

4811

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung über die Ausdehnung der Konzession der Bodensee-Toggenburg-Bahn auf die Strecke Nesslau-Wildhaus.

(Vom 24. August 1945.)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

I.

Mit Bundesbeschlüssen vom 11. April 1907 und 30. Oktober 1909 (E. A. S. 23, 72, und 25, 261) wurden folgende Normalspurbahnen konzessioniert: Romanshorn-St. Gallen, St. Gallen-Wattwil, Ebnat-Nesslau. Im Jahre 1910 ist der Bau dieser drei Linien vollendet worden; sie bildeten die Bodensee-Toggenburg-Bahn. Die ursprünglichen Konzessionen wurden mit Bundesbeschluss vom 15. April 1915 (E. A. S. 31, 55) durch eine neue, einheitliche Konzession ersetzt.

Im Jahre 1907 hatte bereits ein Initiativkomitee ein Projekt für eine elektrische Schmalspurbahn von Ebnat nach Unterwasser ausarbeiten lassen und dieses ein Jahr später bis Buchs erweitert. Statt dessen wurde aber die SBB-Strecke Wil-Ebnat von der Bodensee-Toggenburg-Bahn AG. in Normalspur bis Nesslau fortgesetzt.

Die Idee einer durchgehenden Bahnverbindung zwischen dem Toggenburg und dem Werdenberg blieb aber in dieser oder jener Form weiterbestehen. Wegen des 1914 ausgebrochenen Weltkrieges konnte vorderhand an deren Realisierung nicht gedacht werden. Im Herbst 1919 beschloss ein aus Vertretern aller beteiligten Gemeinden der Bezirke Toggenburg und Werdenberg konstituiertes Initiativkomitee, durch die Bodensee-Toggenburg-Bahn ein neues Projekt für eine elektrische Schmalspurbahn von Nesslau nach Buchs ausarbeiten zu lassen. Wenn auch das im Jahre 1918 an Stelle der Pferdepost getretene Postauto eine grosse Verkehrsverbesserung und Verkehrssteigerung zu bewirken vermochte, so bewog insbesondere der mächtig sich entwickelnde Fremdenverkehr im Obertoggenburg die interessierten Gemeinden, für eine

Bahnverbindung einzutreten und das hierfür ausgearbeitete Projekt zur Konzession einzureichen. Mit Bundesbeschluss vom 1. Juli 1922 (E. A. S. 38, 59) erteilte die Bundesversammlung die Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn von Nesslau nach Buchs. Die Schwierigkeiten der Finanzierung des Unternehmens bewirkten, wie bei den frühern Projekten, dass auch diesmal auf die durchgehende Bahnverbindung verzichtet werden musste. Die Konzession erlosch infolge unbenützten Ablaufs der angesetzten Fristen zur Einreichung der vorschriftsmässigen Vorlagen.

II.

Der schon in frühern Jahren ansehnliche Fremdenverkehr im obern Toggenburg wuchs im Laufe der letzten Jahre in ungeahntem Masse an. So wies Unterwasser im Jahre 1938 93 117 und Wildhaus 75 997 Übernachtungen auf. Im Kriegsjahr 1941 hat Wildhaus mit noch rund 55 000 Übernachtungen mehr Gäste als Wengen, Pontresina oder Gstaad beherbergt, wobei die umfangreiche Frequenz der Privatpensionen und -wohnungen in diesen Zahlen nicht enthalten ist.

Eine stets starke Aufwärtsentwicklung ist auch aus der Frequenz der Postkurse auf der Strecke Nesslau-Buchs ersichtlich. Seit 1919, wo die Reisendenzahl 130 000 betrug, ist ein ständig steigender Verkehr zu verzeichnen. Im Jahre 1943 hat die Frequenz die Zahl von 300 000 Reisenden überschritten.

Die angesichts dieses grossen Personenverkehrs mit dem Postauto verbundenen Unzulänglichkeiten und die stets unbefriedigende Bedienung des Güterverkehrs haben die Bodensee-Toggenburg-Bahn bewogen, bereits im Jahre 1934 neue eingehende Studien für eine Fortsetzung ihrer Bahn talaufwärts aufzunehmen. Massgebend ins Gewicht fiel auch die Auffassung, dass der Bau einer neuen Eisenbahnstrecke eine günstige Arbeitsbeschaffungsmöglichkeit darstellen würde. In Berücksichtigung der mit frühern Projekten gemachten Erfahrungen konnte eine Durchgangslinie Nesslau-Buchs offensichtlich nicht mehr in Frage kommen. In technischer und wirtschaftlicher Hinsicht wurde eine Weiterführung der Bodensee-Toggenburg-Bahn bis Unterwasser in Normalspur als beste Lösung befunden.

Mit Eingabe vom 19. Mai 1944 reichte nun die Bodensee-Toggenburg-Bahn das Gesuch ein, ihre bestehende Konzession vom 15. April 1915 (E. A. S. 31, 55) zu erweitern und ihr den Bau und Betrieb einer normalspurigen Eisenbahn von Nesslau nach Wildhaus zu gestatten. Als Vorteile dieses Projektes für das Obertoggenburg werden genannt:

1. Der Wegfall des Umsteigens der Reisenden und des Umlads der Güter in Nesslau bedente nicht nur direkt einen ausschlaggebenden Vorteil des neuen Bauvorhabens, sondern wirke sich indirekt auch aus in einer bedeutenden Verkürzung der Fahrzeit (von der Ankunft in Nesslau bis zur Ankunft in Wildhaus heute rund eine Stunde, mit der Bahn in Zukunft 25 Minuten). Dieser Vorteil falle besonders ins Gewicht an Wintersporttagen mit Massenverkehr.

2. Der wichtigste Vorteil der Bahnverlängerung für die Bevölkerung liege in der neu geschaffenen unbeschränkten Möglichkeit der Beförderung von Gütern durch ein öffentliches Verkehrsmittel und in der damit ermöglichten direkten Beförderung von Produktionsgütern (Holz, Steine, Vieh, Molkereiprodukte usw.) in die Konsumzentren und der Bedarfsgüter (Kohle, Baumaterialien, Lebensmittel, Futtermittel, Stroh usw.) in das Obertoggenburg.

3. Die Beförderungstaxen für Personen und Güter würden erheblich billiger, und zwar sowohl gegenüber den heutigen Postautomobiltaxen im Personenverkehr als auch insbesondere gegenüber den heutigen Preisen für die Beförderung mit Privatverkehrsmitteln im Massen-, Tier- und Stückgutverkehr. Der damit neu gebotene Anreiz für die Eröffnung neuer Gewerbebetriebe und die für viele Güter erst geschaffene Absatzmöglichkeit seien für das Obertoggenburg von grosser volkswirtschaftlicher Bedeutung.

4. Eine Normalspurbahn von Nesslau nach Wildhaus sei imstande, jeden Verkehr (Skisportverkehr an schönen Wintersporttagen, Militärtransporte usw.) reibungslos zu bewältigen und dies mit dem gleichen Rollmaterial, das heute an solchen Tagen bis zum Rücktransport meist unbenutzt in Nesslau stationiert bleiben müsse.

5. Die Abhängigkeit vom ausländischen Treibstoff und Gummi, die sich in der heutigen Kriegszeit verheerend ausgewirkt habe, werde durch eine elektrisch betriebene Eisenbahn ein für allemal beseitigt.

6. Die Verlängerung der Bodensee-Toggenburg-Bahn bis Wildhaus stelle für Kanton und Gemeinden ein Arbeitsbeschaffungsprojekt dar, das in seiner Vielseitigkeit in ausgesprochenem Masse den gesteckten Zielen entspreche, indem auch eine grosse Zahl qualifizierter Arbeitskräfte Arbeitsmöglichkeiten erhalten.

III.

Im Jahre 1941 wurde auf Veranlassung eines Initiativkomitees eine Trolleybuslinie Nesslau-Wildhaus-Buchs (30 km) nach Vorbild der sich bewährenden Linie im Rheintal als sofortige Abhilfe geplant, um von der ausländischen Treibstoffversorgung (Benzin, Rohöl) unabhängig zu sein; Motorwagen mit Anhängern sollten Massenverkehr bewältigen und Gütertransport zu billigem Tarif durchführen können; das eingereichte Konzessionsgesuch wurde nicht behandelt, da seit Ende 1941 wegen Pneu- und Kupfermangels keine derartigen Konzessionen mehr erteilt wurden; die Ausführung dieses Projektes wäre übrigens eine Notlösung gewesen, welche die Verkehrsbedürfnisse nur teilweise hätte befriedigen können.

IV.

In seiner Vernehmlassung vom 14. Juli 1944 hat der Regierungsrat des Kantons St. Gallen die Bedürfnisfrage für das zu konzessionierende Bahnprojekt ohne weiteres bejaht, weil eine Weiterführung der Bahn von Nesslau nach Wild-

haus das Kurgebiet des Obertoggenburgs für den Fremdenverkehr besser erschliessen werde, als dies heute der Fall sei. Das Obertoggenburg habe sich in den letzten Jahren als Kurgebiet erwiesen, das sowohl im Sommer wie im Winter stark und gerne besucht werde. Aber auch die Interessen der Landwirtschaft und des Gewerbes sowie der ganzen ansässigen Bevölkerung liesse eine bessere Erschliessung des im Zentrum des Kantons gelegenen Gebietes als notwendig erscheinen.

Zu beachten sei auch, dass mit der Weiterführung der Bahnlinie bis Wildhaus der durchgehende Verkehr nach Buchs, der nach wie vor durch gute Anschlüsse (Post oder Trolleybus) sichergestellt werden müsste, an Bedeutung gewinnen würde.

Die eidgenössische Koordinationskommission für Arbeitsbeschaffung auf dem Gebiete des Verkehrs, der das Konzessionsgesuch ebenfalls zur Stellungnahme unterbreitet worden ist, hat sich mehrheitlich für die Erteilung der Konzession ausgesprochen. In der Kommission ist die Konzessionserteilung aus militärischen Gründen auch vom Vertreter der Armee befürwortet worden, weil das Armeekommando an einem möglichst raschen Transport der Truppe in diesem Grenzraum interessiert ist. Ebenso haben die Schweizerischen Bundesbahnen durch ihren Vertreter in der Koordinationskommission das Bahnprojekt begrüsst. Mit der Stellungnahme der Koordinationskommission ist die Frage, ob die Bahn mit Bundeshilfe zur Ausführung kommen soll, noch nicht entschieden. Auch eine Erteilung der Konzession präjudiziert in keiner Weise eine Beteiligung des Bundes an der Finanzierung mit Mitteln aus Arbeitsbeschaffungs- oder andern Krediten. Die Vorlage der Finanzausweise und ihre Prüfung erfolgen ohnehin in einem Verfahren, das der Konzessionserteilung folgt (siehe Beschlussesentwurf Ziff. II, Abs. 2).

V.

Gegen die Erteilung der Konzession für die Verlängerung der Bodensee-Toggenburg-Bahn von Nesslau nach Wildhaus hat jedoch die Generaldirektion PTT Stellung genommen. Nach ihrer Auffassung soll, gemessen am bestehenden und noch zu erwartenden Verkehrsbedürfnis, das Postautomobil das durchaus angemessene Verkehrsmittel sein. Der Postautobetrieb habe sich seit Jahren bewährt und durch die anstandslose Bewältigung des während der Kriegszeit stark angestiegenen Reisenden- und Gepäckverkehrs den Beweis dafür erbracht, dass er auch bei einer Weiterentwicklung des Obertoggenburger Kurgebietes noch durchaus genügen könne.

Die Güterbeförderung liegt in privaten Händen. Gegen diese Unternehmer ist niemals Klage eingegangen. Die Post wäre nötigenfalls imstande, sofort einen durchaus befriedigenden Güterdienst samt Viehbeförderung einzurichten.

Der durchgehende Postbetrieb Nesslau-Buchs hat sich in der krisenhaften Vorkriegszeit nicht ganz selbst erhalten können. Weder der Kanton St. Gallen noch das Obertoggenburg mussten indes bisher irgendwelche Subventionen

oder Defizitbeiträge an diesen Postautobetrieb entrichten. Die Bahn wäre hingegen dauernd auf sehr bedeutende Zuschüsse der öffentlichen Hand angewiesen.

Nach Einführung des Bahnbetriebes auf der Strecke Nesslau-Wildhaus würde ein Postautomobilbetrieb auf dem verkehrsarmen Zwischenstück Gams-Wildhaus ganz unwirtschaftlich. Die Generaldirektion der PTT empfiehlt daher, das Gesuch für eine Verlängerung der Bodensee-Toggenburg-Bahn bis Wildhaus abzulehnen, weil das öffentliche Verkehrswesen auf der Linie Nesslau-Buchs in grösstem Masse unwirtschaftlich würde, der bisherige Postautobetrieb dagegen dem Verkehrsbedürfnis durchaus entspreche.

VI.

Die Baukosten werden von der Gesuchstellerin auf 6 Millionen Franken veranschlagt. In Übereinstimmung mit der Regierung des Kantons St. Gallen halten auch wir verschiedene Ansätze des Baukostenvoranschlages, insbesondere jene für den Unter- und Oberbau und für die Einrichtungen der elektrischen Zugförderung als zu niedrig bemessen und schätzen diese auf rund 7 Millionen Franken. Unter den gegenwärtigen Verhältnissen ist es allerdings nicht möglich, einen auch nur annähernd genauen Kostenvoranschlag aufzustellen. Aus diesem Grunde wird auf jeden Fall nach der Erteilung der Konzession die Genehmigung des Finanzausweises noch von der Einreichung eines neuen Kostenvoranschlages abhängig gemacht werden müssen.

Auch die Rentabilitätsberechnung müssen wir in Übereinstimmung mit der Kantonsregierung als zu optimistisch beurteilen. Nach unseren Berechnungen sind insbesondere die Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr niedriger zu veranschlagen, so dass der Betriebsüberschuss wahrscheinlich nur noch zur Deckung der jährlichen Abschreibungen auf dem Anlagevermögen ausreichen dürfte. Es wird deshalb bei Anlass der Genehmigung des Finanzausweises verlangt werden müssen, dass die Finanzierung des Baues ohne Inanspruchnahme von verzinlichem Fremdkapital erfolgt. Dies um zu vermeiden, dass die auf Grund des Privatbahnhilfegesetzes wieder aufgerichtete Bodensee-Toggenburg-Bahn neuerdings Gefahr läuft, das finanzielle Gleichgewicht zu verlieren.

VII.

Angesichts der ablehnenden Stellungnahme der Generaldirektion PTT musste das Gesuch der Bodensee-Toggenburg-Bahn für die Verlängerung der Bahnverbindung bis Wildhaus reiflich überlegt werden. Die Vor- und Nachteile des Bahnprojektes sind gründlich erwogen worden. Zusammenfassend können als Vorteile erwähnt werden:

1. Durchgehender Verkehr durch eine einzige Transportunternehmung.
2. Wegfall des Umsteigens der Reisenden und des Umlads der Güter in Nesslau.

3. Verkürzung der Fahrzeit.
4. Fast unbeschränkte Möglichkeit der Güter- und Viehbeförderung.
5. Billigere Transporttaxen.
6. Reibungslose Beförderung beim Stoss- und Militärverkehr.
7. Unabhängigkeit von ausländischem Treibstoff und Gummi während der Kriegszeit.
8. Arbeitsbeschaffungsmöglichkeit.

Demgegenüber sind als Nachteile zu erwähnen:

1. Hohe Baukosten mit ungewisser Rentabilität.
2. Verlust einer gut rentierenden Postverbindung der PTT-Verwaltung.

Die Bundesbehörden hatten schon früher Gelegenheit, sich mit der gleichen Frage zu befassen. Sie hatten damals das Bedürfnis einer durchgehenden Bahnverbindung bejaht. In seiner Botschaft an die Bundesversammlung vom 3. April 1922 (Bundesbl. 1922. I, 568/569) hatte der Bundesrat den «sich stark entwickelnden Kuranten- und Touristenverkehr im oberen Toggenburg und das zunehmende Bedürfnis der Bevölkerung nach einer besseren Verbindung zwischen den in regen wirtschaftlichen Beziehungen zueinander stehenden Gebieten des Toggenburgs und Werdenbergs» ausdrücklich anerkannt. Unter Würdigung der erwähnten Botschaft erteilte die Bundesversammlung am 1. Juli 1922 die Konzession für eine durchgehende Bahnverbindung Nesslau-Buchs.

Der Regierungsrat des Kantons St. Gallen hatte ebenfalls die Bedürfnisfrage einer neuen Bahnverbindung bereits im Jahre 1934 bejaht, als er zu einem Projekt der Weiterführung der Bodensee-Toggenburg-Bahn bis Unterwasser in Normalspur Stellung zu nehmen hatte. Auch heute bejaht der Regierungsrat die Bedürfnisfrage neuerdings.

Da dem betreffenden Verkehr mehr lokale und regionale Bedeutung zukommt, ist die kantonale Vernehmlassung massgebend zu berücksichtigen. Die Kantonsoberbehörden tragen in erster Linie die Verantwortung für die Wahrnehmung solcher Interessen. Daher kommt der Befürwortung des Gesuches durch den Kanton St. Gallen entscheidende Bedeutung zu. Aus diesen Gründen kommen wir zum Schluss, dass trotz der ablehnenden Stellungnahme der Generaldirektion PTT die Konzession für die Verlängerung der Bodensee-Toggenburg-Bahn bis Wildhaus erteilt werden sollte.

Wir empfehlen Ihnen daher, dem nachstehenden Entwurf eines Bundesbeschlusses über die Ausdehnung der bestehenden Konzession der Bodensee-Toggenburg-Bahn Ihre Zustimmung zu geben.

VIII.

Angesichts der besonders Lage der Bahn haben wir, auf ausdrücklichen Wunsch der Gesuchstellerin, in unserem Entwurf vorgesehen, dass bei der Taxberechnung die wirklichen Entfernungen auf der neuen Strecke Nesslau-Wildhaus um 50 % erhöht werden dürfen. Eine solche Massnahme kann als

gerechtfertigt erachtet werden. Nach Art. 22 der bestehenden Konzession ist eine Erhöhung auf der Strecke Romanshorn-St. Gallen um 20 % und auf den Strecken St. Gallen-Wattwil und Ebnat-Nesslau um 40 % vorgesehen.

Im folgenden Entwurfe eines Bundesbeschlusses haben wir ferner eine Änderung des Artikels 18 (Abs. 1 und 2) der Konzession aufgenommen, um diese Bestimmungen den heutigen Verhältnissen anzupassen. Die Gesellschaft war verpflichtet, zur Personenbeförderung Wagen mit drei Klassen zu führen. Seit der Einführung des elektrischen Betriebs wurde die Führung der I. Klasse vollständig aufgegeben; die Gesellschaft besitzt auch keine Wagen I. Klasse mehr. Eine formelle Änderung der Konzession ist damals unterlassen worden, weil wir die Bundesversammlung wegen dieser Bagatellsache nicht bemühen wollten. Heute soll dies durch eine entsprechende Änderung des Artikels 18, Abs. 1 und 2, nachgeholt werden. Der Absatz 3 kann unverändert beibehalten werden.

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

Bern, den 24. August 1945.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Für den Bundespräsidenten:

Etter.

Der Bundeskanzler:

Leimgruber.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss
über
**die Ausdehnung der Konzession der Bodensee-Toggenburg-Bahn
auf die Strecke Nesslau-Wildhaus.**

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe der Bodensee-Toggenburg-Bahn vom 17. April 1944;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 24. August 1945,

beschliesst:

I.

Die durch Bundesbeschluss vom 15. April 1915 (E. A. S. 31, 55) erteilte Konzession einer Bodensee-Toggenburg-Bahn wird zu den gleichen Bedingungen auf den Bau und Betrieb einer normalspurigen Eisenbahnlinie von Nesslau nach Wildhaus ausgedehnt.

II.

Für die Strecke Nesslau-Wildhaus werden folgende Fristen festgesetzt:

Die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen sind dem Bundesrat innert einer Frist von zwei Jahren, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, einzureichen.

Innert sechs Monaten nach der Plangenehmigung ist mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu beginnen.

Binnen zwei Jahren vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet ist die Linie zu vollenden und dem Betrieb zu übergeben.

Wenn die eine oder andere dieser Fristen nicht eingehalten oder nicht erstreckt wird, erlischt die Konzession für diese Strecke.

III.

Bei der Taxberechnung (Art. 22 der Konzession) dürfen die wirklichen Entfernungen für die Strecke Nesslau-Wildhaus um 50 % erhöht werden.

IV.

Art. 13, Abs. 1 und 2 der Konzession erhalten folgende neue Fassung:

«Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit mindestens zwei Klassen in Betrieb setzen.

In der Regel sind allen Personenzügen Wagen mit zwei Klassen beizugeben; Ausnahmen kann der Bundesrat gewähren.»

V.

Der Bundesrat ist mit dem Vollzug des gegenwärtigen Beschlusses, welcher am 1945 in Kraft tritt, beauftragt.



**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Ausdehnung der
Konzession der Bodensee-Toggenburg-Bahn auf die Strecke Nesslau-Wildhaus. (Vom 24.
August 1945.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1945
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	18
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	4811
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	30.08.1945
Date	
Data	
Seite	1041-1049
Page	
Pagina	
Ref. No	10 035 365

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.