

„Mit dem Entscheide über den vorliegenden Konflikt, betreffend „Souveränitätsrechte an dem Fluß Roth, zwischen den Kantonen Bern „und Aargau, den Bundesrath zu beauftragen; es sodann den Parteien „anheimstellend, ob sie bei diesem Entscheide sich beruhigen, oder den „Rekurs an die Bundesversammlung ergreifen wollen.“

Schließlich ist zu bemerken, daß Hr. Ständerath Jaquet es übernommen, diesen Antrag in französischer Sprache zu begründen, und daß die Herren Nationalräthe Eberle und Rambert verhindert waren, an der Kommissionalberathung Theil zu nehmen.

Bern, den 21. Dezember 1870.

Im Namen der Kommission der Bundesversammlung,
Der deutsche Berichterstatter:
Jost Weber, Ständerath.

B e r i c h t

der

nationalrätlichen Kommission über den Staatsvertrag be-
treffend die Konzession der Bodenseegürtelbahn.

(Vom 23. Dezember 1870.)

Tit. I

Indem ich mir die Ehre gebe, Ihnen den Kommissionalbericht in deutscher Sprache vorzulegen, glaube ich, nicht nöthig zu haben, Ihnen des Nähern auseinanderzusetzen, daß es sich hier, gleichwie bei andern Staatsverträgen, nur um einfache Annahme oder Verwerfung des ganzen Vertrages handeln kann.

Es ist ein altes Tractandum, welches heute der Erledigung harret. Schon im Dezember 1863 hatte eine Gesellschaft von Banquiers die Konzession für den Bau der Bodenseegürtelbahn incl. Bahn nach Feldkirch nachgesucht und von den Räten erhalten. Ob diese Konzession verlangt worden war, um die Bahn zu bauen oder deren Erbauung durch Andere zu hindern, bleibt dahingestellt. Die Konzession wurde erteilt und im Jahr 1868 ein bezüglicher Staatsvertrag mit den dabei beteiligten Staaten Oesterreich und Baiern abgeschlossen.

In Folge Fallenlassens der Konzession von Seiten der Konzessionäre erlosch dieselbe; dadurch wurde zugleich der Staatsvertrag gegenstandslos und fiel dahin.

Unter ganz veränderten Konstellationen wurde verflorrenes Jahr von einem Konfortium die Konzession für die Bodenseegürtelbahn mit Einschluß der sog. Vorarlbergerbahnen abermals nachgesucht und im Dezember von uns genehmiget. Die Veränderung der Konstellation besteht darin, daß der Schwerpunkt des Unternehmens in erster Linie nicht mehr in der direkten Verbindung des schweizerischen Bahnnetzes mit dem bayerischen liegt, sondern in dem Anschluß an die für den Augenblick freilich weder konzedierte noch übernommene, aber doch der Realisirung entgegenstehende Bahn von Innsbruck über den Arlberg, einer präsumtiven Weltbahn.

Währenddem daher die im Jahre 1865 erteilte, aber niemals in Kraft erwachsene Konzession und der bezügliche Staatsvertrag nur die Verbindung von Feldkirch und von Lindau aus nach dem nördlichen Theil der Schweiz im Auge hatte, mußte bei der Konzession von 1869 ein ganz neuer Faktor in Berücksichtigung gezogen werden; nämlich die kürzeste Verbindung zwischen Feldkirch beziehungsweise der untern Donau und dem Orient, und den westlich und südwestlich gelegenen Theilen der Schweiz. Eine ganz naturgemäße Konsequenz dieser Idee war die Fixirung eines der Wallenseelinie möglichst nahe liegenden Einmündungspunktes in die vereinigten Schweizerbahnen, also die Verlegung des in der ersten Konzession geforderten Uebergangspunktes von Rütli nach Buchs.

So wurde die Konzession zwischen dem konzessionirenden Kanton St. Gallen und dem Konfortium vereinbart und von Ihnen genehmiget, und im Anschlusse an dieselbe ein neuer Staatsvertrag entworfen, für welchen nun Ihre Zustimmung nachgesucht wird.

In dieser Verlegung des Rheinüberganges nach Buchs statt nach Rütli besteht demnach der wesentliche Unterschied zwischen der heutigen und der frühern Konzession, dem heutigen und frühern Staatsvertrag, jedoch mit dem Unterschiede zu Gunsten des ersteren, daß außerdem noch ein dritter Uebergang in der Nähe von Oberriet vorbehalten bleibt.

Im Uebrigen bieten die beiden Verträge wenig Abweichendes dar.

Es ist nun unsere Aufgabe, zu untersuchen, ob in dem heute vorliegenden Staatsvertrag alle Ansprüche und Rechte der Schweiz — immerhin innerhalb der Schranken des Zulässigen und Erreichbaren — gewahrt seien oder nicht.

Unsere Antwort ist ein volles und unbedingtes Ja.

Daß die staatshoheitlichen, militärischen und fiskalischen Interessen der Schweiz durch den Vertrag in keiner Weise beeinträchtigt und gefährdet seien, ist unbestritten. Es kann daher nur die Frage aufgeworfen werden, ob nicht die Verkehrsinteressen in solchem Umfange bedroht erscheinen, daß wir dadurch gezwungen würden, den Standpunkt unsers bisherigen Eisenbahnrechtes und denjenigen nachbarlicher Rücksichten verlassend, dem Vertrag unsere Zustimmung zu versagen.

Schon bei der Berathung der Konzession im Dezember vorigen Jahres hatte eine Minderheit hier im Rath das Verlangen gestellt, daß außer den beiden in derselben vorgesehenen Rheinübergängen noch ein dritter, in der Nähe von Oberriet als *conditio sine qua non* in die Konzession aufzunehmen sei, ein Uebergang also, der von den Konzessionären hätte ausgeführt werden müssen gleich den beiden andern. Die überwiegende Mehrheit des Nationalrathes konnte sich aber nicht entschließen, diese Anschauung zu der seinigen zu machen; sie begnügte sich, von richtigem Tact geleitet, damit, den Bundesrath zu beauftragen: bei den zu pflegenden Unterhandlungen betreffend den in der Konzession für die betreffenden Eisenbahnen vorgesehenen Staatsvertrag nicht nur die im Art. 13 des Gesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen enthaltenen Grundsätze, sondern speziell die allgemeinen schweizerischen Verkehrsinteressen mit Rücksicht auf die direktesten Verbindungen der ostschweizerischen Bahnen mit der Brennerbahn nachdrucksamst im Auge zu behalten.

Gestatten Sie, Herr Präsident, meine Herren, Ihrer Kommission, diese Redewendung etwas näher ins Auge zu fassen. Man hat demnach angenommen, es handle sich vorab um das Wohl der ostschweizerischen Eisenbahnen, welche dasjenige der gesammten Eidgenossenschaft nach dieser Richtung involvire. Unter ostschweizerischen Bahnen können unseres Wissens außer einigen Embryonen nur die Nordostbahn und die Union suisse verstanden sein. Bis zur Stunde haben wir aber noch nichts davon gehört, daß letztere Gesellschaft eine besondere Wahrung ihrer Interessen durch den Bund nöthig gehabt oder verlangt habe.

Es sind somit weder allgemein schweizerische, noch speziell ostschweizerische, sondern höchstens nordostbahnlische Interessen zu vertheidigen gewesen; und da letztere vermöge der Natur der Dinge in etwelchem Widerspruch mit denjenigen der Union suisse stehen, so gestaltet sich

in praxi der Streit zu einer Differenz zwischen beiden Bahnen, wie wir es seiner Zeit bei Berathung der Konzession deutlich genug ersehen haben, der Hauptsache nach also zu einer Art von Hausstreit, in welchem der Bund nicht Partei nehmen kann.

Freuen wir uns der Thatsache, daß beide Bahnen von den in Frage stehenden Anschlüssen ihren Gewinn ziehen werden.

Es ist in der That nicht einzusehen, daß allgemein schweizerische Interessen auf dem Spiele stehen, wenn es sich bloß um die Alternative handelt, ob in Zukunft die aus Ungarn kommende Frucht über Buchs und Wesen oder über Romanshorn nach Zürich und der Westschweiz, über Zürich und den Bözberg oder über Romanshorn, Winterthur und Waldshut nach Basel gehen werde.

Dagegen ist allerdings ein schwarzer Punkt am Horizont, eine Frage, die mit dem berührten Hausstreit nichts zu schaffen hat: die nämlich, ob nicht dafür zu sorgen sei, daß die Konkurrenzfähigkeit der Union suisse und der Nordostbahn durch Abkürzung der Bahn von Feldkirch nach Konstanz, indem sie über Oberriet statt über Lautrach geführt wurde, hergestellt und gegenüber einer Eisenbahn, die in früherer oder späterer Zeit von Lindau aus, dem rechten Bodenseeufer entlang nach dem Eisenbahnknotenpunkt Enge geführt werden wird. Beide Strecken erhielten eine beinahe gleiche Länge, von etwa 120 Kilometern, während der Umweg über Lautrach-St. Margrethen die Bahn auf Schweizergebiet um etwa 10 Kilometer verlängern würde.

Im Hinblick auf diesen offenbaren Nachtheil würde es auch Ihre Kommission sehr gerne gesehen haben, wenn die Zweigbahn nach Oberriet in die Konzession und den Staatsvertrag als integrierender Bestandtheil des konzessionirten Netzes aufgenommen worden wäre; ganz abgesehen davon, daß ein, wenn auch kleiner Landestheil seine direkten Vortheile, welche indessen überschätzt werden, aus dieser Zweigbahn gezogen hätte.

Der Bundesrath hat sich die Erfüllung der ihm gewordenen Mission wahrlich nicht leicht gemacht, und wenn seine und seiner Vertreter Bemühungen auch nicht mit vollständigem Erfolge gekrönt wurden, so bleibt die Beharrlichkeit, mit welcher er die Erreichung seines Zieles verfolgte, dennoch aller Anerkennung werth. Wir stehen nicht an, zu erklären, daß er an die äußerste Gränze berechtigter PreSSION streift.

Die Botschaft zählt Ihnen auf, welche Anläufe alle gemacht wurden; es ist überflüssig, dieselben hier zu wiederholen.

Den drei Varianten der Hauptforderung:

- 1) Abkürzung der Linie Feldkirch-St. Margrethen,
- 2) Bau einer Zweigbahn Feldkirch-Oberriet auf Kosten der Konzeßionäre,
- 3) Aufstellung eines Differentialtarifes für Feldkirch-Lautrach-St. Margrethen

wurde ein entschiedenes non possumus entgegengesetzt, sogar mit der eventuellen Verweigerung jeglichen Anschlusses, und — wenn wir billig sein wollen, vom Standpunkte Oesterreichs aus gewiß nicht ohne Be-
rechtigung.

Die erste Zumuthung hätte zur Folge gehabt, daß die Bahn von Gözis hinweg mit Umgehung des großen, industriellen Dornbirn und Schwarzach in gerader Linie über ungünstiges Terrain nach St. Margrethen resp. Brugg hätte geführt werden müssen. Die zweite Zumuthung, sowie die dritte würde sowohl eine Schädigung der Konzeßionäre als auch voraussichtlich eine direkte Einbuße des österreichischen Fiskus als Zinsgaranten in sich geschlossen haben.

Wenn nun auch schließlich neben den Verkehrserleichterungen, wie solche durch Annahme der schweizerischen Vorschläge bezüglich der Post-, Telegraphen- und Zollverhältnisse und namentlich der Fürsorge für Vermeidung einer Kopfstation in Lautrach erlangt wurden, eine weiter gehende Zusicherung nicht erhältlich war, als diejenige der Gestattung eines Anschlusses in der Richtung nach Oberriet, so ist Ihre Kommission doch der Ansicht, daß damit Alles erreicht worden ist, was vernünftigerweise von einem Eisenbahnunternehmen resp. dem dasselbe beschützenden Staat gefordert werden konnte, das nun einmal den konkreten Verhältnissen zufolge sich wenigstens zum Theil zu einem Konkurrenzunternehmen gegenüber den herwärtigen Eisenbahnen gestaltet.

Auf andere uns nahe liegende Eisenbahnkomplifikationen angewendet, haben unsere Anforderungen an die Konzeßionäre und an Oesterreich wenig mehr Berechtigung gehabt, als wenn wir z. B. den Anschluß der badischen Bahn in Kreuzlingen an die Bedingung geknüpft hätten, daß Baden auf seine eigenen Kosten dem Kanton Schaffhausen die Randbahn erstellen müsse.

Durch die von Oesterreich und dem Konsortium an den Tag gelegte Nachgiebigkeit haben wir doch wenigstens so viel erreicht, daß die Principienfrage zu einer Geldfrage untergeordneter Wichtigkeit herabgesunken ist.

Wir können ohnehin der Anschlussfrage von Oberriet dormalen eine praktische Tragweite nicht zuerkennen und noch für so lange nicht, bis das vorarlbergische Netz, welches keine nennenswerthe Erträgnisse liefern kann, seine Ergänzung in der Arlbergbahn gefunden haben wird.

Erhebt sich dereinst diese Bahn wirklich zur Weltbahn und wird die Befiegung einer eventuellen rechtsseitigen Bodenseegürtelbahn zu einer Lebensfrage für die beiden ostschweizerischen Gesellschaften, so würden sich ohne Zweifel die Mittel zur Erbauung des kleinen Stückes Feldkirch-Oberriet, welches nicht mehr als $1\frac{1}{2}$ Million Fr. kosten wird, ohne Schwierigkeit finden lassen.

Ihre Kommission beantragt Ihnen also einstimmig die Annahme des vom Ständerathe und den Regierungen von Oesterreich und Baiern bereits ratifizirten Vertrages. *)

Bern, den 23. Dezember 1870.

Namens der nationalrätlichen Kommission,
Der Berichterstatter:
Dr. Zürcher.

*) Die Ratifikation wurde von den eidg. Rätthen ausgesprochen: Ständerath 20., Nationalrath 23. Dezember 1870.

Bericht der nationalrätlichen Kommission über den Staatsvertrag betreffend die Konzession der Bodenseegürtelbahn. (Vom 23. Dezember 1870.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1871
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	05
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	04.02.1871
Date	
Data	
Seite	154-159
Page	
Pagina	
Ref. No	10 006 787

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.