

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Ablehnung eines Gesuches um Fristverlängerung für eine Eisenbahn von Pfäffikon über Steinmatt nach Zug.

(Vom 10. März 1905.)

Tit.

I.

Durch Bundesbeschluß vom 27. Juni 1890 (E. A. S. XI, 72) wurde den Herren Grauer-Frey in Degersheim, J. Frischknecht-Breitenmoser und Th. Löpfle in St. Gallen die Konzession erteilt für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von St. Gallen über Wattwil nach Rapperswil und von Samstagern nach Zug.

An die Stelle der Linie Samstagern-Zug trat dann gemäß Bundesbeschluß vom 26. Juni 1891 (E. A. S. XI, 382) die Strecke „von Pfäffikon über Steinmatt nach Zug.“ Ferner wurde die Konzession mit bezug auf die Strecke Wattwil-Rapperswil (beziehungsweise Uznach) durch Bundesbeschluß vom 20. Dezember 1901 (E. A. S. XVII, 271) auf die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen übertragen und mit bezug auf die Strecke St. Gallen-Wattwil durch Bundesbeschluß vom 19. Dezember 1902 (E. A. S. XVIII, 249) als erloschen erklärt. Somit blieb dem Initiativkomitee St. Gallen Zug, das an die Stelle der HH. Grauer-Frey und Konsorten getreten war, nur noch die Konzession für eine Eisenbahn von Pfäffikon über Steinmatt nach Zug.

II.

Mittelst Eingabe vom 2. Mai 1903 stellte nun dieses Komitee das Gesuch, es möchte die Frist zur Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen, sowie der Gesellschaftsstatuten, die inzwischen schon wiederholt, letztmals bis zum 27. Juni 1903, verlängert worden war, möglichst ausgedehnt werden, indem es zur Begründung des Gesuches im wesentlichen Folgendes ausführte:

Die ursprünglich erteilte Konzession für eine Linie St. Gallen-Rapperswil-Zug sei als ein einheitliches Ganzes aufzufassen. Der Bau der Linie Wattwil-Uznach sei zur Tatsache geworden, die Ausführung der Strecke St. Gallen-Wattwil samt einer Fortsetzung nach Romanshorn sei gesichert; es bleibe noch das Schlußstück Pfäffikon-Steinmatt-Zug. Wie bisanhin, gedenke das Initiativkomitee auch in dieser Angelegenheit sowohl die Tracé- als die Bedürfnisfrage mit den interessierten Ortschaften, Gemeinden und Kantonen und unter Beiziehung erster Fachleute abzuklären, bevor es Schritte für die Finanzierung des Unternehmens tun wolle. Da die Tracéfrage selbst noch vielseitiger Unterhandlungen und ernsten Studiums bedürfe und es nicht angezeigt erscheine, mit der Ausführung dieser Linie zu beginnen, bevor die Bahn St. Gallen-Uznach im Betriebe stehe und der Einfluß derselben auf die Verkehrsgestaltung bekannt sei, und weil ferner auch die Linie Talwil-Zug, selbst wenn St. Gallen-Wattwil-Uznach im Betriebe stehe, noch nicht derart belastet sei, daß die Ausführung der Linie Pfäffikon-Zug, des restierenden Teiles des ursprünglich konzessionierten Projektes, nicht auf einige Jahre hinausgeschoben werden könnte, sei eine möglichst ausgedehnte Fristverlängerung wünschenswert.

III.

Von den Regierungen der drei beteiligten Kantone Schwyz, Zürich und Zug erhoben die beiden letztern keine Einwendungen, während der Regierungsrat des Kantons Schwyz beantragte, es möchte auf eine weitere Fristverlängerung nicht mehr eingetreten werden, weil der Bau dieser Strecke gegenwärtig mit Rücksicht auf die schon bestehenden Linien kein Bedürfnis mehr sei, eventuell solle nur eine Fristverlängerung von einem Jahre bewilligt werden.

Obwohl wenig oder keine Aussicht vorhanden war, daß binnen einem Jahre die verlangten Vorlagen eingereicht werden könnten, haben wir mit Rücksicht auf die Stellungnahme des Kantons Schwyz durch Beschluß vom 31. Juli 1903 (E. A. S. XVIII, 146) doch nur eine Fristverlängerung von einem Jahre, d. h. bis zum 27. Juni 1904, gewährt.

IV.

Mittelst Eingabe vom 19. April 1904 suchte nun das Initiativkomitee St. Gallen-Zug neuerdings um eine Fristverlängerung für die Eisenbahn von Pfäffikon über Steinmatt nach Zug nach, indem es zur Begründung seines Gesuches auf die Ausführungen in seinem Fristverlängerungsgesuche vom 2. Mai 1903 verwies.

Der Regierungsrat des Kantons Schwyz ließ sich unterm 27. April gl. Js. dahin vernehmen, daß er diese schon längst projektierte Bahnverbindung nunmehr als vollständig überflüssig betrachte, und mit Rücksicht hierauf den Wunsch äußern müsse, daß dem vorliegenden Fristverlängerungsgesuch nicht mehr entsprochen werden möchte.

Der Regierungsrat des Kantons Zürich teilte unterm 9. Juni 1904 mit, er habe die Vernehmlassungen der drei beteiligten Gemeinden Horgen, Wädenswil und Richterswil eingeholt.

Der Gemeinderat Horgen habe die Fristverlängerung angelegentlich befürwortet, da die dortige Gegend ein großes Interesse am Zustandekommen des betreffenden Bahnprojektes habe.

Der Gemeinderat Wädenswil sei der Überzeugung, daß diese Linie in absehbarer Zeit nicht zur Ausführung kommen werde. Erstens liege, nachdem die Linie Talwil-Zug und die Südostbahn im Betriebe seien, kein Bedürfnis nach der projektierten Verbindung vor. Sodann werden die Mittel für den Bau derselben schwerlich aufzubringen sein, indem auf eine finanzielle Unterstützung der anliegenden, von Eisenbahnen bereits bedienten Gemeinden kaum gehofft werden dürfe. Auch Wädenswil würde sich voraussichtlich zu keiner Subvention entschließen. Der Gemeinderat setze daher keinen großen Wert auf die Gewährung der Fristverlängerung.

Der Gemeinderat Richterswil teile mit, daß die dortige Gemeinde ein wesentliches Interesse am Zustandekommen dieses Bahnprojektes habe und daß er deshalb die Bewilligung einer Fristverlängerung sehr befürworte.

Der Regierungsrat selbst sei diesem Bahnprojekt immer kühl gegenübergestanden, er wolle sich aber angesichts der Haltung der beiden Gemeinderäte Horgen und Richterswil der nachgesuchten Fristverlängerung nicht widersetzen.

In seiner Vernehmlassung vom 15. Juni 1904 empfahl der Regierungsrat von Zug das Gesuch bestens zur Berücksichtigung, da er die projektierte Bahn nicht nur als im Interesse der dortigen Landesgegend gelegen erachte, sondern auch dafür halte, daß

dieselbe für den Anschluß der Ostschweiz an die Innerschweiz überhaupt von großer Bedeutung sei.

V.

Nach den Plänen, welche dem Bundesbeschlusse vom 26. Juni 1891 betreffend Änderung der Konzession einer Eisenbahn von St. Gallen über Wattwil nach Rapperswil und von Samstagern nach Zug zu grunde lagen (vgl. Botschaft vom 15. Juni 1891, B. Bl. 1891, III, 673), soll die Strecke Pfäffikon - Steinmatt - Zug mit 12 ‰ Maximalsteigung angelegt werden, und zwar in der Weise, daß das Tracé zwischen Pfäffikon und Horgen und zwischen Steinmatt und Zug parallel zu den bestehenden Linien der Bundesbahnen zu liegen käme. Da es sich also um eine Konkurrenzlinie zu diesen letztern handelt, wurde das Fristverlängerungsgesuch vom Eisenbahndepartement auch der Generaldirektion der S. B. B. zur Vernehmlassung mitgeteilt.

Dieselbe äußerte sich unterm 23. Juli 1904 dahin, daß sie die Ansicht des Regierungsrates des Kantons Schwyz, die projektierte Bahnverbindung sei vollständig überflüssig, teile. Die Ansicht des Regierungsrates des Kantons Zug, die Bahn liege im Interesse der dortigen Landesgegend und sei von großer Bedeutung für den Anschluß der Ostschweiz an die Innerschweiz, sei nicht begründet. Laut dem Projekte mit 12 ‰ Steigung stelle sich die neue Linie fast durchweg als eine zweite Spur der Bundesbahnen dar; die kleine unabhängige Strecke bediene ebenfalls nur die schon von den Bundesbahnen bedienten Ortschaften Wädenswil und Horgen. Es sei daher nicht einzusehen, wie durch die neue Linie auch nur irgendwie erhebliche lokale Interessen gefördert werden sollen. Vollends unfasslich sei, wie allgemeine Landesinteressen in Frage stehen sollen, wo es sich lediglich um eine direkte Parallelinie zu den Bundesbahnen handle, die in der Hauptsache direkt an ihre Linie angelehnt werden solle. Die projektierte Bahn befriedige keinerlei wirkliche Interessen, ohne Zweifel würde sie eine Defizitbahn, die die Bundesbahnen schädigen würde, ohne jemand zu nützen. Daß die Bundesbahnen keine Veranlassung haben, die Linie selbst zu bauen, liege auf der Hand. Die Generaldirektion ersuche daher, der Bundesversammlung zu beantragen, auf das Fristverlängerungsgesuch nicht einzutreten.

VI.

Mit Rücksicht darauf, daß die Generaldirektion der S. B. B. und der Regierungsrat des Kantons Schwyz bestimmt Ablehnung

beantragten, und der Regierungsrat des Kantons Zürich sich gegenüber dem Gesuche unentschieden verhielt und dasselbe einzig vom Regierungsrat des Kantons Zug befürwortet wurde; legte das Eisenbahndepartement dem Initiativkomitee St. Gallen - Zug nahe, das Fristverlängerungsgesuch zurückzuziehen.

Mittelst Eingabe vom 24. September 1904 hielt aber das Initiativkomitee an seinem Gesuche fest. Aus der sehr einläßlichen Begründung heben wir folgendes hervor :

Die Strecke Pfäffikon-Steinmatt-Zug sei als die III. Sektion der Konzession St. Gallen-Zug zu betrachten. Es sei denn auch die Konzession zuerst als Ganzes, nämlich für eine Eisenbahn von St. Gallen nach Zug verlangt und erst nachträglich, mit Rücksicht auf die Verträge mit der Südostbahn, geteilt worden in St. Gallen-Wattwil-Rapperswil und Samstageren-, resp. Pfäffikon-Zug. Nach der Abtretung der Konzession für die II. Sektion Wattwil-Rapperswil an die V. S. B. sei die Fristverlängerung für die I. und III. Sektion, d. h. St. Gallen-Wattwil und Pfäffikon-Zug gewährt worden. Nach Abtretung der I. Sektion St. Gallen-Wattwil an den Gemeinderat der Stadt St. Gallen (als geschäftsleitende Stelle des Initiativkomitees für die Bodensee-Toggenburgbahn) sei die Fristverlängerung noch für die III. Sektion Pfäffikon-Zug allein bis zum 27. Juni 1904 gewährt worden. In verschiedenen, die Linie St. Gallen-Zug betreffenden Gutachten werde erläutert, daß die Linie St. Gallen Zug in ihren Teilstücken wichtigen lokalen Interessen diene, mit dem Ausbau der III. Sektion aber erst größere Bedeutung erlange. Die Linie St. Gallen-Zug sei eine wichtige östliche Zufahrtslinie zur Innerschweiz und zum Gotthard und werde zum wichtigen Teilstück der innern Ost-West-Linie St. Margrethen-Rorschach-St. Gallen-Herisau-Wattwil-Rapperswil-Pfäffikon-Zug-Luzern-Bern; an welche sich in Pfäffikon die Sarganserlinie anschliesse. Diese innere Linie sei im Vergleich zur äußern, St. Gallen-Zürich-Bern, als sekundäre Transitlinie zu betrachten, habe aber gleichwohl einen hohen kommerziellen und strategischen Wert. Die Südostbahn und die Linie Thalwil-Zug können nicht als Fortsetzung der Linie St. Gallen-Wattwil akzeptiert werden. Die erstere nicht, weil sie vermöge ihrer Steigungsverhältnisse nicht leistungsfähig und für den transitierenden Verkehr wegen der enormen Abnutzung des Rollmaterials nicht geeignet sei, die andere, weil sie auf die Dauer den Verkehrsanforderungen wegen der einspurigen Anlage nicht genügen könne und einen durchgehenden Betrieb St. Gallen-Zug wegen der Spitzkehre in Thalwil erschwere.

Die Staats-, Gemeinde- und Privatsubventionen an die Bodensee-Toggenburgbahn seien unter der Voraussetzung der spätern Er-

stellung der ganzen Linie geleistet worden, und welche Opfer habe nicht der Kanton St. Gallen allein für die rationelle Anlage der Rickenbahn gebracht! Diese vermehrten Opfer seien nur in Hinsicht auf den spätern Ausbau der Zufahrtslinien zum Gotthard und der Innerschweiz beschlossen worden. Aber auch das Initiativkomitee St. Gallen-Zug habe für die Vorstudien und die Erreichung eines möglichst vollkommenen und zweckentsprechenden Tracés große Summen aufgewendet, für die III. Sektion Pfäffikon-Zug speziell seien für die früheren vielfachen Studien bedeutende Beiträge ausgegeben worden. Sollte diese nicht gebaut werden, so wären nicht nur alle die vielen Mühen und Opfer der Initianten und der beteiligten Gegenden während 15 Jahren teilweise umsonst gewesen, sondern es würden diese auch in ihren berechtigten Erwartungen getäuscht und in ihren Interessen geschädigt, indem die Grundidee des Projektes, auf welche hin die Subventionen, und zwar nicht zum geringsten Teile, erfolgten, preisgegeben werden müßte.

Was nun die ablehnende Stellungnahme der Generaldirektion der S. B. B. anbetreffe, so teile das Initiativkomitee grundsätzlich den Standpunkt der Generaldirektion, daß nach dem Rückkauf der Privatbahnen und der Betriebsübernahme durch den Bund auch der Bau neuer Bahnen Bundessache sein solle. Dagegen könne es nicht zugeben, daß ihm eine vor mehr als 14 Jahren erteilte Konzession für eine volkswirtschaftlich berechnete Linie entzogen werde, von welcher zwei Drittel finanziert und im Bau begriffen seien. In der Gewährung einer Fristverlängerung können für die Bundesbahnen irgendwelche Nachteile nicht entstehen. Es handle sich nicht um ein gegen die Bundesbahnen gerichtetes Spekulationsunternehmen. Wie bisanhin, werden die Vorstudien in gründlicher Weise und ohne Übereilung durchgeführt werden. Auf diesem Wege vorgehend, sei das Initiativkomitee denn auch in der Tracéfrage von den mannigfaltigsten Übergangsprojekten, welche sämtliche eingehend studiert worden seien, abgekommen und habe als richtige Verbindung des Zürichsees mit dem Zugersee eine Basistunnelanlage erkannt, die auch im Kanton Zürich größere Interessen befriedigen könnte, so daß anzunehmen sei, daß auch dort das Projekt größere Unterstützung finden werde als bisher. Eine solche Anlage habe übrigens nicht nur den Vorteil, sich als vorzügliche östliche Zufahrt zur Innerschweiz und dem Gotthard zu eignen, sondern sei zugleich imstande, die Linie Thalwil-Zug, deren zweispurige Anlage schwierig und kostspielig wäre, zu entlasten.

Für die Gewährung einer neuen Frist sprechen sich noch die Regierungen der Kantone St. Gallen, Appenzell A.-Rh. und neuer-

ding³ Zug, sowie der Verwaltungsrat der Bodensee-Toggenburgbahn aus. In diesen Eingaben wird betont, daß die Strecke Pfäffikon-Steinmatt-Zug technisch und volkswirtschaftlich als ein Teil des Projektes St. Gallen-Zug betrachtet werden müsse.

VII.

Bezüglich der Stellungnahme der Bundesbehörden zum vorliegenden Fristverlängerungsgesuche erlauben wir uns zunächst auf unsern Bericht vom 10. Dezember 1904 betreffend die Erteilung von Eisenbahnkonzessionen zu verweisen. (Vgl. insbesondere die Konklusionen im Abschnitt V.) Ziffer 3 dieses Abschnittes ist auf dem Wege der Analogie dahin zu interpretieren, daß auch gegenüber Gesuchen um Fristverlängerungen für Nebenbahnen, die infolge von Einsprachen der Bundesversammlung zu unterbreiten sind, diese letztere sich in jedem einzelnen Falle das Recht vorbehält, die Fristverlängerung zu gewähren oder auch dann zu verweigern, wenn die zu erbauende Bahn den Zweck hat, den Bundesbahnen Verkehr zu entziehen, ohne gleichzeitig namhaften volkswirtschaftlichen Interessen zu dienen.

Für die Erledigung des vorliegenden Gesuches sind im weitern hauptsächlich folgende Erwägungen maßgebend:

Wenn vom Initiativkomitee St. Gallen-Zug, den Regierungen der Kantone St. Gallen, Appenzell A.-Rh. und Zug, sowie vom Verwaltungsrat der Bodensee-Toggenburgbahn betont wird, die Linie St. Gallen-Zug, beziehungsweise Romanshorn-St. Gallen-Zug sei als ein einheitliches Ganzes aufzufassen, so ist dem gegenüberzuhalten, daß der einheitliche Charakter der Linie eben dadurch verloren gegangen ist, daß die Strecke St. Gallen - Wattwil, beziehungsweise Romanshorn-St. Gallen-Wattwil von der Bodensee-Toggenburgbahn und die Strecke Wattwil-Uznach (Rickenbahn) von den S. B. B. erstellt werden, und die Strecke Uznach-Rapperswil ebenfalls den S. B. B. gehört. Es kommt also nur noch die Linie Pfäffikon-Steinmatt-Zug als solche, oder allerhöchstens die Strecke Rapperswil - Pfäffikon - Steinmatt - Zug in Betracht. Zwischen der Bodensee-Toggenburg-Bahn und der Linie Pfäffikon-Steinmatt-Zug besteht gar kein direkter Zusammenhang.

Wie von der Generaldirektion der S. B. B. richtig ausgeführt wird, stellt sich die Linie Pfäffikon-Steinmatt-Zug fast durchweg, nämlich von Pfäffikon bis Horgen (17 km.) und von Steinmatt (Sihlbrugg) bis Zug (10 km.), im ganzen also auf einer Strecke von 27 km., als eine zweite Spur der Bundesbahnen dar. Einzig die zum größten Teil im Tunnel liegende Strecke Horgen-Steinmatt (3 km.) würde nicht parallel zu der Linie der Bundesbahnen sein.

Auf die 38 km. betragende Linie Pfäffikon-Horgen-Thalwil-Zug würden also 27 km. parallel zu den Bundesbahnen und 3 km. selbständig verlaufen, wodurch die Linie Pfäffikon-Steinmatt-Zug 8 km. kürzer würde als die Linie Pfäffikon-Thalwil-Zug. Tatsächlich befindet sich auf der ganzen Strecke keine einzige Ortschaft, die nicht bereits von den Bundesbahnen bedient ist. Erhebliche lokale Interessen, die die Erstellung dieser Bahn rechtfertigen würden, kommen daher gar nicht in Frage. Der einzige Vorteil, den die neue Linie gegenüber der Bundesbahnlinie Pfäffikon-Thalwil-Zug bildet, besteht darin, daß die Spitzkehre bei Thalwil vermieden wird, indem die neue Linie schon bei Horgen gegen Steinmatt abbiegt, woraus auch die erwähnte Abkürzung von 8 km. sich ergibt. Allein diesen nicht sehr hoch anzuschlagenden Vorteilen stehen ganz erhebliche Nachteile gegenüber. Durch die neue Linie würden die Bundesbahnen empfindlich geschädigt. Einstweilen kann der Verkehr auf der einspurigen Linie Thalwil-Zug noch gut bewältigt werden. Sollte derselbe derart zunehmen, daß die richtige Abwicklung des Verkehrs auf Schwierigkeiten stoßen würde, so wäre es jedenfalls richtiger, in Verbindung mit der Fortsetzung der zweiten Spur der linksufrigen Zürichseebahn von Thalwil seeaufwärts auch auf der Linie Thalwil-Zug ein zweites Geleise zu erstellen, als die Konkurrenzlinie Pfäffikon-Steinmatt-Zug durch Private bauen zu lassen. Auch ist sehr fraglich, ob die projektierte Linie neben den Bundesbahnen prosperieren könnte. Endlich ist noch darauf hinzuweisen, daß dieselbe im Verkehr mit dem Gotthard auch noch die ohnehin in schwierigen finanziellen Verhältnissen sich befindende Südostbahn schädigen würde.

Gestützt auf diese Gründe empfehlen wir Ihnen, das Fristverlängerungsgesuch durch Genehmigung des nachstehenden Beschlussesentwurfes abzulehnen, und benützen auch diese Gelegenheit, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 10. März 1905.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Ruchet.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Ablehnung eines Gesuches um Fristverlängerung für eine
Eisenbahn von Pfäffikon über Steinmatt nach Zug.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. zweier Eingaben des Initiativkomitees St. Gallen-Zug, vom 19. April 1904 und 24. September 1904;
2. einer Eingabe der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen vom 23. Juli 1904;
3. einer Botschaft des Bundesrates vom 10. März 1905,

beschließt:

1. Das Gesuch um Verlängerung der durch Bundesratsbeschluß vom 31. Juli 1903 (E. A. S. XIX, 146) erstreckten Frist zur Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen, sowie der Gesellschaftsstatuten, für eine Eisenbahn von Pfäffikon über Steinmatt nach Zug wird abgewiesen.

2. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge dieses Beschlusses beauftragt.



**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Ablehnung eines
Gesuches um Fristverlängerung für eine Eisenbahn von Pfäffikon über Steinmatt nach
Zug. (Vom 10. März 1905.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1905
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	12
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	15.03.1905
Date	
Data	
Seite	887-895
Page	
Pagina	
Ref. No	10 021 350

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.