

Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Bewilligung eines Brückengeldes an einer bei Monstein zu erbauenden Brücke.

(Vom 22. Juni 1864.)

Tit. I

Die Regierung des h. Standes St. Gallen hat uns mit Schreiben vom 1. April 1862 das Projekt zur Kenntniß gebracht, die Fähre über den Rhein bei Monstein (Gemeinde Au) durch den Bau einer hölzernen Brücke zu ersetzen, unter der Voraussetzung, daß die Erhebung eines entsprechenden Brückengeldes als Ersatz für das eingehende Fährgehd seitens der Bundesbehörden nicht beanstandet werde.

In allseitiger Erörterung der Verhältnisse suchte die Regierung die hohe Zweckmäßigkeit des beabsichtigten Unternehmens nachzuweisen, das einzig auf die Erleichterung, Förderung und Sicherstellung des Verkehrs über den Rhein an jener Stelle gerichtet sei. Sie betonte dabei ausdrücklich, daß es sich bei dem in Frage stehenden Bezuge eines Brückengeldes nur um eine Mutation für den Gebührenbezug handle, indem nach Erbauung der Brücke die jetzige Fähre nicht mehr beibehalten und der Brückengeldtarif nicht höher als der bisherige Fährgehdtarif gestellt würde.

Was die Nützlichkeit der projektirten Brücke für den Verkehr betrifft, so wird in der Eingabe auf einleuchtende Weise dargestellt, welchen Störungen und Unregelmäßigkeiten der Durchpaß an diesem Gränzpunkte

mittelfst einer bloßen Fährre unterworfen sei, und wie auch andere Rheinuferstaaten in neuerer Zeit ebenfalls die Nothwendigkeit erkannt hätten, durch Erstellung großer und kostspieliger Brücken über den gleichen Strom dem Verkehr eine zeitgemäße Beförderung zu geben. Diesen Anforderungen der Verhältnisse zu begegnen, sei auch hinsichtlich des Rheinüberganges bei Monstein zur unausweichlichen Nothwendigkeit geworden, sofern der Verkehr von diesem bedeutenden Uebergangspunkte nicht abgelenkt werden solle.

Die Fährre bei Monstein bringe den St. Gallischen zunächst betroffenen Landestheil in Verbindung mit den volkreichen Ortschaften Dornbirn und Hohenems, durch diese mit den weiter einwärts gelegenen Theilen Vorarlbergs. Eine Ueberbrückung des Rheins an dieser Stelle würde den Verkehr bedeutend heben und darüberhin für das ganze Jahr sicher stellen dadurch, daß alsdann der Rhein hin und her ohne Aufenthalt und zu jeder Stunde passirt werden könnte, während die Fährre nur während gewissen Stunden offen steht und, je nach dem Wasserstande, aufwärts oder abwärts verlegt werden muß. Störungen dieser Art seien besonders auch von dem Nachtheil begleitet, daß die Regelmäßigkeit des Postdienstes darunter leide, auch seien im Sommer von 1861 und im Winter von 1862 infolge dessen andauernde Unterbrechungen des Postenlaufes eingetreten.

Schließlich ersucht die Regierung um Ertheilung unserer Zusage, ihr Gesuch um Bewilligung zum Bezuge des fraglichen Brückengeldes bei der h. Bundesversammlung unterstützen zu wollen.

Obigen von der Regierung von St. Gallen vorgebrachten Gründen, die übrigens in ihrer Eingabe noch weiter ausgeführt sind, haben wir Folgendes beizufügen:

Wenn bei den frühern Verkehrsverhältnissen eine Fährre bei Monstein genügen mochte, so ist dies gegenwärtig nicht mehr der Fall, seitdem auf dem linken Rheinufer eine Eisenbahn erbaut worden ist, wodurch in jenem Landestheil ein vielfältiger Verkehr gewekt wurde und die gegenwärtigen Beziehungen der benachbarten Ufergegenden dies- und jenseits des Rheins um Vieles zugenommen haben. Der Rheinübergang bei Monstein ist ein wichtiger Ausgangspunkt der aus den gewerbsreichen Kantonsstheilen von Appenzell A. Rh. und St. Gallen herführenden Hauptstraße, und es hat dieser Uebergang noch größere Bedeutung gewonnen, seit in dem zunächst gelegenen Dorfe Au, zu welchem Monstein gehört, eine Eisenbahnstation besteht, zwischen welcher einerseits und dem oberen Vorarlberg andererseits, zunächst der Fährre Monstein, mehrere Straßen zusammenführen, denen diese Fährre als einzige Vermittlung über den Rhein dient.

Auch für die eidgenössische Zollverwaltung hat die Sache directes Interesse, indem der Verkehr über die an der Station Au befindliche, mit dem Rheinübergang bei Monstein korrespondirende Zollstätte durch eine

erleichterte Verbindung über den Rhein selbstverständlich an Bedeutung gewinnen wird, und überdies der Verkehr über eine an der projektierten Stelle zu erbauende Brücke von der Zollstätte Au aus leicht beaufsichtigt werden kann. Dieses ist bei der Fährre oft zu umständlich und mit besondern Kosten verbunden, weil ein Gränzwächter der zeitweiligen Verlegung der Fährre folgen muß, um die Interessen der Zollverwaltung zu schützen. Für seine daherigen Verrichtungen und zur Unterkunft dieses Gränzwächters muß an den betreffenden Stellen eine Hütte errichtet werden, deren Erstellung und Unterhalt öfters wiederkehrende Kosten verursacht.

Die Aufsicht des Verkehrs über eine Brücke würde hingegen gewissermaßen noch dadurch erleichtert, daß die Brücke nach der projektierten Anlage, wie der mitfolgende Situationsplan zeigt, möglichst direkte mit dem österreichischen Zollamtsgebäude korrespondiren soll, so daß der Verkehr auf beiden Seiten unter die nahe Kontrolle der schweizerischen und, jenseits, der österreichischen Zollbeamten zu stehen käme. Umwege und Aufenthalt für die Zollpflichtigen würden zugleich dadurch vermieden.

Kein anderer Uebergangspunkt des Rheins längs der St. Gallischen Gränze eignet sich sodann so zweckmäßig für die Erbauung einer Brücke, als gerade der dazu ausersehene. An dieser Stelle ist der Rinnsal des Stromes bereits plangemäß regulirt, und der Durchstich für einen Kanal nach Fußach beginnt erst weiter unten. Diese Baustelle ist folglich bis zur Vollendung der Rheinkorrektion, oder wenigstens bis dieselbe bedeutend vorgeschritten sein wird, die einzige geeignete und auch für die Zukunft als gesichert zu betrachten. Sie ist zudem der einzige zur Ueberbrückung geeignete Punkt auf der beträchtlichen Länge des Rheins zwischen Ragaz bis zu seinem Ausflusse in den Bodensee, und eine bei Monstein zu erbauende Rheinbrücke wird vor derjenigen zu Ragaz den wichtigen Vorzug besitzen, daß sie für den Verkehr mit Fuhrwerken dient, während dies mit der Brücke in Ragaz nicht der Fall ist.

Wir haben nicht übersehen, auch die Frage zu prüfen, ob der Erstellung der projektierten Brücke, anstatt der Beibehaltung der Fährre, in militärischer Hinsicht keine Hindernisse entgegenstehen würden. Auch nach dieser Richtung finden wir kein Bedenken zu erheben, um so weniger, wenn der Regierung von St. Gallen zur Bedingung gemacht wird, der Brücke eine leicht zerstörbare Konstruktion geben zu lassen und vorher die Bauplane dem eidg. Militärdepartement zur Prüfung und Genehmigung in dieser Hinsicht zu unterstellen. Eine Verständigung hierüber, die wir uns eventuell vorbehalten, wird übrigens zum Voraus durch den Umstand begünstigt, daß die Brücke aus Holz gebaut werden soll.

Nunmehr zu der Frage gelangend, ob der Bezug eines Brückengeldes im vorliegenden Falle gestattet werden dürfe und solle, so finden wir keinen Grund zur Beanstandung des gestellten Gesuches. Es handelt sich

vorerst nicht um eine Brücke, die auf ausschließlich schweizerischem Gebiete errichtet werden soll, sondern um eine internationale, zwei Staaten berührende, und von welcher beide Staaten die Wünschbarkeit der Erstellung anerkennen. Sollte daher die Brücke nicht von Seite der Schweiz ausgeführt werden, so dürfte leicht Oesterreich dieselbe zur Hand nehmen und auf die Benutzung der Brücke Gebühren legen, welche die schweizerischerseits jetzt geforderten möglicherweise weit übersteigen. So verhielt es sich z. B. mit dem Fährgeld, das von Seite Frankreichs im Jahr 1862 für die französischerseits errichtete Fähre über den Doubs bei dem Gränzsee von Chaillegon eingeführt wurde. Frankreich bewilligte die neue Fähre und stellte den Tarif nach seinem freien Ermessen auf, ohne daß eine Einwendung von unserer Seite dagegen mit Erfolg hätte versucht werden können. Es zeigt dieser Vorgang, wie wünschbar es ist, daß bei dem gegenwärtig zu entscheidenden Falle der Regierung von St. Gallen die Bewilligung zum Bezuge des Brückengeldes nach dem vorliegenden mäßigen Tarife erteilt werde, um dadurch die Brückenbaute zu fördern, damit nicht allfällig Oesterreich mit einem solchen Bau zuvorkomme und den Verkehr über diese Brücke mit Gebühren nach seinem Gutdünken belege.

Es handelt sich sodann nicht um die Bewilligung von neu einzuführenden Gebühren, sondern um die Umwandlung eines bisher bestandenem Fährgeldes in ein Brückengeld für die Benutzung einer an der Stelle der betreffenden Fähre zu errichtenden Brücke.

Wir würden nun zwar Bedenken tragen, einer solchen Umwandlung das Wort zu reden, wenn der Uebergangspunkt auf beiden Seiten schweizerisches Gebiet berührte. Begehren letzterer Art haben wir wiederholt zurückgewiesen; aber hier, im Hinblick auf die internationale Stellung der Brücke, auf den Umstand, daß sie mindestens so viel von Ausländern wird gebraucht werden, als von Schweizern, daß somit die Ausländer einen wesentlichen Theil des Brückengeldes zu zahlen haben und darum auch ein späterer Loskauf des Brückengeldes durch den Bund nicht hinlänglich begründet werden könnte, kommen wir zu der Ansicht, daß im Spezialfall eine solche Umwandlung zulässig sei.

Die Aufhebung der Fähre bei Monstein, nach Erbauung der Brücke, wird sodann ohne eine jegliche Schwierigkeit vor sich gehen und von selbst eintreten, auch wenn dies durch die Regierung von St. Gallen nicht bereits ausdrücklich zugesagt wäre.

Diese Fähre ist durch Ankauf des Schiffahrts- und Fährrechtes bei Monstein in den Besitz des Kantons St. Gallen gelangt, welcher den Betrieb derselben zu einer mäßigen Summe verpachtet hat. Da also die Fähre und die zu erstellende Brücke sich in der nämlichen Hand befinden, welche das nächste Interesse dabei hat, daß nicht zwei Verbindungen über den Rhein neben einander bestehen, so wird der Betrieb der Fähre ohne weiteres Dazuthun von Seite der Bundesbehörde von selbst aufhören, sobald die Brücke dem Verkehr übergeben sein wird.

Wir haben uns durch die Regierung von St. Gallen sowohl den Tarif der Rheinfähre bei Monstein, als denjenigen des an der projektirten Brücke zu beziehenden Brückengeldes mittheilen lassen, und uns aus deren Vergleichung überzeugt, daß letzterer manche Ermäßigung gegenüber dem ersten, dagegen keine Erhöhung der Fährgeldansätze enthält. Der einzige Unterschied im zweiten Tarifansätze, im Betrage eines Rappens, nämlich 15 Rp. anstatt 14 Rp. wie bisher, ist der Erwähnung nicht werth.

Da somit künftig zu den nämlichen oder theilweise sogar zu ermäßigten Gebühren dem Publikum eine Brückenverbindung, anstatt der bisherigen Fähre, geboten werden soll, so wünschen wir, die h. Bundesversammlung möchte zur Verwirklichung des projektirten Werkes im Interesse des Verkehrs das Ihrige beitragen, indem sie einwilligt, daß das Fährgeld bei Monstein aufgehoben, dagegen der Bezug eines Brückengeldes bewilligt werde.

Wir beehren uns daher, Ihnen, Tit., den Erlass eines Bundesbeschlusses nach folgendem Entwurfe vorzuschlagen:

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
auf den Vorschlag des Bundesrathes vom 22. Juni 1864,
beschließt:

1. Es wird der Regierung des h. Standes St. Gallen die Bewilligung ertheilt, an der bei Monstein zu erbauenden Rheinbrücke, die an die Stelle der Fähre daselbst treten soll, ein Brückengeld anstatt des bisherigen Fährgeldes beziehen zu lassen.

2. Die Ansätze dieses Brückengeldes dürfen diejenigen des mit Votschaft des Bundesrathes vom 22. Juni 1864 vorgelegten, durch die h. Kantonsregierung entworfenen Tarifs nicht übersteigen.

3. Gegenwärtiger Beschluß ist in die amtliche Gesesammlung der Eidgenossenschaft aufzunehmen.

Genehmigen Sie, Tit., bei diesem Anlasse die Versicherung unserer vollkommensten Hochachtung.

Bern, den 22. Juni 1864.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,
Der Bundespräsident:

Dr. J. Dubs.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schies.

Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Bewilligung eines Brükengeldes an einer bei Monstein zu erbauenden Brücke. (Vom 22. Juni 1864.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1864
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	28
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	02.07.1864
Date	
Data	
Seite	156-160
Page	
Pagina	
Ref. No	10 004 463

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.