

7915**Botschaft**

des

**Bundesrates an die Bundesversammlung
über die Erteilung einer neuen Konzession für die Bergbahn
Rheineck – Walzenhausen**

(Vom 12. Oktober 1959)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir beehren uns, Ihnen mit der vorliegenden Botschaft den Entwurf für eine neue Konzession für die Bergbahn Rheineck–Walzenhausen zu unterbreiten.

I.

1. Die Bergbahn Rheineck–Walzenhausen A.G. mit Sitz in Walzenhausen stellte am 18. April 1959 beim Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement das Gesuch um Erteilung einer neuen Eisenbahnkonzession für 60 Jahre. Dieses Gesuch steht in direktem Zusammenhang mit der Eröffnung des durchgehenden Betriebes einer elektrischen Zahnrad-Adhäsionsbahn von der SBB-Station Rheineck nach Walzenhausen am 1. Dezember 1958. Trotzdem das neue Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 (AS 1958, 335) in Artikel 5, Absatz 3 jetzt den Bundesrat ermächtigt, unter bestimmten Voraussetzungen Konzessionen zu ändern, wäre im vorliegenden Fall eine blossе Konzessionsänderung nicht zweckmässig gewesen. Mit der gleichzeitig notwendig werdenden Anpassung der Konzession an das neue Eisenbahngesetz wäre von der bestehenden Konzession nicht mehr viel übrig geblieben. Es war indessen das Eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement, welches der Bahn zu diesem Vorgehen geraten hatte.

2. Zur Begründung des Gesuches wurde unter anderem folgendes ausgeführt:

Die mit Wasserkraft betriebene Standseilbahn und die elektrische Verbindungsbahn seien im Jahr 1958 am Ende ihrer Leistungsfähigkeit angelangt.

Zwar habe diese Bahnverbindung einerseits einer Abwanderung der vorhandenen Gewerbebetriebe von Walzenhausen vorgebeugt und anderseits aus Walzenhausen einen Kurort gemacht und gleichzeitig noch die Ansiedlung neuer Industrien ermöglicht; die Sonnenterrasse Walzenhausen sei dank der Bahn besonders für die am deutschen Bodenseeufer in den Ferien weilenden Kurgäste zu einem beliebten Ausflugsziel geworden. Nach eingehenden Studien über die Wahl eines modernen Verkehrsmittels sei ein Autobusbetrieb der ungeeigneten Strassenverhältnisse wegen ausgeschlossen. Nicht nur weise die bestehende schmale Strasse 3. Klasse sehr viele steile und scharfe Kurven auf, sondern es könnten im Winter wegen des Schnees die Fahrzeiten nicht eingehalten werden. Für die technische Erneuerung seien sich zuletzt zwei Möglichkeiten gegenübergestellt, nämlich einerseits eine durchgehende Zahnrad-Adhäsionsbahn und anderseits eine elektrische Standseilbahn mit automatischer Steuerung und eine elektrische Trambahn.

Den Schlussfolgerungen im Bericht des Eidgenössischen Amtes für Verkehr vom 10. November 1953 entsprechend sei die durchgehende Zahnrad-Adhäsionsbahn vorgezogen worden. Ausschlaggebend seien folgende Momente gewesen:

- a. Niedrigere Baukosten;
- b. Betrieb mit kleinerem Personalbestand;
- c. kürzere Fahrzeiten (bergwärts 6 Minuten, talwärts 8 Minuten);
- d. grösseres Fassungsvermögen des Triebwagens (70 Personen);
- e. ohne Umsteigen angenehmere Fahrt;
- f. kein Umlad von Post und Gütern in der Talstation.

Nach der technischen Umgestaltung sei von der alten Bahn nichts mehr übrig geblieben als die Zahnstangen, die nach Prüfung durch die EMPA wieder verwendet werden durften. Die neue Bahn, welche mit einer Spurweite von 1,20 Metern erstellt worden ist, weise eine Adhäsionsstrecke von 0,611 km und eine Zahnradstrecke von 1,287 km, somit eine gesamte Betriebslänge von 1,898 km auf. Hievon entfielen auf das Gebiet des Kantons St. Gallen 1,398 km und auf das Gebiet des Kantons Appenzell A.-Rh. 0,560 km.

Von den ungefähr 2 Millionen Franken betragenden Kosten für die technische Umgestaltung der Bahn habe die Unternehmung 500 000 Franken selbst übernommen. Die öffentliche Hand des Bundes, der Kantone St. Gallen und Appenzell A.-Rh. sowie der Gemeinden Walzenhausen, Rheineck und St. Margrethen hätten ungefähr gleichviel geleistet, die PTT-Verwaltung habe einen Baukostenbeitrag an das Stationsgebäude in Walzenhausen gesprochen, während der Rest von 1 Million Franken durch Bankdarlehen aufgebracht worden sei. – Der Betrieb der neuen Bahn habe allgemein befriedigt, und es seien seither schon bessere Frequenzen zu verzeichnen gewesen.

3. Die Kantone Appenzell A.-Rh. und St. Gallen erklärten sich in ihren Vernehmlassungen vom 26. Juni bzw. 18. August 1959 mit der in Aussicht genommenen Konzessionserneuerung auf eine Dauer von 60 Jahren einverstanden. Während der Kanton Appenzell A.-Rh. die Aufnahme des Rückkaufrechtes zu-

gunsten der Gemeinde Walzenhausen in die Konzession wünschte, verzichtete der Kanton St. Gallen für sich und für die Gemeinde Rheineck auf ein Rückkaufsrecht. Dagegen ersuchte der Kanton St. Gallen bezüglich des Niveauüberganges bei Rheineck um Aufnahme folgender Bedingungen in die Konzession:

- a. Sollte die Verkehrssicherheit auf der Staatsstrasse durch den Niveauübergang der Bahn gefährdet werden, so ist die Bahn verpflichtet, alles vorzukehren, damit diese Sicherheit gewährleistet ist. Nötigenfalls ist sie verpflichtet, für die Bahn auf eigene Kosten eine Unterführung zu erstellen.
- b. Sofern sich eine Korrektur der Staatsstrasse als notwendig erweisen sollte, hat sich die Bahn auf eigene Kosten den neuen Verhältnissen anzupassen. Für Betriebsstörungen während der Ausführung einer Strassenkorrektur kann sie keine Entschädigung beanspruchen.

Die Schweizerischen Bundesbahnen haben gegen das vorliegende Konzessionserneuerungsgesuch nichts einzuwenden.

II.

1. Mit Beschluss vom 20. Dezember 1889 (EAS 10, 234) hatte die Bundesversammlung die Konzession für eine Drahtseilbahn von Rheineck nach Walzenhausen mit einer Spurweite von 1 Meter auf die Dauer von 80 Jahren erteilt. Nach einer Änderung durch Beschluss der Bundesversammlung vom 20. Dezember 1890 (EAS 11, 242) wurde der Betrieb der Standseilbahn im Jahr 1896 aufgenommen. Aus verschiedenen Gründen konnte jedoch nicht die direkte Verbindung mit der Bahnstation Rheineck hergestellt, sondern es musste die Talstation der Standseilbahn zirka 850 m davon entfernt angelegt werden. Das wurde einerseits von den Reisenden, welche diesen Weg zu Fuss zurücklegen mussten als Nachteil empfunden, während anderseits der Standseilbahn der gesamte Güterverkehr entging.

Um diesen Mangel zu beheben, stellte der Verwaltungsrat gegen Ende des Jahres 1902 das Konzessionsgesuch für Bau und Betrieb einer normalspurigen Verbindungsbahn zwischen der SBB-Station Rheineck und der Talstation der Standseilbahn. Aus Zweckmässigkeitsgründen wurde für beide Strecken eine einheitliche Konzession vorbereitet. Mit Beschluss vom 19. Juni 1903 (EAS 19, 97) erteilte die Bundesversammlung die Konzession einer Eisenbahn (teilweise Drahtseilbahn) von Rheineck nach Walzenhausen auf die Dauer von 80 Jahren, vom 20. Dezember 1889 an gerechnet, und hob die frühere Konzession auf. Der Betrieb auf der Verbindungsbahn konnte der Umbauarbeiten der SBB in Rheineck wegen erst im Jahre 1909 aufgenommen werden.

2. Zu Beginn der Betriebsumstellung im Jahre 1958 wurde die Drahtseilbahn-Gesellschaft Rheineck-Walzenhausen seitens des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes darauf aufmerksam gemacht, dass ihre Firmenbezeichnung in Zukunft dem Grundsatz der Firmawahrheit nicht mehr entspreche und daher den neuen Verhältnissen angepasst werden müsse. In der

Generalversammlung vom 6. Juni 1958 wurde die Firmabezeichnung in Bergbahn Rheineck-Walzenhausen A.G. abgeändert. Das Eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement genehmigte die entsprechende Statutenänderung unter Vorbehalt der späteren Konzessionsänderung und Anpassung der Statuten an das neue Eisenbahngesetz am 30. August 1958.

III.

Dem Wunsch der Bergbahn Rheineck-Walzenhausen A.G. entsprechend wurde eine neue Konzession vorbereitet. Im Hinblick darauf, dass die bestehende Konzession noch bis zum 19. Dezember 1969, also noch 10 Jahre gültig wäre, wird die Dauer der neuen Konzession auf 60 Jahre festgesetzt. Gleichzeitig muss die bestehende Konzession aufgehoben werden.

Der Konzessionswortlaut ist dem neuen Eisenbahngesetz angepasst und kann wie die Konzession vom 10. Dezember 1958 für die Giessbachbahn kurz gehalten sein. Als schmalspurige Zahnrad-Adhäsionsbahn ist die Bergbahn Rheineck-Walzenhausen von Eisenbahngesetzes wegen eine Nebenbahn.

Während nach dem neuen Eisenbahngesetz das Rückkaufsrecht des Bundes von Gesetzes wegen besteht, müssen Rückkaufsrechte von Kantonen und Gemeinden nach wie vor in der Konzession erwähnt werden. Auf Wunsch des Kantons Appenzell A.-Rh. wurde daher das Rückkaufsrecht der Gemeinde Walzenhausen in einem besonderen Artikel aufgeführt; alle anderen Bestimmungen über den Rückkauf ergeben sich aus Artikel 75 bis 79 des neuen Eisenbahngesetzes.

Dem Wunsche des Kantons St. Gallen um Aufnahme von Bedingungen in die Konzession im Zusammenhang mit dem Niveauübergang bei Rheineck kann dagegen nicht entsprochen werden. Das neue Eisenbahngesetz ordnet in Artikel 24 ff. abschliessend die Rechtsverhältnisse bei Kreuzungen zwischen Bahnen und öffentlichen oder privaten Strassen, sofern nicht gemäss Artikel 32 der Strasseneigentümer und die Bahnunternehmung eine vertragliche Regelung der Kostentragung geschaffen haben. Letzteres trifft hier nicht zu. Deshalb finden die Artikel 25 ff. des Eisenbahngesetzes Anwendung, und es können der Bahnunternehmung keine weiteren Auflagen im Sinne der vom Kanton St. Gallen beantragten Bedingungen gemacht werden. Im übrigen sei erwähnt, dass der betreffende Niveauübergang jetzt mit einer modernen Blinklichtanlage versehen ist, und dass die heutige Staatsstrasse Rheineck-St. Margrethen in einigen Jahren den Durchgangsverkehr an die Autobahn St. Gallen-St. Margrethen abgeben kann, welche bei Rheineck zwischen der SBB-Linie und dem Alten Rhein verlaufen und damit die Bergbahn Rheineck-Walzenhausen nicht berühren wird.

Während der Kanton Appenzell A.-Rh. dem Wortlaut des Bundesbeschlussesentwurfes vorbehaltlos zugestimmt hat, hat der Kanton St. Gallen an den zwei gestellten Bedingungen, die aber – weil bundesrechtswidrig – nicht in die Konzession aufgenommen werden können, festgehalten.

IV.

Gestützt auf diese Ausführungen empfehlen wir ihnen, dem nachstehenden Entwurf eines Bundesbeschlusses über die Erteilung einer neuen Konzession für die Bergbahn Rheineck-Walzenhausen 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 Bergbahn Rheineck – Walzenhausen

Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,

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

nach Einsicht in ein Gesuch der Bergbahn Rheineck–Walzenhausen A.G., Walzenhausen, vom 18. April 1959,

nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 12. Oktober 1959,

beschliesst:

I.

Der Bergbahn Rheineck–Walzenhausen A.G. in Walzenhausen wird zu den nachstehend angeführten Bedingungen eine neue Konzession für den Bau und Betrieb einer durchgehenden schmalspurigen Eisenbahn mit teilweisem Zahnradbetrieb von Rheineck nach Walzenhausen 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 60 Jahren, das heisst bis zum 31. Dezember 2019, erteilt.

Dauer

¹⁾ AS 1958, 335.

Art. 3

Sitz Die Unternehmung hat ihren Sitz in Walzenhausen (Kanton Appenzel A.-Rh.).

Art. 4

Strecke Die Konzession gilt für die Strecke Rheineck-Ruderbach-Walzenhausen.

Art. 5

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. 6

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. 7

Beförderungspflicht Die Konzessionärin übernimmt die Beförderung von Personen, Gepäck und Gütern. Zum Tiertransport ist sie nicht verpflichtet.

Art. 8

Tarife ¹ Die Konzessionärin ist berechtigt, für die Beförderung von Personen, Gepäck und Gütern höchstens folgende Beträge zu erheben:

a. für Personen

1. auf der Talstrecke: 50 Rappen pro Person und einfache Fahrt,
 2. auf der Bergstrecke: 150 Rappen pro Person und einfache Fahrt.
- Für Hin- und Rückfahrt ist der Fahrpreis gegenüber der Taxe für Berg- und Talfahrt um mindestens 20 Prozent zu ermässigen.

b. für Gepäck und Expressgut (für die ganze Strecke)

300 Rappen pro 100 kg.

Leicht tragbares Handgepäck ist taxfrei zu befördern.

c. für Güter (für die ganze Strecke)

1. für Eilstückgut: 250 Rappen pro 100 kg,
2. für Frachtstückgut: 200 Rappen pro 100 kg,
3. für Wagenladungen ab 5 t: 150 Rappen pro 100 kg.

² Die Konzessionärin ist gehalten, Abonnemente zu ermässigten Taxen auszugeben.

³ Die als begleitetes Reisegepäck aufgelieferten einheimischen landwirtschaftlichen Erzeugnisse und Erzeugnisse der inländischen Heimindustrie sowie Handwerkszeuge für den persönlichen Gebrauch des Aufgebers sind bis zu 25 kg frachtfrei zu befördern. Für das Mehrgewicht ist eine angemessene Ermässigung auf der Gepäckfracht zu gewähren. Sendungen von mehr als 50 kg sind von dieser Vergünstigung ausgeschlossen.

⁴ Hinsichtlich der Frachtberechnung (Gewichtseinheiten und Auf- und Abrundung) und der Mindesttaxen für Gepäck und Güter gelten die bezüglichen Bestimmungen der Schweizerischen Bundesbahnen.

Art. 9

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 anderen, von der Aufsichtsbehörde anerkannten Einrichtung zu versichern.

Haftpflicht-
versicherung

² Die Verträge über die Haftpflichtversicherung und deren nachträgliche Änderungen bedürfen der Genehmigung der Aufsichtsbehörde.

Art. 10

¹ Die Konzessionärin hat für das ständige Personal eine Dienstalters- kasse oder eine Pensionskasse einzurichten oder es bei einer in der Schweiz zum Geschäftsbetrieb zugelassenen Versicherungsunternehmung oder einer anderen, von der Aufsichtsbehörde anerkannten Einrichtung zu versichern. Die Statuten oder Reglemente, die Jahresrechnungen und die versicherungstechnischen Bilanzen der Kassen bedürfen der Genehmigung der Aufsichtsbehörde.

Personalfürsorge

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

Art. 11

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, 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.

Kontrolle

Art. 12

Rückkauf

Der Gemeinde Walzenhausen steht das Recht auf Rückkauf der Bahn zu. Er ist nach Massgabe der Bestimmungen des zehnten Abschnittes des Eisenbahngesetzes zu bewerkstelligen.

Art. 13

Aufhebung der
Konzession
von 1903

Mit dem Inkrafttreten dieses Beschlusses wird die für eine Eisenbahn (teilweise Drahtseilbahn) von Rheineck nach Walzenhausen durch Bundesbeschluss vom 19. Juni 1903 (EAS 19, 97) auf die Dauer von 80 Jahren, vom 20. Dezember 1889 an gerechnet, erteilte und durch Bundesbeschluss vom 22. Dezember 1906 (EAS 22, 433) geänderte Konzession aufgehoben.

II.

Dieser Beschluss tritt sofort in Kraft.

Der Bundesrat ist mit dem Vollzug beauftragt.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Erteilung einer neuen Konzession für die Bergbahn Rheineck—Walzenhausen (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	7915
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	22.10.1959
Date	
Data	
Seite	796-804
Page	
Pagina	
Ref. No	10 040 745

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.