

Bundesblatt

Bern, den 24. Mai 1968 120. Jahrgang Band I

Nr. 21

Erscheint wöchentlich. Preis Fr. 36.– im Jahr, Fr. 20.– im Halbjahr,
zuzüglich Nachnahme- und Postzustellungsgebühr

9948

Botschaft

des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Erteilung einer neuen Konzession für die Schweizerische Südostbahn

(Vom 8. Mai 1968)

Herr Präsident!
Hochgeehrte Herren!

Wir beehren uns, Ihnen mit dieser Botschaft den Entwurf eines Bundesbeschlusses über die Erteilung einer neuen Konzession für die Schweizerische Südostbahn zu unterbreiten.

I. Geschichtlicher Rückblick

Die Schweizerische Südostbahn ist aus dem im Jahre 1889 erfolgten Zusammenschluss der Wädenswil-Einsiedeln-Bahn mit der Zürichsee-Gotthard-Bahn, dem Initiativkomitee für den Bau einer Bahn von Biberbrugg nach Goldau und dem Initiativkomitee für den Bau einer Eisenbahnlinie von Pfäffikon nach Samstagern hervorgegangen.

a. Wädenswil-Einsiedeln-Bahn

Als Stammlinie der heutigen Südostbahn kann die Wädenswil-Einsiedeln-Bahn betrachtet werden, die ihre Entstehung in erster Linie dem Pilgerverkehr nach dem Kloster Einsiedeln, aber auch dem Wunsch nach einem Anschluss an die linksufrige Zürichseebahn verdankt, die 1857 konzessioniert worden war, jedoch erst im Jahre 1875 dem Betrieb übergeben werden konnte. Die Initiative für den Bau der Wädenswil-Einsiedeln-Bahn wurde von weitblickenden Männern aus Wädenswil und Einsiedeln ergriffen. Am 3. Januar 1870 besammelten sich die Abgeordneten dieser beiden Gemeinden in Einsiedeln und bildeten das Gründungskomitee, das am 8. Januar 1870 bei den Kantonsregierungen von Zürich und Schwyz ein Konzessionsgesuch einreichte, dem entsprochen wurde. Die Konzession des Standes Zürich für eine Eisenbahn von Wädenswil bis an die Zürich-Schwyzzerische Kantonsgrenze bei der Schindellegi datiert vom 2. März 1870 (EAS a. F. 6, 367), jene des Standes Schwyz für eine Eisenbahn von der

Zürich-Schwyzerischen Kantonsgrenze bei der Schindellegi bis Einsiedeln vom 22. Juni 1870 (EAS a. F. 6, 379). Beide Konzessionen, welche dem genannten Komitee zuhanden einer von ihm zu gründenden Aktiengesellschaft erteilt wurden, erhielten am 7. Dezember 1870 (EAS a. F. 6, 376 und 389) die Genehmigung der Bundesversammlung.

Beim Bau der Wädenswil-Einsiedeln-Bahn ergaben sich – vor allem wegen der zu überwindenden Neigungen von bis 50 Promille – ausserordentliche finanzielle und technische Schwierigkeiten. Auf Grund der damaligen Kenntnisse hegte man zuerst Zweifel, ob die Adhäsion allein zur Überwindung derartiger Neigungen ausreiche. Nachdem Probefahrten mit dem Schraubenrad System «Wetli» zu einem schweren Unfall geführt hatten, entschloss man sich schliesslich für einen durchgehenden Adhäsionsbetrieb. Am 1. Mai 1877 konnte die Bahn eröffnet werden.

b. Zürichsee-Gotthard-Bahn

Durch das Gotthardbahn-Projekt erhielt der schon 1858 laut gewordene Wunsch nach einer sogenannten Ost-West-Bahn, die Rapperswil mit Zug und Luzern verbinden sollte, neuen Auftrieb und führte zum Projekt einer Zürichsee-Gotthard-Bahn, das eine direkte Verbindung Rapperswils mit Brunnen zum Ziel hatte. Am 25. Juni 1874 (EAS 2, 163) erteilte die Bundesversammlung der Gründungsgesellschaft für die Zürichsee-Gotthard-Bahn die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Rapperswil nach Brunnen. Die Strecke Rapperswil-Pfäffikon konnte innert der konzessionsmässigen Fristen erstellt und am 27. August 1878 in Betrieb genommen werden. Allerdings wurden die der Gesellschaft zur Verfügung stehenden Mittel durch den Bau dieser Teilstrecke praktisch aufgebraucht. Der Verwaltungsrat der Zürichsee-Gotthard-Bahn unterbreitete deshalb dem Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung das Gesuch, die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Rapperswil nach Brunnen sei in zwei Sektionen, nämlich Rapperswil-Pfäffikon einerseits und Pfäffikon-Brunnen andererseits, aufzuteilen, damit die Versäumung der konzessionsmässig festgelegten Fristen nicht den Verlust der ganzen Konzession zur Folge habe. Mit Bundesbeschluss vom 22. Juni 1878 (EAS 5, 42) wurde diesem Gesuch entsprochen. Wegen der misslichen Finanzlage, in die sie durch die allgemeine Krise des Eisenbahnwesens in den siebziger Jahren des letzten Jahrhunderts geraten war, gelang es der Zürichsee-Gotthard-Bahn-Gesellschaft nicht, die Mittel für den Bau der Strecke Pfäffikon-Brunnen aufzubringen. Nach dreimaliger Fristverlängerung (EAS 3, 248; 4, 196; 5, 120) wurde am 23. Dezember 1881 eine weitere Fristerstreckung verweigert (EAS 6, 196). Damit fiel die Konzession für die Strecke Pfäffikon-Brunnen dahin.

Die Gemeinde Rapperswil hatte sich mit 500000 Franken am Aktienkapital der Zürichsee-Gotthard-Bahn beteiligt. Als Gegenleistung musste sich die Bahn verpflichten, die Kosten für den Bau und den Unterhalt des Seedammes mit Strasse und Trottoir, der infolge des Bahnbaues als Ersatz für die alte Holzbrücke notwendig geworden war, zu übernehmen. Infolge des ständig anwachsenden Strassenverkehrs wurde diese Unterhaltspflicht für die Rechtsnachfolgerin der

Zürichsee-Gotthard-Bahn, die Südostbahn, mit der Zeit zu einer immer drückenderen Last, von der sie sich erst 1951 befreien konnte, als mit der Inbetriebnahme der neuen Seedammbrücken deren Eigentum und Unterhalt an die Kantone Schwyz und St. Gallen übergingen. Allerdings musste sich die Südostbahn durch einen Beitrag von rund 960000 Franken an das neue Bauwerk von der Unterhaltspflicht loskaufen.

c. Biberbrugg-Gotthard-Bahn

Als der Tag der Eröffnung der Gotthardbahn (1. Juni 1882) näher rückte, erhielt der Gedanke, die Wädenswil-Einsiedeln-Bahn von Biberbrugg aus an die grosse Nord-Süd-Transversale anzuschliessen und damit einen bedeutenden Teil der Ostschweiz mit der Innerschweiz zu verbinden, neuen Auftrieb. In Wädenswil bildete sich ein Gründungskomitee für die Biberbrugg-Gotthard-Bahn, dem die Bundesversammlung am 23. Dezember 1881 (EAS 6, 199), also am gleichen Tage, an dem sie der Zürichsee-Gotthard-Bahn die Fristverlängerung für die Teilstrecke Pfäffikon–Brunnen verweigerte, die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Biberbrugg bis zum Anschluss an die Gotthardbahn zwischen Schwyz und Brunnen erteilte. Durch Bundesbeschluss vom 2. Juli 1886 (EAS 9, 50) wurde der Bundesrat ermächtigt, den Konzessionären zu gestatten, die Bahn von Sattel aus in Richtung Goldau statt nach Brunnen zu führen.

d. Pfäffikon–Samstagern oder Schindellegi

Nachdem die der Zürichsee-Gotthard-Bahn für die Strecke Pfäffikon–Brunnen erteilte Konzession infolge Verweigerung einer weiteren Fristverlängerung am 23. Dezember 1881 (EAS 6, 196) dahingefallen war, blieben Rapperswil und Pfäffikon weiterhin ohne Anschluss an die Wädenswil-Einsiedeln-Bahn und damit – über die von Biberbrugg aus nach Brunnen oder Goldau geplante Strecke – ohne direkte Verbindung zur Innerschweiz und zur Gotthardbahn. Die Lücke wurde durch die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Pfäffikon am Zürichsee nach Samstagern oder Schindellegi zum Anschluss an die Wädenswil-Einsiedeln-Bahn geschlossen, welche die Bundesversammlung am 2. Juli 1886 (EAS 9, 42) den Herren Dr. iur. Friedrich Schreiber in Goldau und Ingenieur Wendelstein in Arth, als Vertreter eines Initiativkomitees, zuhanden einer zu bildenden Aktiengesellschaft erteilte.

e. Zusammenschluss zur Schweizerischen Südostbahn

Durch Vereinbarung vom 12. August 1889 schlossen sich die Wädenswil-Einsiedeln-Bahn und die Zürichsee-Gotthard-Bahn mit dem Initiativkomitee für die Biberbrugg-Gotthardbahn und dem Initiativkomitee für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Pfäffikon nach Goldau zwecks Bildung und Gründung einer den Namen Schweizerische Südostbahn tragenden neuen Eisenbahngesellschaft zusammen. Der Zweck der neuen Gesellschaft wurde wie folgt umschrieben:

- Erwerb der Eisenbahn Wädenswil–Einsiedeln.
- Erwerb der Zürichsee-Gotthard-Bahn, d. h. der zum damaligen Zeitpunkt bestehenden Strecke Rapperswil–Pfäffikon.

- Sofortiger Bau der projektierten und konzessionierten Linie von Biberbrugg bis zum Anschluss an die Gotthardbahn.
- Sofortiger Bau der projektierten und konzessionierten Linie Pfäffikon-Samstagern oder Schindellegi.
- Künftiger Betrieb der vier Linien unter einer Leitung.

Durch Bundesbeschluss vom 20. Dezember 1889 (EAS 10, 223) wurden die Konzessionen der Wädenswil-Einsiedeln-Bahn, der Zürichsee-Gotthard-Bahn (Rapperswil-Pfäffikon), einer Eisenbahn von Biberbrugg bis zum Anschluss an die Gotthardbahn und einer Eisenbahn von Pfäffikon nach Samstagern oder Schindellegi an die Schweizerische Südostbahn übertragen. Gleichzeitig wurde der neuen Konzessionärin gestattet, den Anschluss an die Gotthardbahn statt zwischen Schwyz und Brunnen in Goldau zu bewerkstelligen. Auch wurde der Ablauf der übertragenen Konzessionen gleichmässig auf den 1. Januar 1899 festgesetzt. Mit Bundesbeschluss vom 15. Juni 1894 (EAS 13, 108) wurde der Beschluss betreffend Übertragung der Konzession durch die Bestimmung abgeändert, dass die Südostbahn auf sämtlichen Linien drei Wagenklassen zu führen habe, dass der Bundesrat jedoch während der Wintermonate die Bahnverwaltung von der Führung der 1. Wagenklasse dispensieren könne.

Nach Gründung der neuen Gesellschaft mit einem Aktienkapital von 5 000 000 Franken und einer Obligationenschuld von 5 500 000 Franken wurde der Bau der Strecke Pfäffikon-Samstagern und Biberbrugg-Goldau rasch zu Ende geführt, so dass bereits am 8. August 1891 die offizielle Betriebseröffnung der Schweizerischen Südostbahn mit ihren Linien Wädenswil-Einsiedeln und Rapperswil-Goldau stattfinden konnte. Dieses Netz blieb bis heute unverändert.

II. Verkehrsentwicklung und finanzielle Lage der Bahn

Die Schweizerische Südostbahn entwickelte sich befriedigend. Die Zahl der Reisenden stieg von 473 000 im Jahre 1892 auf 872 000 im Jahre 1913. Während der gleichen Zeitspanne erhöhte sich das Gewicht der beförderten Güter von 56 000 Tonnen auf 137 000 Tonnen. Regelmässig wurden Betriebsüberschüsse von 200 000–300 000 Franken erzielt. Vorübergehend wirkte sich zwar die am 1. Juni 1897 erfolgte Eröffnung der Linie Thalwil-Zug-Goldau nachteilig aus, doch konnte die Konkurrenzierung 1903 durch einen Verkehrsteilungsvertrag gemildert werden. Eine Verkehrszunahme brachte 1910 die Eröffnung der Rickenbahn (Wattwil-Uznach) und der Bodensee-Toggenburg-Bahn, wenn auch die Erwartungen, welche die Südostbahn in diese neuen Zubringerlinien gesetzt hatte, nicht ganz erfüllt wurden.

Der starke Rückgang der Einnahmen (1918 wurden nur noch 398 000 Reisende befördert) und vor allem die gleichzeitige massive Erhöhung der Personal- und Sachkosten als Folge der Kriegs- und Nachkriegszeit zwangen die Bahnunternehmung 1920 zu einer ersten Anpassung des Gesellschaftskapitals, das 1891 wegen Überschreitung der veranschlagten Baukosten von ursprünglich 5 000 000 Franken auf 7 000 000 Franken hatte erhöht werden müssen und nun auf

3 400 000 Franken reduziert wurde. Das Fremdkapital – die zu 4 Prozent verzinsliche Hypothekaranleihe von 6 000 000 Franken, welche 1909 zwecks Ablösung der Obligationenanleihe vom Jahre 1890 und zur Finanzierung dringender Investitionen aufgenommen worden war – blieb unverändert, doch wurde der feste Zinsfuss in einen vom Betriebsergebnis abhängigen variablen Zinsfuss von höchstens 4 Prozent umgewandelt.

Zwischen 1922 und 1931 stieg die Zahl der beförderten Personen bis auf 725 000 an, während das Gewicht der transportierten Güter bei durchschnittlich 120 000 Tonnen verblieb. Der jährliche Betriebsüberschuss betrug 300 000 bis 400 000 Franken. Nach 1932 verschlechterte sich – als Folge der allgemeinen Wirtschaftskrise – die Ertragslage der Südostbahn wiederum zusehends. 1937, als nur noch 563 000 Reisende und 59 000 Tonnen Güter befördert wurden, konnte überhaupt kein Betriebsüberschuss mehr erzielt werden, und 1938 wies die Rechnung, erstmals in der Geschichte der Südostbahn, sogar einen Überschuss der Betriebsausgaben auf.

Diese unerfreuliche Entwicklung und der Umstand, dass die alten Dampflokomotiven und ein Grossteil des Wagenmaterials ohnehin ersetzt werden mussten, veranlassten die Unternehmung zur Elektrifikation. Vorher wurde geprüft, ob der Bahnbetrieb nicht zweckmässiger durch einen Autobusbetrieb ersetzt werden könnte. Das Gutachten erwies indessen eindeutig, dass eine derartige Betriebsumstellung wegen der besonderen Verkehrsstruktur der Südostbahn (Pilger- und Militärverkehr, Transitgüterverkehr usw.) und wegen der ungenügenden Strassenverhältnisse weder auf einzelnen Strecken noch auf dem ganzen Netz zweckmässig wäre. Unter der Bedingung, dass die Bahn vorgängig finanziell saniert und verwaltungstechnisch reorganisiert werde, erklärten sich Bund und Kantone bereit, die für die Traktionsänderung notwendigen Mittel bereitzustellen. Gestützt auf das Bundesgesetz vom 2. Oktober 1919 über die Unterstützung von privaten Eisenbahn- und Dampfschiffsunternehmungen zum Zwecke der Einführung des elektrischen Betriebes (BS 7, 242) wurde der Südostbahn ein Darlehen von höchstens 4 000 000 Franken gewährt, an dem sich der Bund mit 50 Prozent, der Kanton Zürich mit 12 ½ Prozent, der Kanton Schwyz mit 30 Prozent und der Kanton St. Gallen mit 7 ½ Prozent beteiligten. Die Verzinsung und Amortisierung dieses Elektrifikationsdarlehens wurde auf 4 Prozent bestimmt, wobei 3 Prozent als Zins und 1 Prozent als Amortisation gerechnet werden (Vereinbarung vom 5. Juli 1938). Darüber hinaus wurde unter dem Titel «Arbeitsbeschaffung» à fonds perdu ein Beitrag von 1 200 000 Franken geleistet. Die finanzielle Sanierung erfolgte durch Reduktion des Aktienkapitals von 3 400 000 Franken auf 300 000 Franken sowie durch Reduktion der Hypothekaranleihe von 6 000 000 Franken auf 1 200 000 Franken, wobei diese reduzierte Schuld in Stammaktien umgewandelt wurde. Nach Durchführung dieser Massnahmen (1938) betrug das Gesellschaftskapital somit 1 500 000 Franken. Im Frühjahr 1939 konnte der elektrische Betrieb aufgenommen werden.

Die notwendige technische Sanierung liess sich allerdings mit den für die Elektrifikation bereitgestellten 5 200 000 Franken nicht umfassend verwirklichen. Noch fehlten die Mittel für die Verstärkung der Brücken, die Erstellung von Stell-

werk- und Sicherungsanlagen, die Anschaffung von weiterem Rollmaterial usw., aber auch für die Sanierung der Pensionskasse und für den bereits erwähnten Beitrag der Bahnunternehmung an den Umbau des Seedammes. Am 10. Dezember 1943 beschloss der Bundesrat (EAS 59, 61), der Südostbahn gestützt auf das Bundesgesetz vom 6. April 1939 über die Hilfeleistung an private Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmungen (BS 7, 248) für die finanzielle und technische Sanierung höchstens 1 000 000 Franken auszurichten, wovon 750 000 Franken à fonds perdu und 250 000 Franken gegen die Aushändigung von Prioritätsaktien. Die Gewährung dieser Bundesleistungen wurde an die Voraussetzung geknüpft, dass sich die Kantone Zürich, Schwyz und St. Gallen mit ebenfalls 1 000 000 Franken an der finanziellen Wiederaufrichtung der Unternehmung beteiligten. 500 000 Franken leisteten die genannten Kantone durch Verzicht auf die Rückzahlung von Elektrifikationsdarlehen und 500 000 Franken durch Beteiligung am Prioritätsaktienkapital (Vereinbarung vom 16. Februar 1945).

Nach Durchführung dieser Sanierung ergab sich folgende Finanzstruktur, die seither unverändert blieb:

	Prioritätsaktien	Stammaktien	Aktienstimmen	
	Franken	Franken	Anzahl	%
Bund	250 000	—	50 000	11,1
Kanton Zürich	105 000	—	21 000	4,6
Gemeinde Wädenswil	20 000	37 000	11 400	2,6
Kanton Schwyz	300 000	200	60 040	13,3
Bezirk Einsiedeln	—	200	40	—
Kanton St. Gallen	62 500	200	12 540	2,8
Gemeinde Rapperswil	12 500	4 500	3 400	0,7
Private	—	1 457 900	291 580	64,9
Total	750 000	1 500 000	450 000	100

Als Schuld verblieb lediglich das Elektrifikationsdarlehen von 4000 000 Franken.

Vor allem dank der kurz vor Ausbruch des zweiten Weltkrieges vollendeten Umstellung des unwirtschaftlichen Dampfbetriebes auf die leistungsfähige elektrische Traktion erzielt die Südostbahn seit 1941 Rechnungsabschlüsse, die im Vergleich mit jenen anderer Bahnen des allgemeinen Verkehrs als gut bezeichnet werden dürfen. Die Zahl der Reisenden überstieg nach 1947 regelmässig die Zweimillionengrenze und schwankt seit 1961 zwischen 2,4 und 2,6 Millionen. Davon entfielen im Jahre 1961 36,4 Prozent auf den Einzelreiseverkehr, 5,7 Prozent auf den Gruppenreiseverkehr, 54,8 Prozent auf den Abonnementsverkehr und 3,1 Prozent auf den übrigen Verkehr, im Jahre 1966 38,2 Prozent auf den Einzelreiseverkehr, 9,8 Prozent auf den Gruppenreiseverkehr, 48,6 Prozent auf den Abonnementsverkehr und 3,4 Prozent auf den übrigen Verkehr. Der Güterverkehr, der 1941 auf 196 000 Tonnen angestiegen war, ist allerdings eher rückläufig und erreicht nur noch 80 000–100 000 Tonnen pro Jahr. Eine Ausnahme machten diesbezüglich die Jahre 1962–1965, als für den Bau der dem linken Ufer des Zürichsees entlangführenden Nationalstrasse N 3 rund eine Million Tonnen Kies trans-

portiert wurde. Bei durchschnittlich etwas über 3 000 000 Franken Betriebseinnahmen erreichten die jährlichen Betriebsüberschüsse zwischen 1947 und 1957 350 000–500 000 Franken. Nach 1958 stiegen die Betriebseinnahmen auf über 6 000 000 Franken an, gingen jedoch 1966 auf 5 848 000 Franken zurück. Der Verkehrsertrag, der 1965 noch 5 735 460 Franken erreicht hatte, sank 1966 auf 5 301 059 Franken und setzte sich wie folgt zusammen: Personenverkehr 3 484 967 Franken, Gepäck- und Expressgutverkehr 1 152 220 Franken, Postverkehr 1 159 400 Franken, Tiere 25 753 Franken, Güterverkehr 1 559 178 Franken. Der Betriebsüberschuss betrug 1962 832 000 Franken, 1963 497 000 Franken, 1964 541 000 Franken, 1965 751 000 Franken, 1966 214 000 Franken und 1967 161 000 Franken. Zu beachten ist, dass die Abschreibungen von zur Zeit 570 000 Franken seit 1958 in den Betriebsausgaben enthalten sind, was vorher nicht der Fall war.

Die Entschädigung des Bundes zur Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Ausmasse eines Drittels der vorgeschriebenen Abschreibungen (Eisenbahngesetz Art. 51) betrug im Jahre 1966 192 724 Franken. Seit 1943 musste die Südostbahn keine Hilfeleistungen der öffentlichen Hand in Anspruch nehmen, auch nicht gestützt auf den siebenten Abschnitt des am 1. Juli 1958 in Kraft getretenen Eisenbahngesetzes (AS 1958, 335).

Die einzige feste Verbindlichkeit der Südostbahn, das zu 3 Prozent verzinsliche Elektrifikationsdarlehen von ursprünglich 4 000 000 Franken, konnte bis Ende 1966 auf 2 104 765 Franken reduziert werden. Mit den jährlich anfallenden Abschreibungsmitteln war es der Bahn möglich, bedeutende Investitionen und technische Verbesserungen, von denen im nächsten Abschnitt die Rede sein wird, zu finanzieren. Dank der ordentlichen Abschreibungen und den bereits erwähnten Kapitalreduktionen standen die Anlagekosten in der Höhe von 29 034 352 Franken am 31. Dezember 1966 noch mit 5 628 278 Franken zu Buche. Das Elektrifikationsdarlehen wurde meistens, wenn auch nicht immer, verzinst, wogegen das Gesellschaftskapital seit Jahrzehnten keine Dividenden abwirft.

III. Bedeutung der Bahn

Gestützt auf das Bundesgesetz vom 21. Dezember 1899 über Bau und Betrieb der schweizerischen Nebenbahnen (BS 7, 117) wurde die Südostbahn mit zahlreichen weiteren Bahnen, die «nicht den grossen Durchgangsverkehr für Personen und Güter vermitteln», durch Bundesratsbeschluss vom 10. August 1900 (EAS 16, 194) als Nebenbahn erklärt.

Von grösster Bedeutung für die Bevölkerung des von ihr erschlossenen Gebietes ist der Berufsverkehr, den die Südostbahn in Richtung Zürich, nach der March, dem Zürcher Oberland, aber auch in Richtung Luzern, Schwyz und Zug unterhält. Am Wochenende wiederum bringt die Bahn die Bevölkerung aus der Agglomeration Zürich und aus den ständig wachsenden Seegemeinden zum Wander- und Wintersport in die schwyzerischen Voralpen.

Darüber hinaus vermittelt die Südostbahn eine direkte Schienenverbindung zwischen dem Raume Tessin–Vierwaldstättersee einerseits und der Nordostschweiz, dem Glarner- und Bündnerland und dem oberen Becken des Zürichsees

andererseits. Dank einer fortschrittlichen Zusammenarbeit zwischen den Schweizerischen Bundesbahnen, der Bodensee-Toggenburgbahn und der Schweizerischen Südostbahn rollen auf der «direkten Linie Zentralschweiz–Nordostschweiz» durchgehende Züge mit Speisewagen von Luzern via Biberbrugg–Rapperswil–Wattwil–St.Gallen nach Romanshorn. Zahlreiche Kantone erhalten damit direkte Zugverbindungen.

Eine bedeutende Rolle spielt immer noch der Pilgerverkehr nach dem Kloster Einsiedeln. In geschlossenen in- und ausländischen Pilgerzügen wurden zum Beispiel in den Jahren 1965, 1966 und 1967 rund 32000, 27000 und 26000 Pilger befördert, wozu noch der Gruppen- und Einzelreiseverkehr nach dem Wallfahrtsort zu rechnen ist.

Dass die Südostbahn auf die industrielle Entwicklung im Kanton Schwyz, die vor allem im Gebiet um Freienbach und Wollerau erkennbar wird, einen fördernden Einfluss ausübt, liegt auf der Hand. Erwähnenswert sind auf dem Sektor Güterverkehr die Heizöltransporte nach Einsiedeln, wenn diese auch nach der Inbetriebnahme einer weiteren Inlandraffinerie in letzter Zeit zurückgegangen sind.

Die Landesverteidigung schliesslich hat ein eminentes Interesse an dieser nicht auf den Knotenpunkt Zürich angewiesenen Querverbindung ins Innere der Schweiz. Südlich von Zürich ist die Südostbahn die einzige Normalspurbahn, welche die Westschweiz und das Tessin über die Zentralschweiz mit der Ostschweiz verbindet; sie wäre deshalb im Kriegsfall dazu berufen, eine sehr wichtige Rolle zu spielen.

Angesichts dieser verkehrspolitischen und militärischen Bedeutung stellt sich heute die Frage nach einer allfälligen Umstellung auf schienenfreien Betrieb, die, wie in Abschnitt II erwähnt, bereits vor dem Entscheid über die Elektrifikation geprüft wurde, nicht mehr. Es ist offensichtlich, dass die Bahn ohne schwere Beeinträchtigung der Verkehrsbedienung nicht durch Strassenverkehrsdienste ersetzt werden könnte; sie ist denn auch nicht für eine Ersetzbarkeitsuntersuchung durch die Eidgenössische Kommission für die Überprüfung der Betriebsgestaltung öffentlicher Verkehrsunternehmungen vorgesehen.

IV. Die Bahn und ihr technischer Zustand

Die beiden normalspurigen, seit 1939 elektrifizierten Linien Wädenswil–Einsiedeln und Rapperswil–Arth-Goldau der Schweizerischen Südostbahn werden trotz Neigungen bis 50 Promille durchgehend als Adhäsionsbahn betrieben. Die Eigentumlänge der Linien beträgt 46,848 Kilometer, die Betriebslänge 49,069 Kilometer, wovon 41,060 Kilometer im Kanton Schwyz, 7,147 Kilometer im Kanton Zürich und 0,862 Kilometer im Kanton St. Gallen gelegen sind. Die Geleise befinden sich vollständig auf bahneigenem Trasse. Sie führen durch 4 Tunneln mit einer Gesamtlänge von 219 Metern und über 39 Brücken, die mehr als 2 Meter Länge aufweisen (Gesamtlänge der Brücken 1043 Meter); 17 dieser Brücken sind länger als 10 Meter. Die Unternehmung verfügt über 10 eigene Stationen sowie

über 2 Haltestellen und ist Mitbenützerin der 4 Gemeinschaftsbahnhöfe Wädenswil, Rapperswil, Pfäffikon und Arth-Goldau. Die höchstgelegene Station (Rothenthurm) liegt 923 Meter und die tiefstgelegene (Wädenswil) 408 Meter über Meer. 15 Niveauübergänge führen über Kantonsstrassen (4 mit automatischen und 5 mit fernbedienten Schranken sowie 6 mit Blinklichtanlagen) und 48 über andere öffentliche Strassen, Fahr- und Fusswege (5 mit automatischen und 2 mit fernbedienten Schranken, 14 mit Blinklichtanlagen und 27 mit Andreaskreuzen). Dazu kommen noch 74 Übergänge über private Wege, die mit Warntafeln gesichert sind. Nach der Elektrifikation im Jahre 1939 besass die Südostbahn 8 Triebfahrzeuge mit einer Leistung von je 1000 PS. Ende 1967 waren es 13 Triebfahrzeuge mit insgesamt 23 800 PS, wovon die 8 ältesten mit Baujahr 1940 und das jüngste eine 1967 in Dienst gestellte Lokomotive vom Typ Re 4/4 II (Typ SOB) mit 6500 PS, welche dank geänderter Übersetzungsverhältnisse Züge von 320 Tonnen über die Steilrampen schleppt. An Wagenmaterial waren 1967 vorhanden: 13 Personenwagen, 10 Gepäckwagen, 1 Speisewagen und 16 Dienstwagen aller Art. Neben 2291 Stehplätzen konnten 173 Sitzplätze 1. Klasse und 1435 Sitzplätze 2. Klasse angeboten werden.

Die Südostbahn war in der Lage, mit den erwirtschafteten Mitteln in beträchtlichem Umfange dringend notwendig gewordene Erneuerungen vorzunehmen und mit dem technischen Ausbau zu beginnen. So werden die aus der Zeit des Bahnbaues stammenden Brücken sukzessive durch Neubauten in vorgespanntem Beton ersetzt. Ende 1967 waren noch drei Brücken mit einer Gesamtlänge von 205 Metern erneuerungsbedürftig, wofür mit einem Kostenaufwand von 2 000 000 Franken gerechnet wird. Für die Sicherung weiterer Niveauübergänge, die infolge der Zunahme der Besiedlungsdichte und des motorisierten Verkehrs immer dringender wird, hat die Unternehmung vorläufig 200 000 Franken vorgesehen, wozu noch Beiträge der Strasseneigentümer in der Höhe von wenigstens 600 000 Franken kommen werden. Rund 35 Kilometer des Netzes sind seit dem letzten Kriege mit Schienen ausgerüstet worden, die vor 1990 nicht erneuert werden müssen. Auf etwa 12 Kilometern allerdings befinden sich noch Schienen mit einem Durchschnittsalter von 70 Jahren; diese Schienen müssen innerhalb der nächsten 5 Jahre ersetzt werden. Gleichzeitig mit dem Ersatz der Schienen erfolgen jeweils die Erneuerung und Vermehrung der Schwellen sowie die Verbesserung des Unterbaues. Zu diesem Zweck ist für die noch zu sanierende Strecke von etwa 12 Kilometern ein Betrag von 3 000 000 Franken vorgesehen. Die Weichen der Hauptgeleise sind in den letzten Jahren – mit 6 Ausnahmen – ersetzt worden. Für den Ersatz dieser verbleibenden 6 Weichen ist mit einem Kostenaufwand von 120 000 Franken zu rechnen. Von den 10 bahneigenen Stationsgebäuden wurden bis heute 7 vollständig erneuert, wobei insbesondere die Stationsbüros und die Schalteranlagen neu konzipiert worden sind, um ein rationelleres Arbeiten zu ermöglichen. Die ältesten, aus den Jahren 1939/40 stammenden Triebfahrzeuge müssten wegen Überalterung allein noch nicht ersetzt werden. Bei zusätzlichem Verkehr reicht ihre beschränkte Zugkraft jedoch nicht aus, um die sehr grossen Steigungen zu überwinden, welche das Netz der Südostbahn charakterisieren (bis 50 Promille gegenüber 25–27 Promille bei Gotthard- und Lötschbergbahn). Je

nach Zuggewicht bedingen diese Steigungen Doppel- oder sogar Mehrfachtraktion. In den letzten Jahren sind aus diesem Grunde bereits einige der alten Motorwagen durch moderne Hochleistungstriebwagen ersetzt worden. Auch wurde das aus der Zeit vor der Elektrifikation stammende Wagenmaterial ausrangiert. Ersetzt werden müssen lediglich 5 Personenwagen, die während des letzten Krieges in Holzkastenkonstruktion geliefert wurden. Alle übrigen vierachsigen Personenwagen sind Leichtstahlwagen aus den Jahren 1945 und später, die den Anforderungen noch genügen. Es ist vorgesehen, während der nächsten 5 Jahre noch mindestens 2 Leichtstahlwagen im Kostenbetrage von rund 680 000 Franken zu beschaffen. Nachdem die aus den Jahren 1891–1917 stammenden Güterwagen ausrangiert worden waren, besass die Bahn nur noch 12 Güterwagen des Baujahres 1960/61, die auf Grund des neuen Güterwagenübereinkommens an die SBB übergangen. Seit dem 1. Januar 1966 besitzt die Südostbahn somit keine eigenen Güterwagen mehr. Erwähnenswert sind auch die Aufwendungen der Bahn für Rationalisierungsmassnahmen. Sämtliche Stationen sind mit elektrischen Stellwerkanlagen und Lichtsignalen ausgerüstet worden, die im Zusammenhang mit der Einführung des automatischen Streckenblocks die Betriebssicherheit wesentlich erhöhen, eine raschere Abfertigung ermöglichen und gleichzeitig auch eine Verminderung des Stationspersonals zur Folge haben (Durchschalten der Stationen). Im Jahre 1967 wurde ein zweiter Schalter-Billettdrucker in Betrieb genommen. Die vermehrte Führung von Einmannzügen ermöglichte eine Verdichtung des Fahrplanes, vor allem am Abend. Dank dieser und anderer Rationalisierungsmassnahmen konnte der Personalbestand trotz Reduktion der Arbeitszeit von 186 Mann im Jahre 1960 auf 152 Mann im Jahre 1967 reduziert werden.

Am 31. Mai 1965 unterbreitete die Direktion der Südostbahn ihrem Verwaltungsrat einen Vorschlag für ein sich über 10 Jahre erstreckendes Erneuerungsprogramm, das Aufwendungen in der Höhe von insgesamt gegen 14 Millionen Franken vorsah. Auf Grund einer Überprüfung dieses Programms, die Ende 1967 unter Berücksichtigung der in der Zwischenzeit verwirklichten Projekte und in Anpassung an die heutigen Bedürfnisse der Bahn vorgenommen wurde, ergab sich indessen ein Investitionsbedarf von nur noch rund 7 200 000 Franken. Die Bahn glaubt, rund 2 700 000 Franken selbst aufbringen zu können. Für die verbleibenden rund 4 500 000 Franken wird sie jedoch gestützt auf Artikel 56 des Eisenbahngesetzes die Hilfe der öffentlichen Hand in Anspruch nehmen müssen. Ein entsprechendes Gesuch ist noch nicht eingereicht worden, befindet sich jedoch in Vorbereitung.

V. Das Konzessionserneuerungsgesuch

Am 20. Juli 1966 unterbreitete die Schweizerische Südostbahn dem Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement das Gesuch, die ihr durch Bundesbeschluss vom 20. Dezember 1889 (EAS 10, 223) übertragenen Konzessionen seien nach Ablauf für weitere 50 Jahre zu erneuern.

Zur Begründung des Konzessionserneuerungsgesuches führt die Direktion der Südostbahn an, ihre Unternehmung diene der Landesverteidigung in erhebli-

chem Masse und der Verkehr lasse sich nicht zweckmässiger und wirtschaftlicher durch ein anderes Verkehrsmittel bewältigen. Die in Artikel 5, Absatz 1 des Eisenbahngesetzes festgelegten Voraussetzungen für die Erneuerung der Konzession seien damit erfüllt.

Im weiteren wird im Erneuerungsgesuch dargelegt, wie sehr sich die Südostbahn seit dem Ende des Zweiten Weltkrieges ausschliesslich mit selbst erwirtschafteten Mitteln auf allen Sektoren technisch verbessert habe. Allerdings wird nicht verschwiegen, dass im Verlaufe der nächsten Jahre weitere Aufwendungen erforderlich sein werden.

Ihre weitere Entwicklung beurteilt die Bahnunternehmung zuversichtlich. Zwar sei der Gruppenreiseverkehr bis 100 Personen infolge der Zunahme des Strassenverkehrs in den letzten Jahren eher stationär geblieben, doch werde die Bahn in letzter Zeit wieder vermehrt auch von kleineren und mittleren Gruppen benützt, was mit der zunehmenden Verstopfung der Strassen im Zusammenhang stehe. Einer steigenden Beliebtheit erfreue sich auch die «Direkte Linie Nordostschweiz-Zentralschweiz» (Romanshorn-Luzern), auf der moderne Pendelzüge mit Speisewagen eingesetzt werden. Beim Güterverkehr sei in den letzten Jahren eine Verlagerung zu Transporten mit grossen Einheiten und zu Blockzügen festzustellen.

VI. Das Vernehmlassungs- und Prüfungsverfahren

Die Generalstabsabteilung des Eidgenössischen Militärdepartementes, die Generaldirektion der Schweizerischen Post-, Telephon- und Telegraphenbetriebe und die Direktion der Bodensee-Toggenburg-Bahn erklärten sich vorbehaltlos mit der Konzessionserneuerung einverstanden. Auch die Schweizerischen Bundesbahnen erhoben keine grundsätzlichen Einwendungen, machten jedoch Vorbehalte gegen die Auffassung, welche die Direktion der Südostbahn auf Seite 21 ihres «Erläuternden Berichtes» betreffend die Verkehrsteilung im Güterverkehr und die Anwendung der Tarifannäherung im Transitgüterverkehr über ihre Strecken vertritt. Beide Fragen stehen jedoch in keinem direkten Zusammenhang mit der Konzessionserneuerung, so dass wir davon absehen, uns an dieser Stelle damit auseinanderzusetzen.

Der Regierungsrat des Kantons Zürich hält den Weiterbetrieb der Südostbahn nicht nur für erwünscht, sondern für notwendig, und Landammann und Regierungsrat des Kantons Schwyz erklären, der Betrieb der Bahn werde auch während den nächsten Jahrzehnten für den Kanton und insbesondere für das von ihr erschlossene Gebiet des Kantons Schwyz von derartiger Bedeutung sein, dass eine Betriebseinstellung undenkbar wäre. Auch Landammann und Regierungsrat des Kantons St. Gallen äussern sich im gleichen Sinne und benützen die Gelegenheit, um die Bedeutung der Bahn für ihren Kanton und das Interesse der Landesverteidigung an dieser nicht an den Knotenpunkt Zürich gebundenen Quer Verbindung ins Innere des Landes hervorzuheben. Alle drei Kantone, auf deren Gebiet das Netz der Südostbahn liegt, wünschen ihr Recht auf Rückkauf der Bahn in der Konzession verankert zu sehen.

Auf Grund der vorerwähnten Stellungnahme und der von uns durchgeführten Untersuchung gelangen wir zur Schlussfolgerung, dass auf beiden Linien der Schweizerischen Südostbahn der Verkehr nicht zweckmässiger und wirtschaftlicher durch ein anderes Verkehrsmittel bedient werden könnte und dass die Interessen der Landesverteidigung einer Konzessionserneuerung nicht entgegenstehen. Damit können die Bedingungen für die Erteilung beziehungsweise Eneuerung der Konzession im Sinne von Artikel 5, Absatz 1 des Eisenbahngesetzes als erfüllt betrachtet werden.

VII. Der Konzessionsentwurf

Der Wortlaut des Konzessionsentwurfes entspricht, soweit nachstehend nicht auf einzelne Artikel besonders eingetreten wird, der seit Inkrafttreten des neuen Eisenbahngesetzes üblichen Fassung.

In Artikel 2 des Konzessionsentwurfes wird die Südostbahn – in Anwendung von Artikel 2, Absatz 2 des Eisenbahngesetzes – als Nebenbahn erklärt. Damit wird die im Bundesratsbeschluss vom 10. August 1900 (EAS 16, 194) vorgenommene Zuteilung zu den Nebenbahnen beibehalten.

Das im Artikel 4 des Entwurfes enthaltene Rückkaufsrecht zugunsten der Kantone Zürich, Schwyz und St. Gallen entspricht den von den Regierungen dieser Kantone geäusserten Begehren. Dieses Recht war bereits in den ablaufenden Konzessionen enthalten.

Die Kantone Zürich, Schwyz und St. Gallen haben sich mit dem vorgeschlagenen Konzessionsentwurf einverstanden erklärt.

Die Verfassungsmässigkeit der Vorlage – einfacher Bundesbeschluss – beruht auf Artikel 5, Absätze 1 und 2 des Eisenbahngesetzes, das sich auf die Artikel 23, 24^{ter}, 26, 34, Absatz 2, 36 und 64 der Bundesverfassung stützt.

VIII. Antrag

Auf Grund dieser Ausführungen empfehlen wir Ihnen, dem Entwurf zu einem Bundesbeschluss über die Erteilung einer neuen Konzession für die Schweizerische Südostbahn Ihre Zustimmung zu geben.

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

Bern, den 8. Mai 1968.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,
Der Bundespräsident:

Spühler

Der Bundeskanzler:

Huber

(Entwurf)

Bundesbeschluss
über die Erteilung einer neuen Konzession für die
Schweizerische Südostbahn

Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,

gestützt auf Artikel 5 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957¹⁾,
nach Einsicht in ein Gesuch der Schweizerischen Südostbahn vom 20. Juli
1966,

nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 8. Mai 1968,

beschliesst:

I

Der Schweizerischen Südostbahn wird unter den nachstehend aufgeführten Bedingungen eine neue Konzession für Bau und Betrieb einer Normalspurbahn 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

Nebenbahn

Die Bahn wird als Nebenbahn erklärt.

Art. 3

Dauer

Die Konzession wird für die Dauer von 50 Jahren, d. h. für die Zeit vom 2. Januar 1969 bis 1. Januar 2019, erteilt.

¹⁾ AS 1958, 335.

Art. 4*Sitz*

Die Unternehmung hat ihren Sitz in Wädenswil.

Art. 5*Strecken*

Die Konzession gilt für die Strecken Wädenswil–Biberbrugg–Einsiedeln und Rapperswil–Pfäffikon–Arth-Goldau.

Art. 6*Lärmbekämpfung*

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 7 bleibt vorbehalten.

Art. 7*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 oder die Landesverteidigung es erfordert.

Art. 8*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. 9*Beförderungspflicht und Wagenklassen*

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

² Die Aufsichtsbehörde bestimmt, welche Wagenklassen zu führen sind.

Art. 10*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. 11

Haftpflichtversicherung

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 andern, von der Aufsichtsbehörde anerkannten Einrichtung zu versichern.

² Die Verträge über die Haftpflichtversicherung sowie deren nachträgliche Änderung bedürfen der Genehmigung der Aufsichtsbehörde.

Art. 12

Personalfürsorge

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.

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

Art. 13

Kontrolle

Den eidgenössischen Beamten, denen die Aufsicht über den Bau und Betrieb der Eisenbahn obliegt, ist zu jeder Zeit freie Fahrt und freier Zutritt zu allen Teilen der Anlagen und Fahrzeuge 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. 14

Rückkauf

Den Kantonen Zürich, Schwyz und St. Gallen steht das Recht auf Rückkauf der Bahn zu. Der Rückkauf ist entsprechend den Bestimmungen des zehnten Abschnittes des Eisenbahngesetzes vorzunehmen.

II

Der Bundesrat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Erteilung einer neuen Konzession für die Schweizerische Südostbahn (Vom 8. Mai 1968)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1968
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	21
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	9948
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	24.05.1968
Date	
Data	
Seite	1105-1119
Page	
Pagina	
Ref. No	10 043 999

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.