

Bundesblatt

116. Jahrgang

Bern, den 26. November 1964

Band II

*Erscheint wöchentlich. Preis 33 Franken im Jahr, 18 Franken im Halbjahr zuzüglich
Nachnahme- und Postbestellungsgebühr
Einrückungsgebühr: 50 Rappen die Petitzeile oder deren Raum. — Inserate franko an
Stämpfli & Cie., 3000 Bern*

9108

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung über die Erteilung einer neuen Konzession für die St. Gallen–Gais–Appenzell–Altstätten-Bahn

(Vom 30. Oktober 1964)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir beehren uns, Ihnen mit dieser Botschaft den Entwurf eines Bundesbeschlusses über die Erteilung einer neuen Konzession für die St. Gallen–Gais–Appenzell–Altstätten-Bahn zu unterbreiten.

I

Mit Beschluss vom 25. Juni 1885 (EAS 8, 167) erteilte die Bundesversammlung den Herren Dr. Otto Roth und Johann Tobler in Teufen und E. Zollikofer-Wirth in St. Gallen zugunsten einer zu bildenden Aktiengesellschaft eine Konzession für Bau und Betrieb einer Strasseneisenbahn von St. Gallen nach Gais. Die Konzession ist für die Dauer von 80 Jahren verliehen worden. Der Bahn wurde Benützung der Staatsstrasse von St. Gallen nach Gais zugestanden und Meterspur vorgeschrieben. Ferner wurde die Verwendung von Zahnstangen auf starken Steigungen vorgesehen. Der Betrieb ist am 1. Oktober 1889 mit Dampflokotiven aufgenommen worden. Die Unternehmung bezeichnete sich als Appenzeller Strassenbahn. Im Verlauf der Jahre 1887 bis 1898 strebten die Initianten C. Sonderegger, Landammann, und J. U. Deutsch, Ingenieur, in Appenzell, die Herstellung einer Bahnverbindung von Appenzell nach Gais, eventuell von Eggerstanden nach Gais an, jedoch ohne Erfolg. Dagegen vermochte die Appenzeller Strassenbahn die Grundlagen für die Fortsetzung der

Bahnlinie nach Appenzell zu schaffen. Mit Bundesbeschluss vom 10. Oktober 1902 (EAS 18, 199) wurde ihre Konzession auf die Strecke von Gais nach Appenzell ausgedehnt und unter anderem mit dem Zusatz versehen, dass der Bundesrat die Einführung des elektrischen Betriebes gestatten kann. Ferner wurden die Tarifbestimmungen der Konzession abgeändert. Der neue Streckenteil ist am 1. Juli 1904 in Betrieb genommen worden. Nachdem im Jahr 1920 erste Pläne zur Einführung der elektrischen Traktion auf der gesamten Strecke der Unternehmung fallengelassen worden waren, wurde die Elektrifikation am 20. März 1929 beschlossen und bis zum 22. Januar 1931 mit einem Aufwand von 1,8 Millionen Franken durchgeführt. Die finanziellen Mittel wurden auf dem Anleihe-nweg beschafft, wobei sich der Bund, gestützt auf das Bundesgesetz über die Unterstützung von privaten Eisenbahn- und Dampfschiffsunternehmungen zum Zwecke der Einführung des elektrischen Betriebes vom 2. Oktober 1919 (BS 7, 242), mit einem Betrag von 900000 Franken beteiligte.

Im Verlaufe der Jahre 1887 bis 1904 versuchten erfolglos wiederum die Initianten C. Sonderegger, Landammann, und J. U. Deutsch, Ingenieur, in Appenzell, ferner R. Fastenrath in Herisau, die Verwirklichung einer direkten Bahnverbindung von Appenzell nach Altstätten. Verwirklicht werden konnte dagegen der Plan der Initianten Fürspreh Schöbi, Gemeindeammann Segmüller und Kantonsrat Biroll in Altstätten, Ingenieur Strub in Zürich, Ingenieur Breuer in Freiburg und Gyr, Krauer & Co. in Zürich, Altstätten mit St. Gallen und Appenzell zu verbinden durch Bau eines Schienenstranges von Altstätten Station SBB nach Gais mit Anschluss an das bereits bestehende Netz der Appenzeller Strassenbahn. Den erwähnten Initianten erteilte die Bundesversammlung am 23. Juni 1905 (EAS 27, 146) zugunsten einer zu bildenden Aktiengesellschaft für die Dauer von 80 Jahren eine Konzession für Bau und Betrieb einer Schmalspurbahn von Altstätten Station SBB nach Gais zur Station der Appenzeller Strassenbahn. Die neue Bahnlinie wurde zur Nebenbahn erklärt. Die Konzession schreibt Meterspur eingleisig und elektrische Traktion vor und ermächtigt die Bahnunternehmung, auf starken Steigungen Zahnstangen zu verwenden. Der Betrieb ist am 14. November 1911 mit elektrischer Traktion aufgenommen worden. Damit schloss sich die Lücke im Schienennetz des Appenzellerlandes. Gemäss dem am 18./21. Januar 1911 (EAS 27, Anhang, 20) zwischen der Altstätten-Gais-Bahn und der elektrischen Strassenbahn Altstätten-Berneck auf die Dauer von 10 Jahren abgeschlossenen, am 21. Dezember 1911 vom Bundesrat genehmigten und periodisch erneuerten Betriebsvertrag wurde die eröffnete Linie bis zum Frühjahr 1950 von der zuletzt genannten Strassenbahn betrieben. Mit Bundesbeschluss vom 15. April 1915 (EAS 31, 63) wurde die Konzession bezüglich der Tarifbestimmungen abgeändert.

Am 14. Januar 1949 beschloss der Bundesrat, gestützt auf das Bundesgesetz vom 6. April 1939 über die Hilfeleistung an private Eisenbahn- und Schiffsahrtsunternehmungen (BS 7, 248), der St. Gallen-Gais-Appenzell- und der Altstätten-Gais-Bahn auf Gesuch hin und unter Vorbehalt ihrer Fusion höchstens 1050000 Franken für die finanzielle und technische Sanierung auszurichten. Am

14. Dezember 1949 stimmten die Aktionäre der Altstätten–Gais-Bahn und am 29. Dezember 1949 die Aktionäre der St. Gallen–Gais–Appenzell-Bahn der Fusion der beiden Bahnen zu. Am 28. März 1950 (VAS 1950, 263) übertrug die Bundesversammlung die der elektrischen Schmalspurbahn von Altstätten nach Gais erteilte und mit Bundesbeschluss vom 15. April 1915 (EAS 31, 63) in Bezug auf die Tarifbestimmungen abgeänderte Konzession zu den gleichen Bedingungen rückwirkend ab 1. Januar 1948 auf die elektrische Bahn St. Gallen–Gais–Appenzell. Die fusionierte Bahnunternehmung (Aktiengesellschaft) mit Sitz in Teufen nahm bei dieser Gelegenheit die Bezeichnung St. Gallen–Gais–Appenzell–Altstätten-Bahn an.

II

Die elektrische Schmalspurbahn St. Gallen–Gais–Appenzell–Altstätten (SGA) ist eine Bahn des allgemeinen Verkehrs und Nebenbahn im Sinne des Artikels 2, Absatz 1 des Eisenbahngesetzes (AS 1958, 335). Ihr Netz weist eine Eigentumslänge von 27,6 km auf. Davon entfallen 20,1 km auf Adhäsionsbetrieb mit Steigungen bis zu 59⁰/₀₀ und 7,5 km auf Zahnradbetrieb mit Steigungen bis zu 160⁰/₀₀. Die Betriebsgeleise mit einer Länge von 28,7 km liegen auf einer Gesamtstrecke von 21,3 km oder zu einem Anteil von 73,96⁰/₀ auf bahneigenem Trasse, auf einer Gesamtstrecke von 7,5 km oder zu einem Anteil von 26,04⁰/₀ beanspruchen sie den Fahrbahnraum von Strassen. Ein bereits von der Aufsichtsbehörde genehmigtes und ein ihr vorgeschlagenes Projekt sehen die Ausdehnung der Eigentrassierung in den gefährlichen Ortsdurchfahrten Lustmühle, Teufen und Buhler vor.

Der Personenverkehr der Unternehmung steht mit 88,5⁰/₀ der Verkehrseinnahmen (1962) im Vordergrund. Dem Einzelreiseverkehr dient die Bahn als allgemeines Verkehrsmittel zwischen den Kantonshauptorten St. Gallen und Appenzell einerseits und dem St. Galler Rheintal andererseits. Die beiden Endbahnhöfe St. Gallen und Altstätten stellen Verkehrsknotenpunkte dar (St. Gallen: Schweizerische Bundesbahnen, Bodensee–Toggenburg-Bahn, St. Gallen–Speicher–Trogen-Bahn, St. Gallen–Gais–Appenzell–Altstätten-Bahn; Altstätten: Schweizerische Bundesbahnen, Rheintalische Verkehrsbetriebe, St. Gallen–Gais–Appenzell–Altstätten-Bahn). Den Abonnementsverkehr bewältigt die Unternehmung in der Eigenschaft einer Vorortsbahn der Stadt St. Gallen. Im Ausflugs- und Gruppenreiseverkehr spielt die Bahn eine wesentliche Rolle als direkte Zubringerlinie in das verkehrstechnisch weitgehend erschlossene Erholungs- und Sportgebiet des Appenzellerlandes und Säntismassivs. Der in diesem Raum liegende und von der Appenzellerbahn zur Mitbenützung zur Verfügung gestellte Bahnhof Appenzell vermittelt Anschlüsse in Richtung Urnäsch (Säntis-Luftseilbahn, Luftseilbahn Jakobsbad–Kronberg) und in Richtung Weissbad und Wasserauen (Luftseilbahn Wasserauen–Ebenalp, Skilift Gartenwald–Ebenalp). Bereits werden einzelne Kurse der St. Gallen–Gais–Appenzell–Altstätten-Bahn von Appenzell über das Netz der Appenzellerbahn direkt nach Wasserauen geführt. Auch auf dem Streckenabschnitt Altstätten–Gais hat die Bahn im

Sommer wie im Winter touristische Bedeutung; im Winter bietet sie beispielsweise durch pendelweisen und rationellen Einsatz von Triebwagen zwischen Altstätten und Stoss willkommene zusätzliche Fahrgelegenheiten, die von den Skitouristen, welche die Piste Stoss-Altstätten befahren, rege benützt werden. Zusammen mit der St. Gallen-Speicher-Trogen-Bahn erschliesst sie ferner das von der Bevölkerung der Stadt St. Gallen sehr geschätzte Wandergebiet rund um den Gäbris; bei beiden Bahnen sind Rundfahrtbillette erhältlich, die zu Wanderungen zwischen Speicher und Teufen, Trogen und Bühler sowie Trogen und Gais Anreiz geben. Die Motorisierung im Strassenverkehr hat sich für die Bahnunternehmung nicht nachteilig ausgewirkt. Die Zahl der beförderten Personen stieg seit 1948 (Fusion) stetig an und wurde durch die Einföhrung der Tarifannäherung im Jahr 1959 spürbar günstig beeinflusst; sie betrug 1949 1 085 421 (51,1 % Einzelreiseverkehr, 1,1 % Gruppenreiseverkehr, 47,8 % Abonnementsverkehr) und stieg auf 1 542 309 im Jahr 1962 (44,9 % Einzelreiseverkehr, 3,2 % Gruppenreiseverkehr, 51,9 % Abonnementsverkehr). Die mittlere Reiseweite liegt seit 1949 zwischen 8 und 9 Kilometer und hat steigende Tendenz.

Der Güterverkehr spielt eine untergeordnete Rolle; er erreichte seit der Bahnfusion ein Maximum von 24,8 Prozent der Verkehrseinnahmen im Jahr 1953, fiel seither stetig und erreichte im Jahr 1962 den Stand von 16,5 Prozent. Die Beförderungsmenge dagegen hat nach Erreichung eines Tiefpunktes im Jahr 1959 wiederum steigende Tendenz. Auf den Transport von Reisegepäck entfielen im Jahr 1962 6,4 Prozent der Tonnenkilometer, auf die Postbeförderung 14,6 Prozent, auf den Viehtransport 8,1 Prozent und auf den Güterverkehr 70,9 Prozent.

Im Verlaufe der Jahre 1958 bis 1963 war die Bahn dank der Verkehrszunahme und Steigerung der Einnahmen in der Lage, Anschaffungen und Bauten selber zu finanzieren, so den Umbau der Stationen Altstätten Stadt und St. Gallen (mit Beteiligung der bezüglichen Gemeinde) sowie von Personenwagen, die Anschaffung von Maschinen und Einrichtungen für den Bahndienst sowie von drei Personenwagen, den Einbau von Sicherungsanlagen und die Trennung der Schiene von der Strasse. Das Rollmaterial wird ausschliesslich in der leistungsfähigen und ebenfalls modernisierten Werkstätte in Gais umgebaut und überholt.

Die Frage der Einföhrung eines Strassentransportdienstes (Trolleybus, Autobus) hatte von jeher eine gewisse Bedeutung zufolge der Tatsache, dass die Bahn teilweise Strassenraum beansprucht. Im Verlaufe der Jahre 1928 bis 1961 wurden diesbezüglich insgesamt 11 Gutachten eingeholt und Berichte ausgearbeitet, wovon sich lediglich zwei Gutachten für eine Betriebsumstellung aussprachen (1929 und 1959). Der Schienenbetrieb wurde als dem Strassentransportdienst überlegen erkannt im Hinblick auf die grössere Betriebssicherheit unter schwierigen topographischen und klimatischen Verhältnissen speziell im Winter (Höhenunterschiede von mehr als 500 m), in Berücksichtigung der raschen Leistungssteigerung mit minimalem Personalaufwand bei grossem und unvermitteltem Verkehrsanfall und angesichts eines Sitzplatzangebotes, das auf

der Strasse nur mit einem unverhältnismässigen Grosseinsatz von Transportmitteln erreicht werden könnte. Schliesslich hätte eine Betriebsumstellung wohl auch den Verzicht auf den heutigen günstigen Standort des Endbahnhofes St. Gallen unmittelbar neben dem SBB-Bahnhof bedeutet, weil ein Strassen-transportdienst aus Gründen des innerstädtischen Strassenverkehrs vom Stadtzentrum hätte ferngehalten werden müssen.

In finanzieller Hinsicht ist zu bemerken, dass – mit Ausnahme der Rechnungsperiode 1958 – die Betriebsrechnungen der Bahn bisher keine Fehlbeträge aufwiesen. Der Fehlbetrag pro 1958 war relativ bescheiden; an dessen Deckung leistete der Bund einen Beitrag gestützt auf Artikel 58 des Eisenbahngesetzes. Die Betriebsrechnung für das Jahr 1963 weist jedoch erneut einen Fehlbetrag auf, was eine Hilfe des Bundes zur Aufrechterhaltung des Betriebes gestützt auf den zuvor zitierten Gesetzesartikel zur Folge haben wird.

III

Der Verwaltungsrat der St. Gallen–Gais–Appenzell–Altstätten-Bahn unterbreitete am 9. Dezember 1963 dem Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement ein Gesuch um Erteilung einer neuen Konzession für das Gesamtnetz der Bahn mit einer Geltungsdauer von 50 Jahren. Wie eingangs erwähnt, ist die Bahn im Besitz zweier Konzessionen; die Konzession für die Strecke St. Gallen–Gais–Appenzell verliert am 25. Juni 1965 ihre Gültigkeit, während jene für die Strecke Altstätten–Gais jedenfalls noch bis zum 22. Juni 1985 Geltung hat. Es drängt sich auf, die zweite Konzession anlässlich einer allfälligen Konzessionserneuerung für die Strecke St. Gallen–Gais–Appenzell aufzuheben durch Erteilung einer einheitlichen Konzession für das Gesamtnetz der Unternehmung.

Der Verwaltungsrat hebt in seinem Gesuch speziell die Bedeutung und Entwicklungsmöglichkeiten der Bahn im Personenverkehr hervor. Erwähnt wird die Zunahme der Wohnbevölkerung längs der Bahnstrecke von St. Gallen nach Gais, der intensive Berufsverkehr im Einzugsgebiet der Stadt St. Gallen, der dank der Schaffung neuen Wohnraums in der klimatisch günstigen Wohnlage von Riethüsi bis Teufen grosse Verkehrsreserven aufweist und sich im Vorortgebiet frei von gegenseitigen Störungen zwischen öffentlichem und privatem Verkehr auf eigenem Trasse abwickelt. Ferner werden im Ausflugsverkehr steigende Frequenzen sowohl ab St. Gallen als auch ab Altstätten in Richtung Appenzellerland erwartet, das durch den Bau der Luftseilbahnen Brülisau–Hoher Kasten und Jakobsbad–Kronberg eine weitere Belebung erfahren wird. Die Führung direkter Züge über Appenzell hinaus auf dem Netz der Appenzellerbahn nach Weissbad (Luftseilbahn Hoher Kasten) und Wasserauen (Luftseilbahn Ebenalp) ist weiterhin ein Anliegen der Bahnverwaltung. Letztmals am 27. Mai 1963 beschloss der Verwaltungsrat Festhalten am Schienenbetrieb. Dieser soll durch Modernisierung des Rollmaterials und technischen Ausbau der Anlagen noch leistungsfähiger und gleichzeitig rationeller gestaltet werden (Einsatz arbeitssparender Maschinen in Bahnunterhalt und Werkstätte, Führung

von Einmannzügen, Ausbau der Sicherungsanlagen, Einführung von Billettautomaten). Die Modernisierung des Rollmaterials wird allerdings erst nach weitgehender Überholung des Oberbaus im Zusammenhang mit den Trassekorrekturen voll zur Geltung kommen. Der Verwaltungsrat nimmt an, dass trotz dieser Massnahmen inskünftig positive Rechnungsabschlüsse verhindert werden durch die allgemeine Teuerung und die Kostensteigerung im Personal- und Materialsektor, weshalb ohne Bundeshilfe gemäss Artikel 58 des Eisenbahngesetzes zur Aufrechterhaltung des Betriebes kaum auszukommen sein werde. In der Absicht, den Ausbau der Anlagen zu beschleunigen, dürfte sich die Bahn ferner genötigt sehen, den Bund unter Anrufung des Artikels 56 des Eisenbahngesetzes um Hilfeleistung für technische Verbesserungen zu ersuchen. Im Güterverkehr erwartet die Bahnunternehmung keine Leistungssteigerung; in diesem Bereich bleibt der Strassentransport nicht zuletzt wegen des Spurwechsels des Schienenbetriebes in St. Gallen und Altstätten leistungsfähiger.

IV

Im Vernehmlassungsverfahren äusserten sich die Generalstabsabteilung des Eidgenössischen Militärdepartementes und die Generaldirektion PTT in zustimmendem Sinne zum Konzessionserneuerungsgesuch. Von Seiten der Schweizerischen Bundesbahnen, der Bodensee-Foggenburg-Bahn, der Appenzellerbahn, der St. Gallen-Speicher-Trogen-Bahn und der Rheintalischen Verkehrsbetriebe als Transportunternehmungen des Anschlussverkehrs wurden keine Einwendungen erhoben. Einzig die Rheintalischen Verkehrsbetriebe wünschten eine Konzessionsauflage zum Zwecke der Verkehrsteilung auf der gemeinsam mit der St. Gallen-Gais-Appenzell-Altstätten-Bahn befahrenen Strecke zwischen Altstätten Station SBB und Altstätten Rathaus.

Die beteiligten Kantone Appenzell Innerrhoden, Appenzell Ausserrhoden und St. Gallen befürworteten die Konzessionserneuerung durch Erteilung einer einheitlichen Konzession für das Gesamtnetz der St. Gallen-Gais-Appenzell-Altstätten-Bahn und äusserten sich positiv zur Frage des Strassenbenutzungsrechts. Der Kanton Appenzell Ausserrhoden erteilte mit seiner Vernehmlassung vom 21. August 1964 die Strassenbenutzungsbewilligung, der Kanton Appenzell Innerrhoden erklärte sich am 2. März 1964 mit der Strassenbenützung durch die Bahn im bisherigen Rahmen einverstanden und der Kanton St. Gallen sicherte am 9. März 1964 die Strassenbenutzungsbewilligung im bisherigen Umfang zu. Der zuletzt genannte Kanton beantragte ferner eine Konzessionsauflage zum Zwecke, die Fortsetzung der Eigentrasse der Bahn zu erreichen. Die Kantone Appenzell Innerrhoden und St. Gallen wünschten, dass die zu erteilende Konzession die Möglichkeit biete, die Fusion der St. Gallen-Gais-Appenzell-Altstätten-Bahn mit andern appenzellischen Bahnen zu erreichen, oder zumindest erlaube, die St. Gallen-Gais-Appenzell-Altstätten-Bahn mit andern appenzellischen Bahnen einer Gemeinschaftsdirektion zu unterstellen.

Der Bund kann die wünschbare Fusion nur im Zusammenhang mit einer Hilfeleistung, gestützt auf das Eisenbahngesetz, verlangen und wird sie bei einer solchen Gelegenheit eingehend prüfen. Eine allfällige Gemeinschaftsdirektion setzt keine besondere Konzessionsbestimmung voraus und kann – wie die Fusion – vom Bund im Zusammenhang mit einer Hilfeleistung verlangt werden. Zu Beginn des Jahres 1964 fanden zwischen dem Amt für Verkehr und den drei beteiligten Kantonen Appenzell Innerrhoden, Appenzell Ausserrhoden und St. Gallen Besprechungen statt über die Zusammenlegung verschiedener Direktionen der appenzellischen Bahnen, zu denen auch die St. Gallen–Gais–Appenzell–Altstätten-Bahn zählt. In noch hängigen Verfahren wird untersucht, welche dieser Bahnen mit grösstem betrieblichem und volkswirtschaftlichem Erfolg einer Gemeinschaftsdirektion unterstellt werden können.

Eine Konzessionsauflage, welche die Fortsetzung der Eigentrasse erreichen soll, käme einem Eingriff des Bundes in die Strassenhoheit der Kantone gleich. Es liegt bei den Kantonen und ihren Gemeinden, ob sie eine Strassenbenützungsbewilligung mit bestimmten Fristen, Bedingungen oder Auflagen verbinden wollen, die allerdings die Konzession nicht illusorisch machen dürfen. Aus grundsätzlichen Erwägungen muss deshalb von einer derartigen Konzessionsauflage abgesehen werden.

Eine Konzessionsbestimmung bezüglich des Rückkaufsrechts verlangten sämtliche beteiligten Kantone für sich, der Kanton Appenzell Ausserrhoden ferner für seine Gemeinden und der Kanton St. Gallen zugunsten der politischen Gemeinde St. Gallen.

Auf Grund einer eingehenden Untersuchung ist festgestellt worden, dass der Verkehr auf dem heutigen Netz der St. Gallen–Gais–Appenzell–Altstätten-Bahn weder zweckmässiger noch wirtschaftlicher durch ein anderes Verkehrsmittel bedient werden kann. Die Verwaltung der Unternehmung hat diese Frage selber ebenfalls mit äusserster Sorgfalt geprüft; ihre Ausführungen zugunsten einer neuen Eisenbahnkonzession sind ebenso schlüssig. Die Voraussetzungen für die Erneuerung der Konzession im Sinne des Artikels 5, Absatz 1 des Eisenbahngesetzes sind damit gegeben.

Der Wortlaut des Konzessionsentwurfes entspricht den Ihnen seit dem Inkrafttreten des neuen Eisenbahngesetzes vorgelegten Konzessionen.

Artikel 2 sieht die für Eisenbahnkonzessionen normale Geltungsdauer von 50 Jahren vor. Der Konzessionsentwurf bezieht sich sowohl auf die Strecke St. Gallen–Gais–Appenzell mit der ablaufenden Konzession als auch auf die Strecke Altstätten–Gais mit der noch während 20 Jahren gültigen Konzession und hebt mit Artikel 17 die zuletzt genannte Konzession auf.

In Artikel 5 wird die Spurweite von einem Meter und, mit Rücksicht auf den technischen Zusammenschluss des Bahnnetzes der Gesuchstellerin mit jenem der Appenzellerbahn in Appenzell, Gleichstrom von 1500 Volt Nennspannung vorgeschrieben. Auf dem Streckenabschnitt Altstätten SBB–Altstätten Stadt muss allerdings eine niedrigere Nennspannung zugestanden werden mit Rücksicht auf die Strassenbahnbetriebwagen der Rheintalischen Verkehrsbetriebe,

deren elektrische Ausrüstung für eine Betriebsspannung von 1000 Volt eingerichtet ist. Diese Strassenbahnbetriebswagen verkehren nach Tramfahrplan zwischen Altstätten SBB und Altstätten Rathaus und fahren ferner einzelne Kurse bis Altstätten Stadt. Weitere Ausführungen zu den Betriebsverhältnissen in Altstätten werden im Kommentar zu Artikel 11 gemacht.

Die Beförderungspflicht gemäss Artikel 10 entspricht den bisherigen Konzessionsbestimmungen.

Artikel 11 dient der Verkehrskoordinierung zwischen der St. Gallen-Gais-Appenzell-Altstätten-Bahn und den Rheintalischen Verkehrsbetrieben in Altstätten. In diesem Zusammenhang müssen die Betriebs- und Eigentumsverhältnisse der beiden Transportunternehmungen kurz erläutert werden. Zwischen Altstätten SBB und Altstätten Rathaus («Rathaus» an Stelle der frühern Bezeichnung «Post») halten die Rheintalischen Verkehrsbetriebe, gestützt auf ihre Konzession vom 29. Juni 1893 (EAS 12, 366), einen Trambetrieb mit Bedienung von acht Haltestellen aufrecht. Die Anlagen zwischen den genannten Streckenendpunkten sind – mit Ausnahme gewisser Weichen und Stationsgeleise – im Eigentum der Rheintalischen Verkehrsbetriebe. Das Mitbenützungsrecht für diese Strecke wurde der ehemaligen Altstätten-Gais-Bahn anlässlich der Konzessionserteilung von seiten der damaligen elektrischen Strassenbahn Altstätten-Berneck eingeräumt unter Vorbehalt später aufzustellender Bedingungen. Seither befahren die Züge der St. Gallen-Gais-Appenzell-Altstätten-Bahn als Nachfolgerin der Altstätten-Gais-Bahn die Strecke Altstätten SBB-Altstätten Rathaus ohne fahrplanmässigen Halt. Es besteht somit eine Verkehrsteilung, die gemäss dem seinerzeitigen Vorbehalt heute zur Konzessionsbestimmung gemacht werden sollte. Sollten sich Änderungen im Trambetrieb der Rheintalischen Verkehrsbetriebe ergeben, so kann der Bundesrat die Auflage des Artikels 11 ohne weiteres, gestützt auf Artikel 5, Absatz 3 des Eisenbahngesetzes, ändern oder aufheben.

Der Tarifartikel 12 weist keine zahlenmässigen Angaben auf, was ein Novum ist und auf folgenden Überlegungen beruht. Seit Jahren wendet die Bahn die Tarife der Schweizerischen Bundesbahnen auf Grund von erhöhten Distanzen an; dieses System soll beibehalten werden. In den bisher erteilten Eisenbahnkonzessionen waren *Höchsttaxen* vorgeschrieben. Diese stammten aus der Zeit, in welcher die Eisenbahnen das Transportmonopol besaßen. Damals befürchtete man, die Eisenbahnen könnten diese Situation ausnützen und übersetzte Taxen erheben. Seit dem Ersten Weltkrieg hat sich die Lage völlig geändert. Die Bahnen werden von andern Transportmitteln konkurrenziert und haben somit ihr Monopol verloren. Eine Gefahr, dass sie übersetzte Taxen verlangen, besteht deshalb nicht mehr. Übrigens sind die Tarife der Aufsichtsbehörde zur Genehmigung zu unterbreiten. Diese prüft jede Tarifmassnahme und sorgt dafür, dass keine übertriebenen Taxerhöhungen erfolgen. Aus diesen Gründen kann inskünftig auf die Festlegung von Höchsttaxen oder Höchstdistanzzuschlägen in den neuen und zu erneuernden Konzessionen verzichtet werden, was hiermit zum ersten Mal vorgeschlagen wird.

Das in Artikel 16 erwähnte Rückkaufsrecht ist im Vernehmlassungsverfahren geltend gemacht worden.

Die mit Artikel 17 aufgehobene Konzession für die Strecke von Altstätten nach Gais wird durch die einheitliche Konzession für das Gesamtnetz der Bahn ersetzt.

Die Kantone Appenzell Innerrhoden und Appenzell Ausserrhoden stimmten dem Entwurf des Bundesbeschlusses zu. Der Kanton St. Gallen wiederholte mit seiner Stellungnahme zum Entwurf den Antrag, Auflagen bezüglich der Fusion, Gemeinschaftsdirektion und Fortsetzung der Eigentrassierung in die Konzession aufzunehmen. Die Gründe, weshalb von derartigen Konzessionsauflagen abzusehen ist, sind zuvor dargelegt worden.

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

V

Gestützt auf diese Darlegungen beantragen wir Ihnen, dem folgenden Entwurf eines Bundesbeschlusses über die Erteilung einer neuen Konzession für die St. Gallen–Gais–Appenzell–Altstätten–Bahn Ihre Zustimmung zu geben.

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

Bern, den 30. Oktober 1964.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

L. von Moos

Der Bundeskanzler:

Ch. Oser

Bundesbeschluss
über
**die Erteilung einer neuen Konzession für die
St. Gallen–Gais–Appenzell–Altstätten-Bahn**

Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf Artikel 5 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957¹⁾
nach Einsicht in ein Gesuch der St. Gallen–Gais–Appenzell–Alt-
stätten-Bahn (Aktiengesellschaft) Teufen, vom 9. Dezember 1968,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 30. Oktober 1964,

beschliesst:

I

Der St. Gallen–Gais–Appenzell–Altstätten-Bahn (Aktiengesellschaft) in Teufen wird unter den nachstehend aufgeführten Bedingungen eine neue Konzession für Bau und Betrieb einer Schmalspurbahn mit teilweisem Zahnradbetrieb 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. Juni 1965 bis 24. Juni 2015, erteilt.

Art. 3

Sitz Die Unternehmung hat ihren Sitz in Teufen.

Art. 4

Strecken Die Konzession gilt für die Strecken St. Gallen–Gais–Appenzell und Gais–Altstätten Station SBB.

¹⁾ AS 1958, 335.

Art. 5

¹ Die Bahn ist mit einer Spurweite von einem Meter und mit Gleichstrom von 1500 Volt Nennspannung zu betreiben.

Spurweite,
Stromsystem

² Der Streckenabschnitt Altstätten SBB-Altstätten Stadt darf mit einer niedrigeren Nennspannung betrieben werden.

Art. 6

Für die Beanspruchung der öffentlichen Strassen durch die Konzessionärin ist die Strassenbenützungsbewilligung des Kantons Appenzell Innerrhoden vom 2. März 1964, des Kantons Appenzell Ausserrhoden vom 21. August 1964 und die entsprechende Zusicherung des Kantons St. Gallen vom 9. März 1964 massgebend.

Strassen-
benützung

Art. 7

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 8 bleibt vorbehalten.

Lärm-
bekämpfung

Art. 8

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.

Pläne

Art. 9

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.

Fahrplan

Art. 10

¹ Die Konzessionärin übernimmt die Beförderung von Personen, Reisegepäck, lebenden Tieren und Gütern.

Beförderungs-
pflicht und
Wagenklassen

² Die Aufsichtsbehörde bestimmt, welche Wagenklassen zu führen sind.

Art. 11

Zwischen Altstätten Station SBB und Altstätten Rathaus bleibt der Lokalverkehr den Rheintalischen Verkehrsbetrieben vorbehalten.

Verkehrs-
teilung

Art. 12

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. 13

Haftpflicht-
versicherung

¹ Die Konzessionärin hat sich gegen die Folgen ihrer in der Bundesgesetzgebung über die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunternehmen 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 Änderungen bedürfen der Genehmigung der Aufsichtsbehörde.

Art. 14

Personal-
fürsorge

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. Die Statuten oder Reglemente, die Jahresrechnungen und die versicherungstechnischen Bilanzen der Kasse bedürfen der Genehmigung der Aufsichtsbehörde.

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

Art. 15

Kontrolle

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.

Art. 16

Rückkauf

Den Kantonen Appenzell Innerrhoden, Appenzell Ausserrhoden und St. Gallen sowie den Gemeinden des Kantons Appenzell Ausserrhoden, die

an der Bahn direkt interessiert sind, und der politischen Gemeinde St. Gallen steht das Recht auf Rückkauf der Bahn zu. Die Gemeinden können ihr Rückkaufsrecht erst ausüben, wenn der Kanton darauf verzichtet hat. Der Rückkauf ist entsprechend den Bestimmungen des zehnten Abschnittes des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 vorzunehmen.

Art. 17

Mit dem Inkrafttreten dieses Beschlusses wird die durch Bundesbeschluss vom 23. Juni 1905¹⁾ auf die Dauer von 80 Jahren, d. h. bis zum 22. Juni 1985 erteilte, mit Bundesbeschluss vom 15. April 1915²⁾ abgeänderte und mit Bundesbeschluss vom 28. März 1950³⁾ auf die St. Gallen-Gais-Appenzell-Bahn übertragene Konzession für eine elektrische Schmalspurbahn von Altstätten nach Gais aufgehoben.

Aufhebung der
Konzession
Altstätten-
Gais von 1905

II

Der Bundesrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

¹⁾ EAS 21, 146

²⁾ EAS 31, 63

³⁾ VAS 1950, 263

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Erteilung einer neuen Konzession für die St. Gallen-Gais-Appenzell—Altstätten-Bahn (Vom 30. Oktober 1964)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1964
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	47
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	9108
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	26.11.1964
Date	
Data	
Seite	1117-1129
Page	
Pagina	
Ref. No	10 042 692

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.