

B e r i c h t

der

ständerräthlichen Kommission, betreffend die Konzession der
Bodensee-Gürtelbahn.

(Vom 18. Dezember 1863.)

I t t . !

Mit Zuschrift vom 9. December übermittelt der Bundesrath den Räten eine vom Großen Rathe des Kantons St. Gallen ertheilte Konzession für eine Eisenbahn von St. Margrethen nach Lindau (auf Schweizergebiet) und von der Station Rütli gegen Feldkirch (Bodensee-Gürtelbahn). Es handelt sich somit um eine Vereinigung der deutschen Eisenbahnlinien von Oesterreich, Bayern und vielleicht später auch von Württemberg (Friedrichshafen) mit den Schweizerbahnen auf dem hierseitigen Ufer des Sees, zunächst mit der Linie der Union suisse und in selbstverständlicher Verlängerung auch mit der Stammlinie der Nordostbahn in Romanshorn oder Amriswyl. Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß diese Verbindung der deutschen mit den Schweizerbahnen, welche beide bis jetzt durch den Bodensee von einander getrennt waren, eine Sache von großer volkwirtschaftlicher Bedeutung für die respektiven Länder ist. Einem solchen volkwirtschaftlichen Fortschritt entgegenzutreten kann in keiner Weise die Absicht der schweizerischen Räte sein. Ebenso sehr tritt auch die Pflicht ein, nach Maßgabe der durch vielfache Erfahrungen geschärften Einsicht in Eisenbahnsachen die Rechte und die Interessen der Schweiz von einem durchaus unbefangenen eidgenössischen Gesichtspunkte aus bei den hiebei nöthig werdenden Verträgen für alle Zukunft wohl ins Auge zu fassen und zu wahren, zumal wegen des Anschlusses an dritte Staaten die volle Verechtigung des Bundes eintritt, bei den dießfälligen Unterhandlungen alle in Frage liegenden allgemeinen Landesinteressen zu prüfen und ein maßgebendes Wort bei den Unterhandlungen mitzusprechen. Durchgehen wir die vorliegende Konzession, so wollen wir die Ausschlußbestimmungen betreffend eingeschränktes Konzessionsrecht des Kantons St. Gallen während 30 Jahren nicht berühren, da diesen gegenüber der vom Bundesrath im Genehmigungsantrag vorbehaltene Art. 17 des Eisenbahngesetzes in Ueberein-

stimmung mit der bestehenden Bundespraxis in Eisenbahnsachen genügen muß.

Eine zweite Frage, die uns nicht ganz im Schweizerischen Interesse erledigt scheint, ist die Gerichtsstandsfrage, §. 26 der Konzession. Wenn es sich um Vergebung von Konzessionen an auswärtige Gesellschaften oder Konzessionäre handelt, so ist es sonst eine Sache nationalen Interesses, und wenn man so sagen darf, nationaler Eiferjucht, den Gerichten des eigenen Landes in vollem Umfang die Urtheilskompetenz zuzuwenden.

Hier wird nun nicht nur das Hauptdomizil nicht in die Schweiz verlegt, sondern auch der Gerichtsstand für alle Streitigkeiten, die auf die schweizerische Linie sich beziehen, wird nur in der eingeschränkten Weise zugestanden, daß im Kanton St. Gallen eingegangene oder dort zu erfüllende Verbindlichkeiten vom St. Gallischen Richter zu entscheiden sind, und sodann ist bei dinglichen Klagen das forum rei sitae garantirt. Es ist nun klar, daß es meist von der Gesellschaft abhängt, persönliche Verbindlichkeiten und Verträge überhaupt in Oesterreich oder Bayern, an ihrem Hauptdomizil, abzuschließen und in den Verträgen zu bedingen, daß die Erfüllung dort stattzufinden hat. So wird dann dieser schweizerische Gerichtsstand auf ein Minimum reduziert und in der Hauptsache werden die Schweizerangehörigen ihr Recht vor ausländischen Gerichten suchen müssen. Die Kommission bemerkt diesen Punkt nicht, um deßhalb die Konzessionsgenehmigung zu beanstanden, aber es will ihr scheinen, daß eine vorgängige Unterhandlung unter eidgenössischer Mitwirkung, wie sie der §. 16 des Eisenbahngesetzes verlangt, wahrscheinlich in vielen Punkten für die heimischen Interessen zäher gewesen wäre, zumal auch in der früher berathenen bundesrätlichen Instruktion für die eidgenössischen Repräsentanten (Seite 3 ad Art. 6) eine dem schweizerischen Gerichtsstand günstigere Fassung verlangt war, welche folgendermaßen lautet:

„Der Konzessionär resp. die Bau- und Betriebsverwaltung ist in jedem der 3 Gebiete den dortigen Justiz- und Administrativbehörden, so wie allen Gesetzen und Verordnungen unterworfen.“

„Der diesfällige Gerichtsstand soll für Bayern in Lindau, für Oesterreich in Bregenz, für den Kanton St. Gallen in der Stadt St. Gallen angenommen werden.“

Wie gesagt will indessen die Commission hievon Umgang nehmen.

Im Art. 18 sind die Tagverhältnisse für den auf schweizerischem Territorium liegenden Theil der Gürtelbahn folgendermaßen festgestellt:

Norm ist, daß die Konzessionäre ermächtigt sind, für Personen und Güter die Maximaltagzinsen der österreichischen Bahnen zu beziehen, welche, wenn wir gut berichtet sind, die meisten schweizerischen Tagzinsen übersteigen. Für die übrigen Gegenstände und Nebengebühren werden sie auf die Anzüge der Union suisse verwiesen. Nun kommt aber ein ganz bedeutender Zuschlag hinzu. Von St. Margrethen nach Lindau sowohl als von

Müthi nach Feldkirch sind theure Brücken zu erstellen. Für jede dieser Brücken, d. h. nach dieser Konzession jeweilen nur für die Hälfte des Baues bis Mitte Rhein, ist eine halbe Stunde Tarzuschlag gestattet. Höchst wahrscheinlich wird auch für die andere Hälfte auf fremdem Gebiet wieder eine halbe Stunde gestattet werden wie es in der Konsequenz dieser Bestimmung liegt, so daß eine ganze Stunde Tarzuschlag für eine kleine Strecke gestattet ist, wodurch die Tarven dieser Gürtelbahn sehr drückend werden. Es ist nun zwar nicht unerwartet, daß mit Rücksicht auf die hohen Kosten des Baues ein Tarzuschlag bewilligt werden mußte, aber das Maß wird doch etwas stark erscheinen. Wir sind nun aber gleichwohl der Meinung, daß sich vom eidgenössischen Boden aus die Sache nicht angreifen läßt, denn als einen Brückenzoll kann dieß doch nicht wohl aufgefaßt werden; es ist doch innerlich nur eine allerdings sehr hohe Tarve für eine kleine Strecke Eisenbahn und könnte auch in anderer Form, ohne die Brücken zu erwähnen, gewährt werden. Da nun die Eidgenossenschaft sich bisanhin bei den Konzessionsvertheilungen im Innern der Schweiz in die Tarverhältnisse nicht in maßgebenderweise einmischte, so will die Commission hieraus auch in diesem Falle keine Veranlassung zur Konzessionsverweigerung entnehmen, obschon klar ist daß wenn Konzession und Staatsvertrag zusammen unter eidgenössischer Mitwirkung unterhandelt worden wären, für onerose Konzessionen in einer Richtung vielleicht doch günstige Konzessionen nach anderer Richtung erhältlich gewesen wären. Dieser Umstand ist aber immerhin um so mehr erwähnenswerth, als in der Instruktion an die eidgenössischen Repräsentanten im umgekehrten Sinn für die Strecke auf österreichischem Boden, Seite 7 und 24, eine Tarbegünstigung für die von Bregenz über St. Margrethen-Oberried-Müthi-Feldkirch, und umgekehrt, transitirenden Güter besprochen wird, wornach diese Güter nur nach der Länge der directen Linie Bregenz-Feldkirch berechnet werden sollen. Diese Tarverhältnisse haben die Commission auf den offenbaren Zusammenhang der ganzen Gürtelbahn geführt, und sie glaubt entschieden, daß den allgemeinen Interessen nicht gedient wäre, wenn, nachdem die Konzession auf Schweizergebiet genehmigt ist, der Staatsvertrag sich nur innerhalb der engen Grenzen des Post-, Zoll- und Telegraphenwesens bewegen würde, wie es ausdrücklich der §. 24 dieser Konzession verlangt und dann erst hintenach auf österreichischem und bayerischem Gebiet die Konzessionen ohne jede Mitwirkung der Schweiz genommen würden, wodurch möglicherweise auf jenem Theil der Gürtelbahn Tarbestimmungen ermöglicht würden, die den einen Theil des Verkehrs nach der Schweiz begünstigen, den andern benachtheiligen könnten, sowie die einen innern Bahnen bevorzugen, die andern benachtheiliger würden. Schon bei der Berathung der Instruktion ist von einem der eidgenössischen Repräsentanten nachfolgender Antrag gefallen:

„Nach Art. 10 des Vertragsentwurfes ist ein neuer Artikel einzuschreiben, in welchem der Gedanke ausgeführt wird, es sollen auf der

„Bahnlinie von Lindau über Bregenz bis zur Einmündung in die schweizerische Bahn, die Schweizerischen Eisenbahnen mit Bezug auf Taxen, direkten Verkehr, Durchfahren der Züge und Durchlassen der Wagen gleichgehalten und keine zu Ungunsten der andern bevorzugt werden.“

Der Abgeordnete von St. Gallen verwahrte sich gegen die Aufnahme einer solchen Bestimmung, erklärte jedoch, er werde in seinem Referate an den Regierungsrath, jedoch unverbindlich und unpräjudizirlich, einen ähnlichen Vorschlag machen, in welchem jedoch gerade die Hauptsache, die Gleichberechtigung in den Taxen nämlich, weggelassen und eine Gleichberechtigung nur für Zulassung durchgehender Wagen und directe Expeditionscheine erwähnt war. Dieser Vorschlag lautet:

„Auf der Bahnlinie von Lindau über Bregenz bis zur Einmündung in die schweizerische Bahn bei St. Margrethen, sollen in Bezug auf Zulassung durchgehender Wagen für den Güterverkehr und directe Personen-, Gepäck- und Waarenexpeditionscheine die Schweizerischen Eisenbahnen gleichgehalten und keine zu Ungunsten der andern bevorzugt werden.“

Selbst diese limitirte Bestimmung ist aber in vorliegender Konzessionsurkunde nicht enthalten, und der Regierungsrath von St. Gallen sprach sich in einer ausführlichen Beschwerdeschrift an den Bundesrath ganz und gar gegen das Recht und die Befugniß des Bundes aus, dieses Terrain im Staatsvertrag irgendwie in Erwägung zu ziehen, davon ausgehend, die Schweiz könne nur für schweizerisches Gebiet derartige Bestimmungen treffen und müsse Oesterreich und Bayern auf ihrem Gebiet gänzlich gewähren lassen. Die Anschlußfrage, die durch den Staatsvertrag zu reguliren ist, würde sich also lediglich auf den technischen Anschluß der Bahnen im engsten Sinne des Wortes und auf die Regulirung der Post-, Zoll- und Telegraphenverhältnisse reduzieren. So faßt es denn auch der §. 24 der vorstehenden Konzession.

Nach der Antwort des Bundesraths an St. Gallen zu schließen, ist derselbe indessen weit entfernt, diese Auffassung der St. Gallischen Regierung zu theilen, und ebenso ist Ihre Commission entschieden der Meinung, daß man hiebei nicht stehen bleiben soll. Der Art. 13 des Eisenbahngesetzes, welcher vom Anschluß der Bahnen im Innern der Schweiz handelt, wollte im Anfang auch als den bloßen technischen Anschluß bedeutend aufgefaßt werden; aber die eidgenössischen Räthe haben durch eine bekannte Schlußnahme diese Auffassung verworfen und denselben auf Betriebsanschluß und Taxverhältnisse, die Gleichberechtigung aller Bahnen und den Verkehr nach allen Richtungen ausgedehnt und dadurch im Innern der Schweiz dem lästigen Kleinkrieg der Gesellschaften unter sich ein promptes Ende gemacht. Es wäre nun in der That erbaulich, wenn die gleiche Absurdität auf die nächste Wegstunde an der Grenze verlegt würde, selbst da, wo man der Sache begegnen kann. Man nehme die Union suisse als Konzessionär dieser Gürtelbahn, wie ihr denn im Vertrag das Successionsrecht ohne jede weitere Formalität

oder eidgenössische Bestätigung zum Voraus gegeben ist, so ist die Annahme, daß dann derartige Begünstigungs- resp. Benachteiligungsklust auftreten könnte, ohne der Gesellschaft Unrecht zu thun, nicht so weit entfernt, da jede Gesellschaft zunächst ihr eigenes Interesse vor jedem andern zu fördern sucht. Aber man scheint die Sache so aufzufassen, als ob dem Bund jede Kompetenz zu Derartigem mangle und er über den Marktsein des Landes hinaus in dieser Materie in keiner Weise die Interessen desselben sichern könne oder dürfe! Diese Auffassung theilt die Commission keineswegs. Staatsverträge mit dritten Staaten liegen nach dem Art. 8 der Bundesverfassung in der Hand und in der Kompetenz des Bundes. Was soll ihn nun hindern, wenn es sich um einen internationalen Anschlußvertrag von Eisenbahnen handelt, die gefunden Grundsätze des Art. 13 im Innern des Landes auch hier zu verwirklichen? und überhaupt in einer solchen Lage die Interessen Aller in redlicher umsichtiger Weise mit Festigkeit und Einsicht zu verfolgen, wie dieses z. B. im badischen Vertrag (siehe Art. 29 und 30) schon einmal geschehen ist?

Ihre Commission ist demnach der Meinung, daß die Verhandlungen des Anschlußvertrages gerade über diesen Punkt sich ausdehnen sollen und müssen, ja daß die Erreichung dieses Ziels als eine der ersten und unerläßlichen Bedingungen des Vertrags ins Auge zu fassen sei. Zu diesem Zwecke erachtet sie zwei Bestimmungen in der Genehmigung für nothwendig:

1. daß ganz bestimmt auch in der eidgenössischen Ratifikationsformel ausgesprochen werde, was auch die vorliegende Konzeption enthält, daß nämlich das Zustreben der Konzeption durch das Zustandekommen des Staatsvertrages bedingt sei;

2. daß die Unterhandlung über die Anschlußfrage den Anschluß im Sinn und Geist des die innern Beziehungen der Eisenbahnen regulirenden §. 13 des Eisenbahngesetzes aufzufassen hat, was im Hinblick auf §. 24 der Konzeption hervorzuheben unerläßlich scheint.

Die Commission hat in vollster Rücksichtnahme auf die Schlußnahme des St. Gallischen Großen Rathes gleichwohl jetzt schon die Genehmigung in dieser Form aussprechen wollen, obschon sie sich nicht verhehlen kann, daß mit Verschiebung der Frage bis zur Vorlage des Vertrags vielleicht noch einige Vortheile mehr für die internationale Unterhandlung gegeben wären.

Bern, den 18. December 1863.

Namens der Kommission,

Der Berichterstatter:

C. Kappeler.

Note. Die Bundesversammlung hat der Bodenseegebietbahn unter verschiedenen Vorbehalten die Genehmigung erteilt.

Bericht der ständeräthlichen Kommission, betreffend die Konzession der Bodensee-Gürtelbahn. (Vom 18. Dezember 1863.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1864
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	02
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.01.1864
Date	
Data	
Seite	29-33
Page	
Pagina	
Ref. No	10 004 305

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.