

7914

**Botschaft**

des

**Bundesrates an die Bundesversammlung über die  
Erteilung einer neuen Konzession für die Appenzellerbahn**

(Vom 12. Oktober 1959)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir beehren uns, Ihnen mit der vorliegenden Botschaft den Entwurf für eine neue Konzession für die Appenzellerbahn zu unterbreiten.

**I.**

Die Appenzeller-Bahn-Gesellschaft mit Sitz in Herisau (abgekürzt: Appenzellerbahn) ersuchte am 7. Juli 1958 beim Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement um Erneuerung der am 31. Dezember 1959 ablaufenden Konzession für die Strecke Gossau (SG)–Herisau–Urnäsch–Appenzell. Gleichzeitig wünschte die Konzessionärin, es sei bei dieser Gelegenheit eine einheitliche Konzession für die ganze von ihr betriebene Linie Gossau (SG)–Herisau–Urnäsch–Appenzell–Wasserauen auszustellen.

Zur Begründung des Gesuches wurde u. a. folgendes ausgeführt. Die Frage der Beibehaltung des Bahnbetriebes oder die Wahl einer anderen Traktionsart sei wiederholt eingehend, d. h. auch rentabilitätsmässig und hinsichtlich Schnelligkeit, Bequemlichkeit und Billigkeit geprüft worden. Dabei habe es sich immer wieder herausgestellt, dass die Verkehrsverhältnisse durch eine Betriebsumstellung nicht verbessert würden. Gegenteils sei die elektrische Betriebsweise weitaus die wirtschaftlichste; zudem verfüge die Bahn über ein eigenes Trasse und guterhaltenes Rollmaterial. In den Verhandlungen hätten die berührten Kantone und Gemeinden ihre Bereitschaft gezeigt, die Bahn trotz der Abwanderung zum individuellen Motorfahrzeug zu erhalten. Obwohl die Ausgaben infolge der Teuerung auf der Lohn- und Materialseite stark

angestiegen seien, erachte es die gegenwärtige Verwaltung doch als gegeben, den Betrieb im bisherigen Rahmen aufrechtzuerhalten und weiterzuführen.

Die Kantone Appenzell A.-Rh., Appenzell I.-Rh. und St. Gallen erklärten sich in ihren Vernehmlassungen vom 10. Juli 1959 bzw. 28. Juli 1958 bzw. 7. August 1958 mit der Erneuerung der abgelaufenen Konzession für die Strecke Gossau (SG)–Herisau–Urnäsch–Appenzell um 50 Jahre und um gleichzeitigen Einbezug der Strecke Appenzell–Wasserauen in diese neue Konzession einverstanden. Auch die Schweizerischen Bundesbahnen, die Bodensee-Toggenburg-Bahn und die St. Gallen-Gais-Appenzell-Altstätten-Bahn haben gegen dieses Vorgehen nichts einzuwenden.

## II.

1. Mit Beschluss vom 23. September 1873 (EAS n. F. I, 184) erteilte die Bundesversammlung der Schweizerischen Gesellschaft für Lokalbahnen (mit Sitz in Basel, später in Herisau), welche in der Schweiz eine Reihe von Lokalbahnen zu erstellen beabsichtigte, die Konzession für eine schmalspurige Eisenbahn Winkeln–Herisau–Urnäsch–Appenzell für die Dauer von 80 Jahren, vom 1. Oktober 1873 an gerechnet. Schon 1875 konnte der Betrieb auf den Strecken Winkeln–Herisau und Herisau–Urnäsch aufgenommen werden. Nach Überwindung grosser finanzieller Schwierigkeiten konnte die restliche Strecke Urnäsch–Appenzell 1886 dem Betrieb übergeben werden. Im Jahr 1885 war aus der Schweizerischen Gesellschaft für Lokalbahnen die selbständige Appenzellerbahn hervorgegangen.

Der Bau der Bodensee-Toggenburg-Bahn brachte für die Appenzellerbahn eine Verlegung des Bahnhofs Herisau mit sich und liess für ihre bisher am besten rentierende Linie Herisau–Winkeln eine unzumutbare Verkehrsschrumpfung befürchten. Die Appenzellerbahn erblickte einen Ausweg im Anschluss von Gossau (SG). Mit Beschluss vom 26. September 1907 (EAS 23, 236) erteilte die Bundesversammlung der Appenzellerbahn die Konzession von Herisau nach der SBB-Station Gossau; aus Zweckmässigkeitsgründen wurde ihr unter Aufhebung der Konzession von 1873 eine einheitliche, bis 31. Dezember 1959 gültige Konzession für die Strecken Winkeln–Herisau–Urnäsch–Appenzell und Herisau–Gossau erteilt. Darin wurde die Appenzellerbahn ermächtigt, mit der Betriebseröffnung der Strecke Herisau–Gossau auf der nun entbehrlich gewordenen Strecke Winkeln–Herisau den Betrieb einzustellen und sie abzubauen. Infolge Umbaus des SBB-Bahnhofes Gossau konnte der Betrieb der Strecke Herisau–Gossau erst im Jahre 1913 aufgenommen werden. Mit der Betriebseinstellung auf der Strecke Herisau–Winkeln fiel die Konzession für diese Strecke dahin.

2. Mit Beschluss vom 22. Dezember 1903 (EAS 19, 246) erteilte die Bundesversammlung einem Initiativkomitee die Konzession für eine schmalspurige Eisenbahn (streckenweise Zahnradbahn) von Appenzell nach dem Säntis (Säntisbahn) auf die Dauer von 80 Jahren, vom Datum des Beschlusses an

gerechnet. Damals befand sich die Linie Appenzell-Gais im Bau, womit Appenzell eine kürzere Bahnverbindung mit St. Gallen erhielt. Die Konzession für die Säntisbahn erfuhr nachträglich einige Änderungen, und zwar durch die Bundesbeschlüsse vom 22. Dezember 1905 (EAS 21, 373), vom 26. März 1909 (EAS 25, 100) und vom 23. Dezember 1910 (EAS 26, 380). Die nachträglich gegründete Säntisbahn A. G. nahm auf der Talstrecke Appenzell-Wasserauen den Betrieb 1912 auf.

Im Jahr 1927 wurden zwei neue Säntisbahnprojekte eingereicht, und zwar das Projekt einer Standseilbahn Schwägalp-Säntis mit späterer Verbindung von Schwendi (an der Linie Appenzell-Wasserauen) nach der Schwägalp durch eine Adhäsionsbahn und ferner das Projekt einer Luftseilbahn von Kräzeren (Gemeinde Urnäsch) nach dem Säntis. Es waren sich damals alle Beteiligten einig, dass die Konzession von 1903 für eine Säntisbahn noch zu Recht bestand. Als nun die Säntisbahn ihre Bereitschaft bekundete, ihrerseits die erste Sektion der Bergstrecke zu erstellen, setzte der Bundesrat der Säntisbahn am 8. März 1929 Fristen zur Einreichung der vorschriftsmässigen finanziellen und technischen Vorlagen. Weil eine mehrfach erstreckte Frist unbenutzt verstrich, ist die Konzession für die Strecke Wasserauen-Säntis am 31. Dezember 1930 dahingefallen (EAS 46, 92). In der Folge änderte die Säntisbahn A. G. ihre nicht mehr zutreffende Firmabezeichnung in «Elektrische Bahn Appenzell-Weissbad-Wasserauen A. G.».

3. Nachdem die Appenzellerbahn und die Appenzell-Weissbad-Wasserauen-Bahn auf Grund des Bundesgesetzes vom 6. April 1939 (BS 7, 248) über die Hilfeleistung an private Eisenbahn- und Schiffahrtsunternehmungen um Hilfe des Bundes nachgesucht hatten, führte dies zur Fusion der beiden Bahnen. Die Bundesversammlung hat die Konzession der Appenzell-Weissbad-Wasserauen-Bahn mit Beschluss vom 7. Oktober 1948 (VAS 1948, 297) auf die Appenzellerbahn übertragen.

### III.

Dem Wunsch der Appenzellerbahn entsprechend unterbreiten wir Ihnen für die Gesamtstrecke Gossau-Herisau-Urnäsch-Appenzell-Wasserauen den Entwurf einer einheitlichen Konzession. Dies bedingt die Aufhebung der Konzession für die Strecke Appenzell-Wasserauen, welche noch bis zum 21. Dezember 1983 gültig gewesen wäre. Die Dauer der beantragten Konzession beträgt 50 Jahre wie in allen anderen Fällen, in denen nicht besondere Verhältnisse eine kürzere oder längere Dauer rechtfertigen.

Der Konzessionswortlaut ist dem neuen Eisenbahngesetz angepasst und kann, wie die Konzession vom 10. Dezember 1958 für die Giessbachbahn, kurz gehalten sein. Als Schmalspurbahn ist die Appenzellerbahn von Eisenbahngesetzes wegen eine Nebenbahn.

Im Tarifartikel wird für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr auf der Strecke Gossau-Herisau-Urnäsch-Appenzell ein Distanzzuschlag von 70 Prozent, für die Strecke Appenzell-Wasserauen jedoch von 170 Prozent

gestattet. Dies rührt davon her, dass die frühere Appenzell-Weissbad-Wasser-  
 auen-Bahn von Anfang an höhere Personentaxen kannte als die alte Appen-  
 zellerbahn, und dass anlässlich der Fusion beider Bahnen daran nichts geändert  
 werden konnte. Das gleiche war der Fall bei den Frachten für lebende Tiere,  
 während für Güter von Anfang an gleiche Taxansätze vorgeschrieben waren.  
 Beide Bahnen übernahmen später die Taxaschemata der SBB, wobei jedoch  
 ein Distanzzuschlag angewendet werden musste, um auf die ungefähr gleichen  
 Taxen wie vorher zu kommen. In den Konzessionen wird üblicherweise den  
 Eisenbahnunternehmungen eine gewisse Marge in dem Sinne gewährt, dass die  
 Distanzzuschläge etwas höher angesetzt werden, als die jeweils angewendeten.  
 So betrug vor der allgemeinen Tarifierhöhung vom 1. Oktober 1959 der Distanz-  
 zuschlag auf der Strecke Appenzell-Wasserauen bis zu 3 km 165 Prozent und  
 über 3 km 90 Prozent, auf der Strecke Gossau-Herisau-Urnäsch-Appenzell  
 bis zu 10 km ca. 62 Prozent, über 10 km 10 Prozent. Mit der auf 1. Oktober 1959  
 in Kraft getretenen Tarifannäherung fallen für die «Einheimischen» diese ver-  
 schiedenen hohen Distanzzuschläge der Appenzellerbahn dahin, indem sie auf der  
 ganzen Linie Gossau-Herisau-Urnäsch-Appenzell-Wasserauen zu den ab  
 1. Oktober 1959 gültigen SBB-Taxen befördert werden, während die übrigen  
 Reisenden auf dieser ganzen Linie einen einheitlichen Zuschlag von nur 40  
 Prozent zu den ab 1. Oktober 1959 gültigen SBB-Taxen zu entrichten haben.  
 Die in der Konzession enthaltenen Distanzzuschläge spielen somit nur eine  
 Rolle für die Bahnunternehmung und den Bund, weil gestützt darauf die vom  
 Bund zu übernehmende Differenz aus der Tarifannäherung errechnet werden  
 kann.

Die Kantone Appenzell I.-Rh. und St. Gallen ersuchten um Aufnahme  
 des Rückkaufsrechtes für sich und der Kanton Appenzell A.-Rh. zugunsten  
 der Gemeinden Herisau, Waldstatt und Urnäsch.

Alle drei Kantone haben dem Wortlaut des Bundesbeschlussesentwurfes  
 zugestimmt.

#### IV.

Gestützt auf diese Ausführungen empfehlen wir Ihnen, dem nachstehenden  
 Entwurf eines Bundesbeschlusses über die Erteilung einer neuen Konzession  
 für die Appenzellerbahn Ihre Zustimmung zu geben.

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

Bern, den 12. Oktober 1959.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,  
 Der Bundespräsident:

**P. Chaudet**

Der Bundeskanzler:

**Ch. Oser**

(Entwurf)

# Bundesbeschluss

über

## die Erteilung einer neuen Konzession für die Appenzellerbahn

Die Bundesversammlung  
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,  
gestützt auf Artikel 5 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember  
1957<sup>1)</sup>,  
nach Einsicht in ein Gesuch der Appenzeller-Bahn-Gesellschaft,  
Herisau, vom 7. Juli 1958,  
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 12. Oktober 1959,  
beschliesst:

### I.

Der Appenzeller-Bahn-Gesellschaft in Herisau wird zu den nachstehend angeführten Bedingungen eine neue Konzession für den Bau und Betrieb einer schmalspurigen Eisenbahn von Gossau (SG) nach Wasserauen erteilt.

#### Art. 1

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

#### Art. 2

Die Konzession wird für die Dauer von 50 Jahren, d. h. für die Zeit vom 1. Januar 1960 bis 31. Dezember 2009, erteilt. Dauer

#### Art. 3

Die Unternehmung hat ihren Sitz in Herisau (Kanton Appenzell A.-Rh.). Sitz

#### Art. 4

Die Konzession gilt für die Strecke Gossau (SG)–Herisau–Urnäsch–Appenzell–Wasserauen. Strecke

<sup>1)</sup> AS 1958, 335

## Art. 5

Spurweite Die Bahn ist mit der Spurweite von einem Meter zu betreiben.

## Art. 6

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 es erfordert.

## Art. 7

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. 8

Beförderungspflicht und Wagenklassen <sup>1</sup> Die Konzessionärin übernimmt die Beförderung von Personen, Gepäck, lebenden Tieren und Gütern.  
<sup>2</sup> Die Aufsichtsbehörde bestimmt, welche Wagenklassen zu führen sind.

## Art. 9

Tarife <sup>1</sup> Massgebend sind die Taxgrundlagen der Schweizerischen Bundesbahnen.  
<sup>2</sup> Für die Ermittlung der Beförderungspreise dürfen zu den wirklichen Entfernungen höchstens folgende Distanzzuschläge berechnet werden:  
für den Personen- oder Gepäckverkehr,  
    auf der Strecke Gossau (SG)–Appenzell 70 Prozent;  
    auf der Strecke Appenzell–Wasserauen 170 Prozent;  
für den Tier- und Güterverkehr 140 Prozent.  
<sup>3</sup> Die Tarife bedürfen vor ihrem Inkrafttreten der Genehmigung der Aufsichtsbehörde.

## Art. 10

Haftpflichtversicherung <sup>1</sup> 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.  
<sup>2</sup> Die Verträge über die Haftpflichtversicherung sowie deren nachträgliche Änderungen bedürfen der Genehmigung der Aufsichtsbehörde.

## Art. 11

<sup>1</sup> Die Konzessionärin hat für das ständige Personal eine Dienst- Personalfürsorge  
alterskasse 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 Kassen bedürfen der Ge-  
nehmigung der Aufsichtsbehörde.

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

## Art. 12

Den eidgenössischen Beamten, denen die Aufsicht über den Bau Kontrolle  
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,  
ist 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. 13

Den Kantonen Appenzell I.-Rh. und St. Gallen sowie den Gemeinden Rückkauf  
Herisau, Waldstatt und Urnäsch steht das Recht auf Rückkauf der  
Bahn zu. Er ist nach Massgabe der Bestimmungen des zehnten Ab-  
schnittes des Eisenbahngesetzes zu bewerkstelligen.

## Art. 14

Mit dem Inkrafttreten dieses Beschlusses wird die für eine schmal- Aufhebung der  
Konzession  
Appenzell-  
Wasserauen  
von 1903  
spurige Eisenbahn von Appenzell nach Wasserauen durch Bundesbe-  
schluss vom 22. Dezember 1903 (EAS 19, 246) auf die Dauer von 80 Jah-  
ren, d. h. bis zum 21. Dezember 1983, erteilte und durch die Bundes-  
beschlüsse vom 22. Dezember 1905 (EAS 21, 373), 26. März 1909 (EAS  
25, 100) und 23. Dezember 1910 (EAS 26, 380) geänderte sowie durch  
Bundesbeschluss vom 7. Oktober 1948 (VAS 1948, 297) auf die Appen-  
zeller-Bahn-Gesellschaft übertragene Konzession aufgehoben.

## II.

Der Bundesrat ist mit dem Vollzug beauftragt.

## **Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Erteilung einer neuen Konzession für die Appenzellerbahn (Vom 12. Oktober 1959)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1959
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	43
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	7914
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	22.10.1959
Date	
Data	
Seite	789-795
Page	
Pagina	
Ref. No	10 040 744

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.