

Bundesblatt

Bern, den 5. Mai 1966 118. Jahrgang Band I

Nr. 18

Erscheint wöchentlich. Preis Fr. 36.– im Jahr, Fr. 20.– im Halbjahr,
zuzüglich Nachnahme- und Postzustellungsgebühr

9469

Botschaft

**des Bundesrates an die Bundesversammlung
über die Erteilung einer neuen Konzession für die
Brig-Visp-Zermatt-Bahn**

(Vom 19. April 1966)

Herr Präsident!
Hochgeehrte Herren!

Wir beehren uns, Ihnen mit der vorliegenden Botschaft den Entwurf eines Bundesbeschlusses über die Erteilung einer neuen Konzession für die Brig-Visp-Zermatt-Bahn zu unterbreiten.

I

Mit Beschluss vom 21. Dezember 1886 (EAS IX, 133) erteilte die Bundesversammlung den Herren Masson, Chavannes & Cie in Lausanne und der Basler Handelsbank zuhanden einer zu gründenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer Schmalspurbahn mit teilweisem Zahnradbetrieb von Visp nach Zermatt. Die Konzession wurde auf die Dauer von 80 Jahren verliehen. Die Gesellschaft war befugt, den Betrieb auf die Sommersaison zu beschränken (1. Mai bis 31. Oktober). Die Bahn diente demnach hauptsächlich touristischen Zwecken. Zur Begründung berief man sich darauf, dass sich die Zahl der Reisenden, die das Mattertal besuchten, bereits zu diesem Zeitpunkt auf annähernd 12000 belief, zu denen noch 2000 Gäste hinzukamen, die sich ins Saastal begaben. Nachdem die gemäss Konzession festgesetzten Fristen durch den Bundesrat verlängert worden waren, konstituierte sich am 10. Oktober 1888 unter dem Namen Visp-Zermatt-Bahn-Gesellschaft eine Aktiengesellschaft mit Sitz in Lausanne. Die Bauarbeiten begannen im November des gleichen Jahres, und am 18. Juli 1891 wurde die gesamte Linie dem Betrieb übergeben. Von Anfang an wurde der Eisenbahnbetrieb mit Genehmigung der Bundesversammlung (EAS X, 202; XII, 239; XIII, 367; XIX, 185 und XXI, 103) jener Gesellschaft anvertraut, der auch die Eisenbahnstrecke im Rhonetal gehörte. Es handelte sich dabei nacheinander vorerst um die Gesellschaft der Westbahnen und des Simplon, dann um die Gesellschaft der Jura-Simplon-Bahn und zuletzt ab 1903 um die Schweizerischen Bundesbahnen. Schlussendlich übernahm die Visp-Zermatt-Bahn-Gesellschaft den Betrieb am 1. Januar 1921 selbst.

Trotz des hauptsächlich touristischen Charakters der Bahn gelangte die einheimische Bevölkerung von Anfang an in den Genuss einer Taxermässigung von 50 Prozent (ab 1891 60%). Ermässigte Taxen wurden auch für Lebensmittel, landwirtschaftliche Produkte usw. gewährt. Die Bahngesellschaft ergriff 1893 in Verbindung mit der Gemeinde Zermatt und den Seiler Hotels Zermatt AG die Initiative zur Gründung eines Konsortiums zur Einrichtung der elektrischen Beleuchtung in Zermatt. Im Jahre 1900 beteiligte sich die Bahn weiter an der Errichtung einer Wasserversorgung und einer Kanalisation sowie am Ausbau der Feuerwehr in Zermatt. Nach dem Ersten Weltkrieg interessierte sich die Gesellschaft um die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs in Richtung Brig, da es sich zeigte, dass die Eröffnung des Simplon- und Lötschbergtunnels einen günstigen Einfluss auf das Verkehrsvolumen der Strecke Visp–Zermatt ausübte. Die Gesellschaft übernahm den Vorsitz eines Initiativkomitees, das im Jahre 1925 die Furkalinie erwarb, deren Versteigerung und Abbruch ins Auge gefasst war. Im gleichen Jahr wurde die Furka–Oberalp–Bahn Aktiengesellschaft gegründet, deren Leitung der Visp–Zermatt–Bahn anvertraut wurde. Die gemeinsame Verwaltung wurde bis Ende 1960 aufrechterhalten. Auf diesen Zeitpunkt hin machte sich die Furka–Oberalp–Bahn selbständig, da dadurch die gegenseitigen Interessen in einer Epoche der Entwicklung und Modernisierung besser wahrgenommen werden konnten, was auch von beiden Seiten anerkannt wurde.

Ihre Bemühungen fortsetzend stellte die Gesellschaft das Gesuch um Ausdehnung der Konzession bis Brig, was ihr durch Bundesbeschluss vom 29. September 1928 bewilligt wurde (EAS XLIV, 245). Hierauf erfolgte die Elektrifizierung des Bahnnetzes; am 5. Juni 1930 wurde die heutige Strecke vollständig elektrifiziert dem Betrieb übergeben. Diese Verbindung erlaubte es, im gleichen Monat den «Glacier-Express» einzuweihen, der Zermatt direkt mit St. Moritz über die Furka und Chur verband. Andere direkte Kurse erlaubten es, ohne Umsteigen von Zermatt nach Gletsch, Andermatt und Göschenen zu reisen. Diese von Anbeginn verfolgte Politik hatte die Förderung des internationalen Tourismus zum Ziel; 1890 wurde ihr durch die Bundesversammlung das Recht zugesprochen, Zuschläge auf den Luxusplätzen zu erheben (EAS XI, 37). Es darf hervorgehoben werden, dass die Elektrifizierung, inbegriffen die Anschaffung von Triebfahrzeugen, wie auch der Bau des Abschnittes Brig–Visp von der Gesellschaft aus eigenen Mitteln verwirklicht wurden.

Dagegen benötigte die Einführung des Winterbetriebes die Hilfe der öffentlichen Hand. Im Dezember 1927 entschlossen sich die Seiler Hotels, einen ihrer Betriebe im Winter zu eröffnen. Die Bahn übernahm den Transport der Gäste von Visp nach St. Niklaus; von dort wurde die Reise bis Zermatt auf Schlitten der Seiler Hotels durchgeführt. In der Wintersaison 1928/29 fuhr dann ein Sportzug von Visp bis nach Zermatt, nachdem die erforderlichen Schutzbauten ausgeführt worden waren. Die Schutzbauten wurden zum Teil durch die Bahn, zum Teil mit Beiträgen des Bundes und des Kantons Wallis finanziert. Zwei Jahre später unterbrachen zahlreiche Lawinen die Strecke zwischen St. Niklaus und Zermatt. Man gab sich Rechenschaft darüber, dass ein regelmässiger Winterbetrieb nur durch umfangreiche und kostspielige Lawinenschutzbauten gesichert werden konnte.

Das Eidgenössische Volkswirtschaftsdepartement, das im Zusammenhang mit der Erstellung einer Strasse zwischen Stalden und Zermatt um Subventionierung angegangen wurde, untersuchte das Gesamtbild der Verbindungswege dieses Tales und kam zum Schluss, dass der ganzjährige Bahnbetrieb der Bevölkerung von grösserem Nutzen sei als eine – in dieser Höhenlage oftmals nicht befahrbare – Strasse. Darauf wurde durch Bundesbeschluss vom 29. September 1931 (EAS XLVII, 98) dem Kanton Wallis zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Nikolaital ein Bundesbeitrag von höchstens 255 000 Franken bewilligt. Dieser Betrag entsprach 35 Prozent der Kosten für die Erstellung eines 3,6 Meter breiten Weges von Stalden nach St. Niklaus. Ferner wurde durch die Eidgenossenschaft der Visp–Zermatt-Bahn während einer Frist von 15 Jahren ein jährlicher Beitrag von 15 000 Franken an die auf 900 000 Franken veranschlagten Kosten der für die Aufnahme des Jahresbetriebes erforderlichen Verbauungsarbeiten bewilligt. Voraussetzung war ein ebenso hoher Beitrag des Kantons und der interessierten Gemeinden. Diese Beiträge wurden unter anderem an die Bedingung geknüpft, dass auf der Wegstrecke Stalden–St. Niklaus während 15 Jahren nach Erstellung der Strasse nur ein eingeschränkter Verkehr mit Privatautomobilen zugelassen werde und dass alle Autocars und Wagen mit mehr als 6 Plätzen sowie Lastwagen über 2 Tonnen verboten seien. Von 1931 bis 1945 beliefen sich die Kosten für die durch die Bahn ausgeführten Schutzbauten auf insgesamt 1 156 000 Franken, von denen etwas über 600 000 Franken durch die öffentliche Hand getragen wurden. Seit 1933 wird die gesamte Strecke ganzjährig betrieben. In der Folge erwiesen sich weitere Schutzbauten als unumgänglich. Von 1952 bis 1962 beliefen sich die Kosten auf nahezu 3 Millionen Franken, von denen etwas mehr als ein Drittel durch Beiträge der öffentlichen Hand gedeckt wurden. Ferner beteiligte sich die Bahn mit 109 000 Franken an den Kosten für die im Jahre 1955 erstellten Lawinenschutzbauten für das Bahnhofareal in Zermatt.

Parallel dazu setzte die Bahn die Erneuerung und Modernisierung ihrer festen Einrichtungen und ihres Rollmaterials fort. Von 1958 bis 1964 wurde für diesen Zweck ein Betrag von 21 Millionen Franken aufgewendet. Weitere Bauten mit einem Kostenaufwand von annähernd 7 Millionen Franken sind für die nächsten Jahre vorgesehen.

Trotz dieser Lasten und der einem Winterbetrieb anhaftenden Schwierigkeiten, trotz der Krisenjahre und trotz der zwei Weltkriege ist die finanzielle Lage der Bahn gesund geblieben. Das Aktienkapital erhöhte sich nach verschiedenen Änderungen von 2,5 Millionen Franken im Jahre 1888 auf 7,5 Millionen Franken im Jahre 1964 und erlaubte folgende Dividendenauszahlungen: Bis 1911 im Mittel 4,6 Prozent (5 Jahre ohne Dividende), von 1912 bis 1921 im Mittel 1,15 (8 Jahre ohne Dividende), von 1922 bis 1927 5,25 im Durchschnitt (1 Jahr ohne Dividende), von 1928 bis 1952 1,93 im Mittel (ohne Dividende von 1931 bis 1944), von 1953 bis 1960 5,12 im Mittel und ab 1961 7 Prozent. Der Mittelwert belief sich in 76 Jahren auf 3,45 Prozent.

Diese finanziellen Ergebnisse spiegeln den beinahe stetigen Aufschwung wider, den die Bahn erlebt hat. Mit Ausnahme der Jahre 1915 bis 1919 schloss die Betriebsrechnung stets mit einem Überschuss ab. Dies gilt auch für die Kriegs-

jahre von 1939 bis 1945, wobei die Schweizer Gäste die Abwesenheit der Ausländer bis zu einem gewissen Masse ausgleichen konnten. Seit Betriebsbeginn wuchs die Zahl der beförderten Gäste ständig. 1891 waren es deren 34000, 1911 bereits 97000; nachdem die Zahl 1931 auf 228000 angestiegen und 1940 auf 115000 zurückgegangen war, stieg sie 1946 auf 273000, 1957 auf 630000 und überschritt im Jahre 1964 die Millionengrenze.

Das Gewicht der beförderten Güter stieg von 1500 Tonnen im Jahre 1891 auf 15000 Tonnen im Jahre 1907, 16000 Tonnen im Jahre 1932, 6000 Tonnen im Jahre 1940, 20000 Tonnen im Jahre 1946 und 92000 Tonnen im Jahre 1957 (Arbeiten der Grande Dixence AG). Im Jahre 1964 erreichte es 79000 Tonnen.

Parallel dazu erhöhten sich die Betriebseinnahmen von 323000 Franken im Jahre 1891 auf 737000 im Jahre 1911. Sie stiegen auf ein erstes Maximum von 1 200000 Franken im Jahre 1929, gingen dann bis auf 573000 Franken zurück im Jahre 1940 und stiegen seither stetig, auf 1 572000 im Jahre 1946, 4 440000 im Jahre 1957 und 8 530000 Franken im Jahre 1964.

Die Aufwärtsentwicklung des Verkehrs nach dem Zweiten Weltkrieg erklärt sich einerseits aus dem Aufschwung der an der Bahn liegenden Ortschaften. In Zermatt erhöhte sich die Zahl der Hotels von 37 im Jahre 1945 auf 76 im Jahre 1964. Die Zahl der Betten in Hotels und Pensionen stieg im gleichen Zeitraum von 2084 auf 3860. Darüber hinaus verhalfen aber auch der Bau von Kraftwerken im Visper- und Zermattental, die private Bautätigkeit und die Einführung einiger Industriezweige wie die Ausbeutung von Granitvorkommen für Bauplatten und die Herstellung elektrischer Apparate (St. Niklaus) sowie die Holzindustrie im Tal der Bahn zu einem guten Gedeihen.

II

Die Brig-Visp-Zermatt-Bahn hat eine Betriebslänge von 43,979 Kilometern, wovon 43,396 auf eigenes Geleise entfallen. Die Adhäsionsstrecken umfassen 82,4 Prozent der Gesamtlänge mit einer maximalen Neigung von 25 Promille, die Zahnradstrecken machen 17,6 Prozent aus, mit einer maximalen Neigung von 125 Promille. Von den zehn Brücken mit einer Spannweite von mehr als 10 Metern wurden sechs seit 1947 erneuert; es ist beabsichtigt, noch zwei Metallbrücken durch Konstruktionen aus armiertem Beton zu ersetzen. Die Strecke weist ferner acht Tunnels auf und ist heute durch Galerien von einer Totallänge von 1812 Metern gegen Lawinen geschützt. Dazu kommen zahlreiche Schutz- und Regulierungsbauten im Flussbett der Mattervispa, die durch die Bahngesellschaft in den Schluchten von Kipfen ausgeführt wurden. Das Bahngeleise selbst wurde zwischen Visp und Zermatt vollständig erneuert. Man zählt fünf Industriegeleise-Anschlüsse. Davon entfällt ein Anschluss auf das Gebiet der Furka-Oberalp-Bahn in Brig. Weiter kommt ein provisorisches Industriegeleise für die Grande Dixence hinzu.

Im Bahnhof Brig ist die Bahn direkt mit der Furka-Oberalp-Bahn verbunden; ein zwischen den beiden Gesellschaften abgeschlossener Vertrag regelt die Benützung der gemeinsamen Station. Ferner regeln die mit den Schweizerischen

Bundesbahnen abgeschlossenen Mitbenützungsverträge die betriebliche Zusammenarbeit auf den Bahnhöfen Brig und Visp. In Visp befinden sich auch die Werkstätten und Depots der Gesellschaft.

Die Modernisierung der Sicherheitsanlagen geht weiter. So wurden auf der gesamten Strecke automatische Streckenblocks erstellt, mit Fernsteuerung von Brig aus. Das Rollmaterial umfasst 11 elektrische Motorwagen und 42 Personenwagen, davon 26 moderner Ausführung; sie bieten Platz für insgesamt 2484 Personen. Die Gesellschaft besitzt weiter 79 Güterwagen und 4 Gepäckwagen mit Postabteilen.

III

Die Gesellschaft ersuchte mit Schreiben vom 14. Dezember 1964 um Erneuerung ihrer am 20. Dezember 1966 ablaufenden Konzession für weitere 80 Jahre.

Nachdem die Gesellschaft darauf aufmerksam gemacht worden war, dass ohne Vorliegen zwingender Gründe die Eisenbahnkonzessionen nurmehr auf 50 Jahre erneuert werden, hat sie das Gesuch in diesem Sinne geändert.

Nach Hervorhebung der Wichtigkeit der Bahn in der Vergangenheit wie auch in der Gegenwart unterstreicht die Gesuchstellerin vor allem ihre fortwährenden Bemühungen um eine weitere Leistungssteigerung und versichert, sie sei in der Lage, in Zukunft noch einen intensiveren Betrieb zu gewährleisten. Die Gesellschaft vertritt die Meinung, dass der Personentransport, der heute mehr als drei Viertel des Verkehrsertrages ausmacht, auch weiterhin vorherrscht, hauptsächlich auch im Hinblick auf die fortwährende Entwicklung des Fremdenortes Zermatt. Weitere Betriebsverbesserungen sind bereits geplant, so die Einführung von Pendelzügen zwischen Täsch und Zermatt, um dem durch den Bau einer Fahrstrasse von St. Niklaus nach Täsch zu erwartenden weiteren Verkehrstrom besser gewachsen zu sein. Die Gesellschaft interessiert sich übrigens auch für die Entwicklungsmöglichkeiten, die ein Strassentransport bieten kann. Aus diesem Grunde hat sie ein Konzessionsgesuch für einen Autobetrieb zwischen Visp und Täsch eingereicht; dieser ist als Ergänzungsbetrieb vorgesehen, denn nur die Bahn selbst ist in der Lage, Tagesverkehrsspitzen von mehr als 4500 Personen zu bewältigen (Gesellschaftsreisen usw.). Einen solchen Transport allein auf der Strasse auszuführen, würde die Inverkehrsetzung einer übermässigen Anzahl von Strassenfahrzeugen erfordern.

IV

Die Generalstabsabteilung des Eidgenössischen Militärdepartementes und die Generaldirektion der PTT-Betriebe erhoben in ihren Stellungnahmen keine Einwendungen gegen eine Konzessionserneuerung. Die Schweizerischen Bundesbahnen und die Furka-Oberalp-Bahn hatten ebenfalls keine Bemerkungen anzubringen. Letztere brachte dem Departement zur Kenntnis, dass Verhandlungen mit der Brig-Visp-Zermatt-Bahn über das Recht auf Benützung der Schmalspureinrichtungen in Brig, die zum Teil auf Boden der Schweizerischen Bundesbahnen liegen, im Gange seien. Die Berner Alpenbahngesellschaft Bern-Lötsch-

berg-Simplon begrüsst die Konzessionserneuerung, indem sie hauptsächlich auf die Wichtigkeit der Bahn als Anschlussunternehmen an ihr Verkehrsnetz hinweist. Die Gornergratbahn, die unter gemeinsamer Leitung mit der Brig-Visp-Zermatt-Bahn steht, befürwortet ebenfalls die Erneuerung. Die Oberzolldirektion bringt keine grundsätzlichen Einwendungen vor, fragt aber, ob in den Konzessionsbestimmungen die Bahngesellschaft angehalten werden könne, der Zollkreisdirektion in Lausanne Kenntnis von allfälligen Umbauplänen für den Bahnhof Zermatt zu geben, damit die den Zollorganen für die Kontrolle der Gepäckabfertigung zur Verfügung gestellten Räumlichkeiten dem heutigen Verkehr besser angepasst werden können. Da jedoch Artikel 7 des beiliegenden Entwurfs für einen Bundesbeschluss vorsieht, dass jede Änderung an den Einrichtungen der Bahn durch die Aufsichtsbehörde genehmigt werden muss, wäre es unzweckmässig, bereits in der Konzession für diesen Fall spezielle Modalitäten festzulegen. Wir haben den von der Oberzolldirektion vorgebrachten Wunsch der Bahngesellschaft zur Kenntnis gebracht, und es wird im gegebenen Zeitpunkt Sache der Plangenehmigungsbehörde sein, darüber zu wachen, dass die Bedürfnisse der Zolldienste im Verhältnis zur Bedeutung, die sie für den Bahnbetrieb darstellen, berücksichtigt werden.

Das Bau- und Forstdepartement des Kantons Wallis stellte in seiner Vernehmlassung vom 2. Juni 1965 eine Anzahl Begehren, teils in seinem Namen, teils im Auftrag der von ihm begründeten Gemeinden. Ausser dem Rückkaufsrecht für den Kanton und die Gesamtheit der durch die Bahn berührten Gemeinden und einer Vertretung des Kantons Wallis im Verwaltungsrat der Bahn, verlangte er namentlich, dass der Bahn verschiedene Massnahmen zur Beseitigung von Hindernissen im Strassenverkehr (Niveauübergänge, Bahnhofplätze Brig und Visp) auferlegt würden. Später hat sich der Kanton entschlossen, das Rückkaufsrecht nur für den Kanton zu beanspruchen, da der Einbezug der 13 von der Bahn berührten Gemeinden zu unnötigen Komplikationen führen würde. Was die Vertretung der kantonalen Behörde im Verwaltungsrat der Bahn anbelangt, verweisen wir auf unsere Botschaft vom 30. November 1964 betreffend die Erteilung einer neuen Konzession an die Pilatusbahn (BBl 1964 II, 1331); im vorliegenden Fall handelt es sich ebenfalls um eine Bahn, die heute nicht in den Genuss einer Hilfeleistung durch die Eidgenossenschaft kommt und folglich auch nicht gezwungen werden kann, im Verwaltungsrat eine Vertretung der öffentlichen Hand anzunehmen, da die Bedingungen des Artikels 14 des Eisenbahngesetzes nicht erfüllt sind. Was die Verbesserung der Niveauübergänge betrifft, weist das Eidgenössische Amt für Strassen- und Flussbau darauf hin, dass es die Beseitigung des Niveauüberganges in Gamsen im ersten heute in Vorbereitung stehenden Sanierungsprogramm vorsehe. Die Niveauübergänge von Brigerbad und Lalden sollen in einem spätern Programm einbezogen werden, da die Projekte noch nicht erstellt sind. Die Beseitigung des Niveauüberganges westlich von Visp auf der Hauptstrasse Nr. 9 war ins Sofortprogramm der mit diesen Fragen beauftragten Kommission aufgenommen worden; die Verwirklichung stösst aber auf erhebliche Schwierigkeiten praktischer Natur. In voller Würdigung der Bedeutung der aufgeworfenen Fragen machte das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirt-

schaftsdepartement die zuständige kantonale Behörde darauf aufmerksam, dass diese Probleme technischer und finanzieller Natur ein vorgängiges Studium und ein Plangenehmigungsverfahren erfordern. Sie müssen im Rahmen der Bestimmungen des Eisenbahngesetzes und des Bundesbeschlusses vom 21. Februar 1964 über Beiträge an die Aufhebung oder Sicherung von Niveauübergängen (AS 1964, 1272) gelöst werden, d. h. auf Grund von allgemeinrechtlichen Regeln und nicht durch Einzelbestimmungen in einer Konzession, deren Ziel darin besteht, die Rechte und Pflichten einer Bahnunternehmung zu umschreiben. Für die Verhältnisse auf den Bahnhofplätzen von Brig und Visp ist die Tatsache erwähnenswert, dass die Gesellschaft der Brig-Visp-Zermatt-Bahn ganz oder zum Teil Grund und Boden benützt, der nicht in ihrem Eigentum steht. Auch hier wird nur eine wohldurchdachte Lösung helfen, die in Zusammenarbeit mit allen Beteiligten gemacht werden muss.

In ihrer Stellungnahme vom 24. Januar 1966 hat sich die Bahn bereit erklärt, in Verbindung mit der Aufsichtsbehörde und den übrigen Interessierten alle Möglichkeiten zur Lösung der von den kantonalen Behörden gestellten Begehren im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen zu prüfen. Die Bahn macht darauf aufmerksam, dass sie bereits beim Studium zur Verbesserung des Bahnhofplatzes Brig mitwirkt und dass sie zu einer gleichen Zusammenarbeit für den Bahnhofplatz von Visp bereit sei. Da die Brig-Visp-Zermatt-Bahn zwischen Brig und Visp parallel zur Linie der Bundesbahnen verläuft, hat erstere ferner ihre grundsätzliche Zusage zur Ermöglichung von Industrieanschlüssen zwischen den Schweizerischen Bundesbahnen und Dritten erteilt, soweit dies technisch durchführbar ist und der störungsfreie Verkehr ihrer Züge gewährleistet bleibt, unter Vorbehalt der gesetzlichen Bestimmungen und der Genehmigung durch die Aufsichtsbehörde.

Wir sind der Meinung, dass diese Erklärungen die vom Kanton Wallis gewünschten Garantien geben.

V

Die von uns durchgeführte Untersuchung und die eingegangenen Stellungnahmen erlauben die Schlussfolgerung, dass der Verkehr auf der Linie Brig-Visp-Zermatt nicht zweckmässiger und wirtschaftlicher durch ein anderes Verkehrsmittel bedient werden kann; auch stehen die Interessen der Landesverteidigung einer Konzessionserneuerung nicht entgegen. Folglich können die im Artikel 5, Absatz 1 des Eisenbahngesetzes enthaltenen Bedingungen zur Erneuerung einer Konzession als erfüllt betrachtet werden.

Der Inhalt des Konzessionsentwurfes entspricht jenem der Bundesbeschlüsse, die Sie seit Inkraftsetzung des neuen Eisenbahngesetzes angenommen haben.

Wie bereits erwähnt, hat sich die Gesuchstellerin mit dem Vorschlag für eine Erneuerung um 50 Jahre einverstanden erklärt (Art. 2). Artikel 5 schreibt die Spurweite und das zu verwendende Stromsystem vor, um die Verbindung mit der Furka-Oberalp-Bahn sicherzustellen. Die Beförderungspflicht – wie sie in Artikel 9 umschrieben ist – berücksichtigt die allgemeine Aufgabe, die dieser Eisen-

bahn in der von ihr bedienten Gegend auferlegt ist. Die Bestimmungen des Artikels 10 erlauben der Bahn, wie bisher nicht das Taxschema der Bundesbahnen, sondern besondere Taxen eines Spezialtarifes im Rahmen der gesetzmässigen Vorschriften anzuwenden, vorbehältlich der Genehmigung durch die Aufsichtsbehörde. Das im Artikel 14 enthaltene Rückkaufsrecht zugunsten des Kantons Wallis entspricht dem von der kantonalen Behörde geäusserten Begehren. Dieses Recht war übrigens bereits in der ablaufenden Konzession enthalten.

Der Kanton Wallis hat dem Wortlaut des beiliegenden Entwurfs zu einem Bundesbeschluss zugestimmt.

Die Verfassungsmässigkeit der Vorlage – einfacher Bundesbeschluss – beruht auf Artikel 5, Absätze 1 und 2 des Eisenbahngesetzes, das sich auf die Artikel 23, 24^{ter}, 26, 34, Absatz 2, 36 und 64 der Bundesverfassung stützt.

VI

Auf Grund dieser Ausführungen empfehlen wir Ihnen, dem Entwurf zu einem Bundesbeschluss über die Erteilung einer neuen Konzession für die Brig-Visp-Zermatt-Bahn Ihre Zustimmung zu geben.

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

Bern, den 19. April 1966.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Schaffner

Der Bundeskanzler:

Ch. Oser

(Entwurf)

Bundesbeschluss über die Erteilung einer neuen Konzession für die Brig–Visp–Zermatt-Bahn

*Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,*

gestützt auf Artikel 5 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957¹⁾,

nach Einsicht in ein Gesuch der Brig–Visp–Zermatt-Bahn vom 14. Dezember 1964,

nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 19. April 1966,

beschliesst:

I

Der Brig–Visp–Zermatt-Bahn wird unter den nachstehend aufgeführten Bedingungen eine neue Konzession für Bau und Betrieb einer Schmalspurbahn mit teilweisem Zahnradbetrieb erteilt.

Art. 1

Die Bundesgesetze sowie alle übrigen bundesrechtlichen Vorschriften über Bau und Betrieb der vom Bund konzessionierten Eisenbahnen sind zu beachten. Gesetzgebung

Art. 2

Die Konzession wird für die Dauer von 50 Jahren, d. h. vom 21. Dezember 1966 bis 31. Dezember 2016, erteilt. Dauer

Art. 3

Die Unternehmung hat ihren Sitz in Lausanne. Sitz

¹⁾ AS 1958, 335.

Art. 4

Strecke Die Konzession gilt für die Strecke Brig–Visp–Zermatt.

Art. 5

Spurweite und Stromart Die Bahn wird mit einer Spurweite von einem Meter und mit Einphasen-Wechselstrom von 11 000 Volt Nennspannung betrieben.

Art. 6

**Lärm-
bekämpfung** 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, welche von der Aufsichtsbehörde genehmigt worden sind. Diese Behörde ist berechtigt, auch nach Erstellung der Anlagen und Fahrzeuge deren Änderung zu verlangen, 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 dem Inkrafttreten durch die Aufsichtsbehörde genehmigen zu lassen.

Art. 9

Beförderungspflicht und Wagenklassen ¹ Die Konzessionärin übernimmt die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Tieren und Gütern.
² Die Aufsichtsbehörde bestimmt, welche Wagenklassen zu führen sind.

Art. 10

Tarife ¹ Die Konzessionärin ist verpflichtet, Abonnemente zu ermässigten Taxen auszugeben.
² 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

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. Personal-
fürsorge

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

Art. 13

Den eidgenössischen Beamten, denen die Aufsicht über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen obliegt, ist zu jeder Zeit freie Fahrt und freier Zutritt zu allen Teilen der Anlagen 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. Kontrolle

Art. 14

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

II

Der Bundesrat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Erteilung einer neuen Konzession für die Brig-Visp-Zermatt-Bahn (Vom 19.April 1966)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1966
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	18
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	9469
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	05.05.1966
Date	
Data	
Seite	681-691
Page	
Pagina	
Ref. No	10 043 257

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.