Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen gemäss Artikel 51 des Eisenbahngesetzes in der Höhe von 180 114 Franken enthalten. In der Bilanz per 31. Dezember 1969 stehen den Aktiven von 15 761 993 Franken (Anlagevermögen 12 801 061 Fr., Betriebsvermögen 1 682 374 Fr., Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung 1 278 556 Fr.) folgende Passiven gegenüber: Eigenkapital 10 206 340 Fr., Fremdkapital 2 337 924 Fr., Subventionen 3 217 728 Franken.

Die gesamten Anlagekosten einschliesslich Rollmaterial betrug seinerzeit 795 358 Franken für die Aarau-Schöftland-Bahn und 2 030 849 Franken für die Wynentalbahn. Zur Finanzierung des ersten Investitionsaufwandes stellten der Kanton Aargau, die Stadt Aarau, die Talgemeinden, die Schweizerischen Bundesbahnen und Private ein Aktienkapital von 2 000 000 Franken bereit. Im Laufe der Jahre wurden Kapitalreduktionen sowie – zur Finanzierung späterer Aufwendungen – die Ausgabe von Prioritätsaktien notwendig. Auch die Hilfeleistungen der öffentlichen Hand, von denen nachstehend die Rede sein wird, erfolgten teilweise gegen die Aushändigung von Aktien. Zur Zeit setzt sich das Eigenkapital des WSB wie folgt zusammen:

| | Prioritätsaktien Fr. | Stammaktien Fr. | Total Fr. | Total % |
|---------------------|-------------------------|--------------------|-------------------|------------|
| Bund | 3 500 000 | – | 3 500 000 | 34,4 |
| Kanton Aargau | 3 200 000 | 522 500 | 3 722 500 | 36,5 |
| Talgemeinden | 1 046 000 | 484 500 | 1 530 500 | 15,1 |
| Stadt Aarau | 575 000 | 348 500 | 923 500 | 9,0 |
| SBB | 105 000 | 135 000 | 240 000 | 2,4 |
| Banken | 140 000 | – | 140 000 | 1,4 |
| Private | – | 126 500 | 126 500 | 1,2 |
| Total | 8 566 000 | 1 617 000 | 10 183 000 | 100 |

Seit 1903, als die AS 2 Prozent ausrichtete, blieb das Aktienkapital ohne Dividende.

Zur Aufrechterhaltung des Betriebes und zur Verwirklichung der notwendigen technischen Verbesserungen war und ist die WSB auf Beiträge der öffent-

lichen Hand angewiesen. Die bisherigen Leistungen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

*1. Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen
(Art. 49 ff. des Eisenbahngesetzes)*

Als Globalentschädigung für ihre gemeinwirtschaftlichen Leistungen entrichtete der Bund der WSB bis 31. Dezember 1969 insgesamt 1 189 821 Franken.

2. Aufrechterhaltung des Betriebes (Art. 58 des Eisenbahngesetzes)

Für die Deckung der Betriebsdefizite der WSB hatten Bund und Kanton Aargau in den Jahren 1961 bis 1968 insgesamt folgende Leistungen zu erbringen:

| | |
|---------------------|-------------------|
| Bund | 4 957 047 Franken |
| Kanton Aargau | 3 306 205 Franken |

Für die Deckung des Betriebsdefizites der Rechnung 1969 erhielt die WSB vom Bund 646 313 Franken und vom Kanton Aargau 1 038 743 Franken.

*3. Vereinbarung vom 30. Juni 1958, gestützt auf das Bundesgesetz vom
6. April 1939 über die Hilfeleistung an private Eisenbahn- und Schifffahrts-
unternehmungen (BS 7 248)*

| | |
|-------------------------------------|-------------------|
| Leistungen des Bundes | 1 200 000 Franken |
| Leistungen des Kantons Aargau | 2 235 500 Franken |
| Leistungen der Talgemeinden | 1 234 500 Franken |

Diese Zuwendungen ermöglichten den Bau einer Werkstätte in Aarau, die Beschaffung von Rollmaterial und vor allem den Gleiszusammenschluss in Aarau. Für die mit dem Gleiszusammenschluss verbundene Verkehrssanierung werden Bund, Kanton Aargau und Stadt Aarau darüber hinaus noch mehr als 4 Millionen Franken aus Strassenbaukrediten aufzubringen haben.

*4. Vereinbarung vom 18. März 1965 (mit I. Nachtrag vom 25. Juli 1968),
gestützt auf Artikel 56 des Eisenbahngesetzes*

Zur Finanzierung eines neuen Bau- und Beschaffungsprogrammes, von dem im nächsten Abschnitt die Rede sein wird, bewilligten Bund und Kanton Aargau folgende Beiträge:

Zugesicherte Leistungen

| | |
|---------------------|-------------------|
| Bund | 5 744 763 Franken |
| Kanton Aargau | 8 617 145 Franken |

Davon bis Ende 1969 beansprucht

| | |
|---------------------|-------------------|
| Bund | 4 684 763 Franken |
| Kanton Aargau | 6 427 145 Franken |

IV. Die Bahn und ihr technischer Zustand

Sowohl die AS als auch die WTB wurden ursprünglich als Trambahnen konzipiert und sind typische Überland- und Vorortsbahnen. Seit dem 1967 erfolgten Gleiszusammenschluss in Aarau beträgt die Betriebslänge der beiden schmalspurigen, elektrischen Talbahnen zusammen 32 215 m (AS 11 km, WTB 22 km). In Reinach und Aarau stellt die WSB den Anschluss an die SBB her. Das Trasse führt über 5 Brücken von mehr als 2 m Länge (Gesamtlänge 45 m) und durch den 260 m langen Tunnel in Aarau. Im Suhrental erreichen die Neigungen 45 Promille und im Wynental 30 Promille. Die elektrische Energie bezieht die WSB vom Aargauischen Elektrizitätswerk und wandelt sie in eigenen Anlagen in 750-Volt-Gleichstrom um.

Beim Bau der Bahn war man gezwungen, mit möglichst geringen Kosten auszukommen. So wurden Stationsanlagen (14 Stationen und 20 Haltestellen) und Dienstgebäude sehr einfach und billig gebaut. Besonders nachteilig wirkt sich heute aus, dass 86 Prozent der Gleise auf Strassen verlegt wurden und dass man die Bahnen möglichst durch den Kern der Dörfer führte, was die Verlegung des Gleise auf bahneigenes Trasse schwierig und kostspielig macht.

Bis 1971 werden immerhin gegen 16 km, also annähernd die Hälfte der Betriebslänge, auf bahneigenem Trasse liegen. Weitere 6 km sollen bis 1975 dazu kommen (Vereinbarung vom 18. März 1965 mit I. Nachtrag vom 25. Juli 1968 zwischen Bund, Kanton Aargau und WSB). Eigentrassierungen werden oft dadurch erschwert, dass sie an vielen Stellen den gleichzeitigen Ausbau der Strassen bedingen. Es ist verständlich, dass am Unter- und Oberbau jener Streckenabschnitte, deren Eigentrassierung vorgesehen ist, nur die für die Betriebssicherheit notwendigen Unterhaltsarbeiten ausgeführt werden. Dennoch verursachen die noch auf den Strassen liegenden Gleisanlagen weiterhin unverhältnismässig grosse Aufwendungen für den Unterhalt.

Im Wynental sind im Zusammenhang mit der schrittweisen Eigentrassierung der Bahn folgende Projekte erwähnenswert, die teils bereits in Angriff genommen wurden, teils bis 1974 verwirklicht werden sollten:

- die Strecke Aarau-Suhr soll zwischen Suhr Schweizerhof und Ausweiche Steinfeld auf bahneigenes Trasse verlegt werden.
- Zwischen Gränichen und Bleien wird das Trasse der WSB gemäss einem Regierungsrätlichen Entscheid parallel zur neuen Talstrasse geführt werden, die östlich der bestehenden Landstrasse gebaut werden soll. In Oberkulm kann die Eigentrassierung gleichzeitig mit dem gegenwärtigen Ausbau der Landstrasse verwirklicht werden.
- Eigentrassierung des rund 2600 m langen Abschnittes Leimbach-Reinach mit einem Güterbahnhof in Eien und einer neuen Stationsanlage in Reinach (mit Einführung der SBB). Zwischen Reinach und Menziken soll das Gleis auf ein bahneigenes Trasse parallel zur SBB-Strecke Beinwil-Beromünster verlegt werden.

Nach der Ausführung dieser Projekte wird die Wynentallinie hinsichtlich Eigentrassierung einen erfreulichen Stand erreicht haben.

Bedeutend weniger weit fortgeschritten ist die Eigentrassierung im Suhrental. Unterbau und Oberbau der Linie Aarau–Schöffland wurden zwar in den letzten Jahren notdürftig überholt, doch behindern Bahn- und Strassenverkehr einander immer mehr, so dass über die technische Sanierung dieser Strecke in absehbarer Zeit entschieden werden muss.

Die wegen der Eigentrassierung notwendigen Streckenverlegungen bedingen in Gränichen an der Wynentalstrecke und von Unterentfelden bis Schöffland an der Suhrentalstrecke den Ersatz der alten Stationsgebäude und Wartehallen durch Neubauten an den neuen Standorten.

Wie viele andere als Strassenbahn konzipierte Schmalspurbahnen weist auch die WSB zahlreiche Niveauübergänge auf. Viele sind nur von untergeordneter Bedeutung; von den wichtigeren sollen 16 bis 1971 und weitere 15 bis um 1975 durch Blinklichter gesichert werden.

Schon in der Vereinbarung von 1958 (gestützt auf das Privatbahnhilfegesetz von 1939) waren der WSB unter anderem auch Beiträge für den Ankauf von 5 neuen Fahrzeugen bewilligt worden. Die Vereinbarung von 1965 (gestützt auf Artikel 56 des Eisenbahngesetzes) und der I. Nachtrag von 1968 enthielten die Kredite für die Beschaffung von 6 Triebwagen Be 4/4, 6 Steuerwagen BDt und 9 Personenwagen B. Insgesamt kann die WSB heute 1774 Sitzplätze und ebenso viele Stehplätze anbieten. Die Personenzüge verkehren ausnahmslos als Pendelkompositionen. Die Türen können vom Führerstand automatisch geöffnet und geschlossen werden. Allerdings stehen immer noch Personenwagen in Holzkonstruktion und alte, wenig leistungsfähige Traktionsfahrzeuge im Betrieb. Es wird deshalb nicht zu umgehen sein, in naher Zukunft weiteres Rollmaterial zu beschaffen, besonders wenn der Personenverkehr noch mehr zunimmt. In ihrem Gesuch um Erneuerung der Konzession stellte die Unternehmung bereits einen entsprechenden Kreditantrag gemäss Artikel 56 des Eisenbahngesetzes in Aussicht. Als einzige Schmalspurbahn verwendet die WSB für den Transport normalspuriger Güterwagen Rollböcke, von denen sie rund 60 besitzt.

Eine wichtige technische Verbesserung bedeutete der Gleiszusammenschluss in Aarau, der 1967 vollendet werden konnte. Zwar waren die beiden Talbahnen ursprünglich auf dem Aarauer Bahnhofplatz verbunden, doch wurden sie 1924 getrennt, als man zur Sanierung des Strassenverkehrs die Endstation der Wynentalbahn in ein eigenes Gebäude unmittelbar südlich des SBB-Bahnhofes verlegte. 1967 wurde auch die Aarau–Schöffland-Strecke durch einen 260 m langen Tunnel in den neuen Gemeinschaftsbahnhof Aarau der WSB eingeführt. Damit verschwand die Spitzkehre beim Rathaus in Aarau, und die stark belastete Bahnhofstrasse wurde vom Schienenverkehr befreit.

Die WSB unternimmt beachtliche Anstrengungen, um den Betrieb rationell zu führen. Bedeutende Projekte sind ausgeführt, andere werden in absehbarer Zeit verwirklicht. So ist Aarau mit einer neuen Stellwerkanlage mit elektrischen Weichenantrieben ausgerüstet. Auf den Strecken Aarau–Distelberg, Aarau–

Suhr–Gränichen und Oberkulm–Gontenschwil–Zetzwil–Leimbach wurde der automatische Streckenblock erstellt. Der Weiterbau des Blocks auf den verbleibenden Streckenabschnitten ist vorgesehen. Bereits verkehren Abonentenzüge mit kondukteurlosen Wagen, und die Zahl der Personenzüge mit nur einem Mann Bedienung soll vermehrt werden. Innerhalb einer Nahverkehrszone, die von Aarau bis Gränichen und Oberentfelden reicht, wurden auf den Stationen und Haltestellen die von den städtischen Verkehrsbetrieben her bekannten Billettautomaten aufgestellt. Voraussetzung für die Einführung der Automaten war eine Vereinfachung des Tarifsystems (Aufhebung der Retourbillette innerhalb der erwähnten Nahverkehrszone). Diese Massnahmen werden es ermöglichen, die Bedienungszeiten auf den Stationen und Haltestellen zu verkürzen und die Geschwindigkeit der Personenzüge, die gegenwärtig nur auf den Streckenabschnitten mit eigenem Trasse 65 Stundenkilometer erreicht, weiter zu erhöhen.

Trotz den stark gestiegenen Verkehrsleistungen und trotz Reduktion der Arbeitszeit hat sich der Personalbestand der WSB seit 1951 von 140 nur auf etwas über 170 erhöht. Das dienstältere Personal ist bei der Pensionskasse der Schweizerischen Elektrizitätswerke, das in den letzten Jahren eingestellte Personal bei der Ascoop versichert und hat Anspruch auf Leistungen, die nicht viel geringer als jene der Pensionskasse des Bundespersonals sind. Die Beiträge belaufen sich für die Versicherten auf 6 Prozent und für die Unternehmung auf 9 und 10 Prozent des versicherten Verdienstes. Für Arbeitskräfte, welche die Voraussetzungen für die Aufnahme in die Pensionskasse nicht erfüllen, besteht eine Dienstalterskasse.

Die WSB ist Inhaberin der Konzession für den Bundesbetrieb Aarau; sie besorgt sowohl dessen Verwaltung als auch die Betriebsführung.

V. Die Bedeutung der Bahn

Als Schmalspurbahn gilt die WSB als Nebenbahn (Art. 2 Abs. 1 des Eisenbahngesetzes). Sie wurde in das Verzeichnis der Bahnen des allgemeinen Verkehrs aufgenommen (VAS 1964 286). Seit dem Zweiten Weltkrieg haben sich die ursprünglich tramähnlichen Talbahnen zu einer zeitgemässen Überland- und Vorortsbahn entwickelt. Zwar sind bis zum Vollausbau noch grosse Aufwendungen erforderlich, doch kann die WSB schon heute sowohl in bezug auf den Personen- als auch auf den Güterverkehr als leistungsfähiges Verkehrsmittel bezeichnet werden.

Die WSB befördert beispielsweise täglich rund 10 000 Berufstätige zu ihren Arbeitsplätzen. Es wäre kaum denkbar, diese Masse den Weg zu und von der Arbeit mit Motorfahrzeugen auf den Strassen zurücklegen zu lassen, die in den Spitzenzeiten ohnehin überlastet sind. Ohne WSB wären viele dieser Berufstätigen wohl gezwungen, Wohnungen in der Nähe ihres Arbeitsplatzes zu suchen.

Von nicht geringerer Bedeutung sind die Leistungen der WSB im Güterverkehr. Auf ihrem Schmalspurnetz verkehren zur Zeit (auf den bereits er-

wählten Rollböcken) rund 7000 normalspurige Güterwagen im Jahr. Täglich werden rund 230 t Güter in speziellen Güterzügen transportiert, wobei entsprechend der internationalen Entwicklung im Warenverkehr der Transport von Güterwagen bis 80 t Gewicht keine Seltenheit ist. Elf Güterkunden können über Verbindungsgleise, von denen fünf während der letzten zehn Jahre gebaut wurden, direkt bedient werden. Unter den Betrieben mit Verbindungsgleisen zur WSB befinden sich landwirtschaftliche Genossenschaften, Draht- und Aluminiumwerke, eine Handlungsmühle, eine Brauerei, eine Zigarrenfabrik usw. Ein Wegfall der Bahnbedienung hätte für diese Unternehmen schwerwiegende Nachteile zur Folge und käme einer Abwertung der Anlagen gleich. Wenn einmal der projektierte Schnellgut-Sammelbahnhof der SBB in Däniken in Betrieb sein wird, wird die WSB im Rahmen des neuen Schnellgutkonzepts prüfen müssen, ob der gegenwärtige personalintensive Stückgutverkehr auf der Schiene nicht vorteilhafter durch einen Lastwagendienst direkt ab Sammelbahnhof Däniken zum Domizil der Empfänger und umgekehrt zu ersetzen ist.

1966 wies die Arbeitsgruppe Transportplan Aarau-Lenzburg-Täler in einem Bericht an die aargauische Baudirektion darauf hin, dass in den Einzugsgebieten der WSB auch in den nächsten Jahrzehnten mit einem bedeutenden Bevölkerungszuwachs und mit einer weiteren starken Industrialisierung zu rechnen sei und dass zur Bewältigung des zu erwartenden Personen- und Güterverkehrs auf ein leistungsfähiges Schienenverkehrsmittel weniger denn je verzichtet werden könne.

VI. Das Konzessionsgesuch

In ihrer Eingabe vom 9. Mai 1969 an das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement ersuchte die WSB, die am 24. April 1972 ablaufenden Konzessionen für die von ihr betriebenen beiden Linien seien gestützt auf Artikel 5 des Eisenbahngesetzes um 50 Jahre, d. h. bis 24. April 2022, zu erneuern.

Zur Begründung ihres Gesuches führt die Unternehmung an, der Weiterbetrieb der Bahn sei für das Gedeihen und die Entwicklung des bedienten Gebietes von wesentlicher Bedeutung. Das Verkehrsvolumen habe nicht nur im Verlaufe der ersten Jahrzehnte nach Betriebsöffnung, sondern vor allem auch während der letzten 30 Jahre stark zugenommen. Nur ein schienengebundenes Verkehrsmittel sei in der Lage, den heutigen Verkehr zu bewältigen. Trotz den Nachteilen, welche die teilweise noch fehlende Eigentrassierung zur Folge habe, käme der Ersatz der Bahn durch Strassenverkehrsmittel einem Rückschritt gleich und könne im Blick auf die überbelasteten Strassen nicht verantwortet werden. Die WSB habe sich zum unentbehrlichen Verkehrsträger im Wynental und Suhrental entwickelt, so dass die Erneuerung der Konzession um 50 Jahre angezeigt sei.

VII. Das Vernehmlassungs- und Prüfungsverfahren

Im Vernehmlassungsverfahren erklärte sich die Baudirektion des Kantons Aargau mit der Erneuerung der Konzession um 50 Jahre einverstanden und ersuchte darum, das Recht auf Rückkauf der Bahn zugunsten von Kanton oder Gemeinden in der neuen Konzession zu verankern. Die Vernehmlassung enthält auch die gemäss Artikel 5 Absatz 1 des Eisenbahngesetzes nötige Bewilligung zur Benützung der öffentlichen Strasse, allerdings mit dem Vorbehalt einer allfälligen Eigentrassierung der Bahn auf Grund der bestehenden Vereinbarung über die Bundes- oder Kantonshilfe an die WSB oder einer neuen technischen Lösung im Rahmen allfälliger späterer Regelungen. Wie wir bereits dargelegt haben, fördern Bund und Kanton, die zusammen 70 Prozent des Aktienkapitals besitzen, die Eigentrassierung nach Kräften.

Der Stab der Gruppe für Generalstabsdienste sowie die Generaldirektionen der Schweizerischen Bundesbahnen und der Schweizerischen Post-, Telefon- und Telegraphenbetriebe erhoben keine Einwendungen gegen die Erteilung einer neuen 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 Konzessionserneuerung nicht beeinträchtigt. Wie wir in Abschnitt V dargelegt haben, sind die Verkehrsleistungen der WSB vor allem während der Spitzenzeiten derart, dass es zu ihrer Bewältigung eines unverhältnismässig grossen Motorfahrzeugparkes bedürfte. Die WSB figuriert denn auch nicht auf der Liste der für eine Ersetzbarkeitsuntersuchung in Frage kommenden Unternehmungen. Es sei ferner darauf hingewiesen, dass die WSB Bundesleistungen für technische Verbesserungen erhält, die gemäss Artikel 56 des Eisenbahngesetzes nur Bahnunternehmungen gewährt werden können, welche für den allgemeinen Verkehr des Landes oder einer Landesgegend von erheblicher Bedeutung sind. Im gleichen Zusammenhang ist zu erwähnen, dass die WSB seit Jahren auf Bundeshilfe zur Aufrechterhaltung des Betriebes angewiesen ist, die gemäss Artikel 58 des Eisenbahngesetzes den Bahnunternehmungen gewährt werden kann, solange sie für den allgemeinen Verkehr des Landes oder einer Landesgegend unentbehrlich sind.

Auf Grund der vorstehenden Erwägungen kommen wir zum Schluss, dass die Bedingungen für die Erteilung einer neuen Konzession im Sinne von Artikel 5 Absatz 1 des Eisenbahngesetzes erfüllt sind.

VIII. Der Konzessionsentwurf

Der Konzessionsentwurf entspricht der seit Inkrafttreten des geltenden Eisenbahngesetzes üblichen Fassung.

In Artikel 2 des Entwurfes schlagen wir die für Eisenbahnen übliche Konzessionsdauer von 50 Jahren vor.

In der ablaufenden Konzession wurde die Suhrentalbahn als Nebenbahn im Sinne des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 über Bau und Betrieb

der schweizerischen Nebenbahnen (BS 7 117) erklärt. Die vor Erlass dieses Gesetzes erteilte Konzession für die Wynentalbahn enthielt diese Erklärung noch nicht. Sie erübrigt sich in der neu zu erteilenden Konzession, weil gemäss Artikel 2 Absatz 1 des Eisenbahngesetzes alle Schmalspurbahnen Nebenbahnen sind.

Im Verlaufe des Prüfungsverfahrens warf die Direktion der WSB die Frage auf, ob es angesichts des starken Rückganges der Tiertransporte noch zeitgemäss sei, in der neuen Konzession die Beförderungspflicht für Tiere beizubehalten. Während die WSB 1953 noch 1026 t Tiere befördert und dafür 21 798 Franken eingenommen habe, seien es 1969 (in Wagenladungen) nur noch 61 t mit 492 Franken Einnahmen gewesen. Es sei deshalb kaum zu verantworten, die WSB zu verpflichten, die für den Transport von Tieren notwendigen Fahrzeuge und Einrichtungen weiterhin zur Verfügung zu halten. Eine Umfrage bei den interessierten Gemeinden hat ergeben, dass für den Transport von Tieren in Behältern nach wie vor ein gewisses Bedürfnis besteht, dass die Beförderung von Tieren in Wagenladungen jedoch stark an Bedeutung verloren hat. Gestützt auf das Ergebnis dieser Umfrage und im Einvernehmen mit der Direktion der WSB beantragte das Baudepartement des Kantons Aargau, die WSB sei in der neuen Konzession nur noch insoweit zur Beförderung von Tieren zu verpflichten, als das vorhandene Wagenmaterial und die Einrichtungen sich dazu eignen. In Artikel 9 des Konzessionsentwurfes haben wir diese Fassung übernommen. Unverändert bestehen bleibt die Beförderungspflicht für Personen, Reisegepäck und Güter.

Artikel 14 des Konzessionsentwurfes enthält das Rückkaufsrecht zugunsten des Kantons Aargau, der in seiner Vernehmlassung vom 12. März 1970 zwar ein Rückkaufsrecht zugunsten von Kanton oder Gemeinden beantragt hatte, sich jedoch mit Schreiben vom 7. August 1970 mit dem vorliegenden Konzessionsentwurf und damit auch mit dem das Rückkaufsrecht regelnden Artikel 14 einverstanden erklärte.

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 Verfassung stützt.

IX. Antrag

Auf Grund der vorstehenden Ausführung empfehlen wir Ihnen, dem Entwurf zu einem Bundesbeschluss über die Erteilung einer neuen Konzession für die Wynental- und Suhrentalbahn Ihre Zustimmung zu geben.

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

Bern, den 13. Januar 1971

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Bundespräsident:

Gnägi

Der Bundeskanzler:

Huber

(Entwurf)

Bundesbeschluss über die Erteilung einer neuen Konzession für die Wynental- und Suhrentalbahn

*Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,*

gestützt auf Artikel 5 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957¹⁾,
nach Einsicht in ein Gesuch der Wynental- und Suhrentalbahn vom 9. Mai
1969,

nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 13. Januar 1971²⁾,

beschliesst:

I

Der Wynental- und Suhrentalbahn 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 25. April 1972 bis 24. April 2022, erteilt.

Art. 3

Sitz

Die Unternehmung hat ihren Sitz in Aarau.

Art. 4

Strecken

Die Konzession gilt für die Strecken Aarau–Menziken (Wynental) und Aarau–Schöftland (Suhrental).

¹⁾ AS 1958 335

²⁾ BBl 1971 I 69

Art. 5

Strassenbenützung

Für die teilweise Beanspruchung der öffentlichen Strassen durch die Konzessionärin ist die Strassenbenützungsbewilligung des Kantons Aargau vom 12. März 1970 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, Reisegepäck und Gütern. Zur Beförderung von Tieren ist sie nur insoweit verpflichtet, als das vorhandene Wagenmaterial und die Anlagen sich dazu eignen.

Art. 10

Tarife

¹ Für die Erstellung der Tarife sind die Taxgrundlagen der Schweizerischen Bundesbahnen massgebend.

² Für die Ermittlung der Beförderungspreise dürfen zu den wirklichen Entfernungen Distanzzuschläge berechnet werden.

³ 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 einer in der Schweiz zum Geschäftsbetrieb zugelassenen Versicherungsunternehmung oder einer andern, von der Aufsichtsbehörde anerkannten Einrichtung zu versichern.

² Die Verträge über die Haftpflichtversicherung sowie deren nachträgliche Änderung bedürfen der Genehmigung der Aufsichtsbehörde.

Art. 12

Personalfürsorge

¹ Die Konzessionärin hat für das ständige Personal eine Dienstalterskasse oder eine Pensionskasse einzurichten oder es bei einer in der Schweiz zum Geschäftsbetrieb zugelassenen Versicherungsunternehmung oder einer andern, von der Aufsichtsbehörde anerkannten Einrichtung zu versichern.

² Die Konzessionärin hat dafür zu sorgen, dass das Personal gegen die wirtschaftlichen Folgen von Krankheit versichert ist.

Art. 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 Aargau steht das Recht auf Rückkauf der Bahn zu. Der Rückkauf ist entsprechend den Bestimmungen des zehnten Abschnittes des Eisenbahngesetzes vorzunehmen.

II

Der Bundesrat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Erteilung einer neuen Konzession für die Wynental- und Suhrentalbahn (Vom 13. Januar 1971)

| | |
|---------------------|------------------|
| In | Bundesblatt |
| Dans | Feuille fédérale |
| In | Foglio federale |
| Jahr | 1971 |
| Année | |
| Anno | |
| Band | 1 |
| Volume | |
| Volume | |
| Heft | 05 |
| Cahier | |
| Numero | |
| Geschäftsnummer | 10813 |
| Numéro d'affaire | |
| Numero dell'oggetto | |
| Datum | 05.02.1971 |
| Date | |
| Data | |
| Seite | 69-83 |
| Page | |
| Pagina | |
| Ref. No | 10 044 948 |

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.