

**Botschaft**  
**des Bundesrates an die Bundesversammlung**  
**über die Erteilung einer neuen Konzession**  
**für die Österreichischen Bundesbahnen**

(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 Republik Österreich, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen, Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen, zu unterbreiten.

**I. Geschichtlicher Rückblick**

Am 1. Dezember 1869 erteilte der Kanton St. Gallen einem aus Vertretern von Handel, Gewerbe und Industrie zusammengesetzten, mehrheitlich österreichischen Initiativkomitee eine Konzession für Bau und Betrieb von zwei Teilstrecken der vorgesehenen Verbindungslinien zwischen dem schweizerischen und österreichischen Eisenbahnnetz (Eisenbahnaktensammlung, alte Folge [EAS a. F.] 6, 242). Es handelt sich um die zwischen dem Bahnhof St. Margrethen und der schweizerisch-österreichischen Grenze liegende Teilstrecke der Eisenbahnlinie St. Margrethen–Bregenz sowie um die zwischen dem Bahnhof Buchs und der schweizerisch-liechtensteinischen Grenze liegende Teilstrecke der Eisenbahnlinie Buchs–Feldkirch. Die Konzessionsdauer wurde auf 90 Jahre festgesetzt, gerechnet vom Tag der Inbetriebnahme der erwähnten Bahnlinien. Am 23. November 1872 wurden die Bahnlinien in Betrieb genommen.

Mit Beschluss vom 22. Dezember 1869 hatte die Bundesversammlung der kantonalen Konzession die Genehmigung des Bundes erteilt (EAS a. F. 6, 250). Gemäss seinem Artikel 8 trat der Bundesbeschluss erst nach erfolgter und genehmigter Revision des am 5. August 1865 zwischen den Regierungen der Schweiz, von Österreich und Bayern abgeschlossenen Staatsvertrages über die Vervollständigung des Eisenbahnnetzes in den am Bodensee gelegenen Gebietsteilen in Kraft (EAS a. F. 5, 155). Am 26. Dezember 1870 ratifizierte der Bundesrat den neuen Staatsvertrag vom 27. August 1870 zwischen der Schweiz, Österreich-Un-



garn, zugleich in Vertretung für Liechtenstein, dann Bayern über die Herstellung einer Eisenbahn von Lindau über Bregenz nach St. Margrethen sowie von Feldkirch nach Buchs (BS 13, 299). Im Notenaustausch vom 7. Juli 1948/11. Oktober 1949 kamen die österreichische und die schweizerische Regierung überein, dass der zitierte Staatsvertrag weiterhin Geltung habe (AS 1950, 87).

Der geltende Staatsvertrag kommt inhaltlich teilweise einer Konzession gleich. Artikel 1 legt fest, dass von Bregenz nach St. Margrethen und von Feldkirch nach Buchs eine Verbindung zum schweizerischen Eisenbahnnetz herzustellen ist. Mit Artikel 6 wird Normalspur vorgeschrieben. Artikel 8 bestimmt unter anderem, dass die Verhältnisse des gemeinschaftlichen Bahndienstes in den Bahnhöfen St. Margrethen und Buchs durch Verträge der beteiligten Bahnverwaltungen zu regeln sind.

Im Jahr 1885 gingen die Eisenbahnlinien St. Margrethen–Bregenz und Buchs–Feldkirch in den Besitz des österreichischen Staates über. Sie werden seither von den Österreichischen Bundesbahnen als Rechtsnachfolgerinnen der Vorarlberger Bahn unterhalten und betrieben. Letztmals mit Vertrag vom 18. Juli 1952 zwischen der Generaldirektion der Schweizerischen und der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen und mit Nachtrag vom 16. April/21. Mai 1963 wurde auf Grund des Artikels 8 des Staatsvertrages vom 27. August 1870 die gemeinschaftliche Benützung der Bahnhöfe St. Margrethen und Buchs geregelt.

## II. Die Eisenbahnlinien

### *a. Beschreibung und Bedeutung der grenzüberschreitenden Strecken*

Die normalspurigen Eisenbahnlinien St. Margrethen–Bregenz und Buchs–Feldkirch dienen unter anderem dem internationalen Durchgangsverkehr. Die schweizerischen Streckenabschnitte dieser Linien sind daher unter die Hauptbahnen im Sinne des Artikels 2, Absatz 1 des Eisenbahngesetzes einzureihen (AS 1958, 335). Die Länge jeder Teilstrecke ist gegeben durch die Einfahrweiche des entsprechenden schweizerischen Bahnhofs und die Landesgrenze auf der entsprechenden Rheinbrücke. Die Teilstrecke der Linie St. Margrethen–Bregenz misst 855 Meter, jene der Linie Buchs–Feldkirch 917 Meter. Die Eisenbahnlinie von Buchs nach Feldkirch wurde am 26. Dezember 1926 elektrifiziert, jene von St. Margrethen nach Bregenz am 12. Januar 1949. Das Stromsystem beider Linien weist Einphasenwechselstrom von 15000 Volt und  $16 \frac{2}{3}$  Perioden auf und entspricht somit jenem der Schweizerischen Bundesbahnen. Die Fahrleitungsnetze der beiden Bahnverwaltungen sind bei der Landesgrenze durch eingebaute Schutzstrecken elektrisch voneinander getrennt. Die Schweizerischen Bundesbahnen liefern den Traktionsstrom gegen Verrechnung bis zur Schutzstrecke.

Die wesentliche Bedeutung der beiden Eisenbahnlinien ist auf deren Doppelfunktion zurückzuführen. Einerseits stellen die Linien im Rahmen zweier Staatsbahnen den technischen Anschluss zwischen dem Normalspurnetz Österreichs und der Schweiz her, andererseits bilden sie Teile wichtiger internationaler Linien, an welchen im Bodenseeraum nebst den Österreichischen und Schweizerischen

Bundesbahnen auch die Deutsche Bundesbahn beteiligt ist. Durchlaufende Wagen verbinden zur Zeit einerseits den Ärmelkanal, Paris und Basel mit Wien sowie mit dem Balkan und andererseits das französische Rhonetal sowie Genf mit München. Es verkehren täglich regelmässig zwischen

	St. Margrethen und Bregenz	Buchs und Feldkirch
Expresszüge .....	—	6
Schnellzüge .....	8	10
Personenzüge .....	22	12
Güterzüge .....	7	15

Zusätzlich verkehren täglich einzelne oder mehrere Fakultativ- oder Extrazüge. Im Gemeinschaftsbetrieb fahren österreichische Triebwagenzüge bis Basel. Bis zum Fahrplanwechsel am 28. Mai 1967 verkehrten Triebfahrzeuge der Schweizerischen Bundesbahnen bis Lindau.

#### *b. Die Gemeinschaftsbahnhöfe*

Die Gemeinschaftsbahnhöfe Buchs und St. Margrethen liegen auf Grundeigentum der Schweizerischen Bundesbahnen. Sämtliche Bauten und festen Einrichtungen mit Ausnahme gewisser elektrischer Anlagen sind von den Schweizerischen Bundesbahnen oder ihren Rechtsvorgängern auf eigene Kosten erstellt worden und sind ihr Eigentum. Bauführung und Unterhalt obliegen den Schweizerischen Bundesbahnen. Diese besorgen ferner den vertraglich umschriebenen Gemeinschaftsdienst nach ihren Vorschriften. Die gemeinschaftliche und die Einzelhaftung der beteiligten Bahnverwaltungen sind vertraglich geregelt. Für jeden Bahnhof wird je eine gemeinschaftliche Kapital- und Betriebsrechnung geführt. Der Betriebsrechnung werden die Verzinsung und Abschreibung des in der gemeinschaftlichen Kapitalrechnung ausgewiesenen Anlagekapitals sowie die Selbstkosten für den Unterhalt und für die Leistungen belastet und die Einnahmen aus Vermietung von Anlagen und aus Lieferungen gutgeschrieben. Die Schweizerischen Bundesbahnen sind an der Gemeinschaftsrechnung für den Bahnhof Buchs zu 71 Prozent und an jener für den Bahnhof St. Margrethen zu 72 Prozent beteiligt, die Österreichischen Bundesbahnen zu 29 und 28 Prozent. Meinungsverschiedenheiten und Streitfälle aus der Anwendung des bestehenden Vertrags zwischen den Schweizerischen und Österreichischen Bundesbahnen über die gemeinschaftliche Benützung der Bahnhöfe Buchs und St. Margrethen werden endgültig schiedsgerichtlich entschieden.

### **III. Das Konzessionserneuerungsgesuch**

#### *a. Vorgeschichte und Gesuchseinreichung*

Die Frage, ob die Österreichischen Bundesbahnen für ihre auf schweizerischem Gebiet betriebenen Eisenbahnlinien trotz geltenden Staatsvertrags vom 27. August 1870 und ungeachtet des zwischen den beteiligten Staatsbahnen abgeschlossenen Vertrages zur Regelung der gemeinschaftlichen Benützung der Bahn-

höfe St. Margrethen und Buchs noch einer Konzession bedürfen, blieb längere Zeit offen. Nach verschiedenen Abklärungen gelangten die zuständigen Abteilungen des Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes zum Ergebnis, dass entweder die Konzession als Bestandteil des erwähnten Staatsvertrages nach Erlöschen zu erneuern oder durch neue staatsvertragliche Abmachungen zu ersetzen sei. Die zuerst genannte Lösung wurde als zweckmässiger erachtet im Hinblick darauf, dass eine Änderung des Staatsvertrages langdauernde Verhandlungen zwischen den Regierungen der vier am Staatsvertrag beteiligten Länder vorausgesetzt hätte. Nach Fühlungnahme zwischen den beteiligten österreichischen und schweizerischen Verwaltungsstellen und nachdem die vorerwähnte Konzession am 22. November 1962 durch Zeitablauf erloschen war, richtete am 22. April 1966 die Republik Österreich, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft (heutige Bezeichnung: Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen), Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen, an den Schweizerischen Bundesrat zuhanden der Bundesversammlung ein Gesuch um Erteilung einer neuen Eisenbahnkonzession für eine Dauer von 90 Jahren.

#### *b. Provisorische Massnahme*

Zum Zwecke einer provisorischen Ordnung der konzessionsrechtlichen Verhältnisse zwischen der Republik Österreich und der Schweizerischen Eidgenossenschaft erklärte das Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement mit Brief vom 15. Oktober 1966 an das Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen der Republik Österreich, dass die abgelaufene Konzession unter Vorbehalt der Zustimmung der eidgenössischen Räte anlässlich der Behandlung des Geschäftsberichtes 1966 des Bundesrates unter gleichen Bedingungen in Kraft bleibt, solange die Bundesversammlung nicht über das Konzessionsgesuch befunden hat. Durch Zustimmung zum erwähnten Geschäftsbericht sanktionierten der Ständerat am 8. Juni und der Nationalrat am 22. Juni 1967 die getroffene Regelung.

#### *c. Begründung des Gesuches*

Im Konzessionsgesuch wird die grosse Bedeutung der Teilstrecke von Buchs bis zur Landesgrenze hervorgehoben unter Hinweis darauf, dass der Bahnhof Buchs zu den bedeutendsten Grenzübergängen Österreichs im Ost-West-Eisenbahnverkehr zähle. Mehr als die Hälfte der Reisenden benütze im Verkehr mit der Schweiz, mit Frankreich und Grossbritannien die über diese Strecke verkehrenden Züge. Der Teilstrecke von St. Margrethen bis zur Landesgrenze komme im Ost-West-Verkehr eine geringere Bedeutung zu; sie erfülle dagegen eine wichtige Funktion im Nord-Süd-Verkehr zwischen Deutschland und der Schweiz über Lindau und Bregenz und diene unter anderem dem Verkehrsstrom zwischen dem süddeutschen Raum und der Ostschweiz sowie den Kohlentransporten Polen-Schweiz. Über sämtliche Wagenbewegungen für die Grenzbahnhöfe Buchs und St. Margrethen lägen folgende Zahlen für die Jahre 1960 bis 1964 vor:

Jahr	Übergänge von Wagen in Buchs	St. Margrethen
1960	96 623	27 383
1961	91 362	32 565
1962	97 041	38 395
1963	100 398	40 982
1964	109 173	42 284

In bezug auf die Zahl der behandelten Güterwagen läge der Bahnhof Buchs an achter Stelle von insgesamt 26 österreichischen Grenzübergängen. Im Jahr 1962 seien in diesem Bahnhof 69 932 Übergänge von Güterwagen zu verzeichnen gewesen, im Jahr 1963 73 282 und im Jahr 1964 83 671. Durchschnittlich die Hälfte dieser Güterwagenübergänge entfalle auf den Transitverkehr. Das besondere Interesse Österreichs und der Schweiz an den vorerwähnten Verbindungslinien sei daran zu erkennen, dass die beteiligten Staatsbahnen bestrebt sind, die Leistungsfähigkeit der Zufahrtslinien der beiden Grenzbahnhöfe Buchs und St. Margrethen zu heben. Zu erwähnen sei der schweizerischerseits vorgenommene oder geplante Ausbau des Streckenabschnittes Ziegelbrücke–Sargans als Teil der schweizerischen Transitverbindungen Genf/Basel–Buchs sowie österreichischerseits die Erstellung des zweiten Geleises auf der Arlberglinie unter finanzieller Mithilfe der Schweiz. Die EFTA-Partnerschaft habe nicht nur eine Intensivierung der Handelsbeziehungen zwischen der Schweiz und Österreich, sondern auch des Verkehrs und damit eine bessere Auslastung der Arlberglinie zur Folge. Österreich weise dank seiner geographischen Lage zwischen den östlichen und westlichen Ländern Europas sehr lange und wichtige Ost–West-Transitstrecken von 675 bis 835 Kilometer Distanz auf. Der Ost–West-Transit habe daher für Österreich besondere Bedeutung, weshalb es den Anschlüssen an das schweizerische Eisenbahnnetz in Buchs und St. Margrethen grosse Beachtung schenke.

#### IV. Das Vernehmlassungs- und Prüfungsverfahren

Nach schweizerischem Recht kann eine Eisenbahnkonzession erteilt werden, wenn die Interessen der Landesverteidigung nicht entgegenstehen und wenn der Verkehr nicht zweckmässiger und wirtschaftlicher durch ein anderes Verkehrsmittel bedient werden kann (Artikel 5, Absatz 1 des Eisenbahngesetzes; AS 1958, 335). In der Beurteilung des Gesuchs um Erteilung einer neuen Konzession für die schweizerischen Teilstrecken der internationalen Eisenbahnlinien St. Margrethen–Bregenz und Buchs–Feldkirch ist jedoch zu berücksichtigen, dass deren Bau und Betrieb staatsvertraglich vereinbart sind. Eine Verweigerung der Konzession würde eine Kündigung des Staatsvertrages seitens der Schweiz voraussetzen. Aus den nachstehenden Ausführungen ergibt sich, dass hiezu kein Anlass besteht und dass überdies die Voraussetzungen der Konzessionserteilung auch nach nationalem Recht gegeben sind.

Die Generalstabsabteilung des Eidgenössischen Militärdepartementes erhob grundsätzlich keine Einwendungen gegen die Erteilung einer neuen Konzession.

sion, wünschte jedoch, dass mit einer solchen das Recht der Schweizerischen Eidgenossenschaft zur Vornahme baulicher Massnahmen im Interesse der Landesverteidigung vorbehalten werde.

Die Eidgenössische Oberzolldirektion und die Generaldirektion der Schweizerischen Post-, Telephon- und Telegraphenbetriebe brachten keine Einwendungen gegen die Erteilung einer neuen Konzession vor. Unter Hinweis auf den bedeutenden grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehr erklärte die Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen, dass der Betrieb der vorerwähnten österreichischen Eisenbahnlinien auf Schweizer Gebiet einem Bedürfnis entspreche und dass sich Massnahmen aufdrängen, um die Leistungsfähigkeit dieser Linien zu heben.

Der Kanton St. Gallen stimmte mit seiner Vernehmlassung vom 10. April 1967 einer Konzessionserteilung zu. Er legte Wert auf die Feststellung, dass die beiden Teilstrecken als internationale Linien von gesamtschweizerischer Bedeutung und für den Kanton St. Gallen von grossem Interesse sind. Der Frage des Ausbaues dieser Eisenbahnlinien zum Zwecke der Leistungssteigerung sei im Konzessionierungsverfahren Beachtung zu schenken. Weder der Kanton noch die beteiligten Gemeinden beanspruchen die Einräumung des Rückkaufsrechts.

Der Regierung des Fürstentums Liechtenstein ist vom schweizerischen Verfahren Kenntnis gegeben worden mit Rücksicht darauf, dass die Eisenbahnlinie Buchs–Feldkirch anschliessend an die schweizerische Teilstrecke über Gebiet des Fürstentums Liechtenstein verläuft. Die Regierung teilte am 6. April 1967 mit, dass sie sich ihrerseits mit der Erneuerung der Konzession für die zwischen der liechtensteinisch-schweizerischen und der liechtensteinisch-österreichischen Grenze liegende Teilstrecke dieser Eisenbahnlinie befasse.

Die Begründung des Konzessionsgesuches, die Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens sowie die in Abschnitt II dieser Botschaft erwähnten Feststellungen beweisen die Zweckmässigkeit des Bahnbetriebes schlüssig. Dessen Aufrechterhaltung ist eine unbestrittene Notwendigkeit und liegt im Interesse auch der Schweiz. Die Bahnanlagen sind in gutem Zustand. Das in den Bahnhöfen Buchs und St. Margrethen zwischen den Österreichischen und Schweizerischen Bundesbahnen bestehende Gemeinschaftsverhältnis ist gut.

Gestützt auf diese Feststellungen und Erwägungen kann die Konzession erteilt werden.

Was die im Vernehmlassungsverfahren erwähnte Steigerung der Leistungsfähigkeit der beiden kurzen schweizerischen Teilstrecken der österreichischen Eisenbahnlinien Buchs–Feldkirch und St. Margrethen–Bregenz anbelangt, so würde sie erst nach Ausbau der anschliessenden, auf österreichischem und teilweise auch auf liechtensteinischem Gebiet liegenden Streckenabschnitte wirksam. In diesem Zusammenhang ist hervorzuheben, dass der österreichische Streckenabschnitt Bregenz–Lauterach (Abzweigstation Feldkirch/St. Margrethen) bereits Doppelspur aufweist. Auf den zweigeleisigen Ausbau der Strecke Buchs–Feldkirch ist Rücksicht genommen worden durch entsprechende Geleise-

anordnung im Bahnhof Feldkirch, welcher zur Zeit zu einer grosszügigen Anlage umgebaut wird. Der Ausbau weiterer Streckenabschnitte und Bahnhöfe hängt nach österreichischer Auffassung von der Entwicklung und Wirtschaftlichkeit des Bahnverkehrs im Bodenseeraum ab.

## V. Der Konzessionsentwurf

Der Ihnen hiermit unterbreitete Konzessionsentwurf entspricht, soweit nachstehend nicht auf einzelne Artikel besonders eingetreten wird, der seit dem Inkrafttreten des neuen Eisenbahngesetzes üblichen Fassung.

In der Präambel kommt zum Ausdruck, dass die Republik Österreich als Eisenbahnunternehmung und Konzessionsträgerin auftritt.

Die vorgeschlagene Konzession stellt einen Bestandteil des Staatsvertrages vom 27. August 1870 dar (BS 13, 299), dessen Bestimmungen in Artikel 1 vorbehalten werden.

Die in Artikel 2 vorgesehene Konzessionsdauer von 50 Jahren entspricht konstanter Praxis. Wie zuvor erwähnt, ist mit dem Konzessionsgesuch eine Konzessionsdauer von 90 Jahren beantragt worden. Besondere Gründe, welche ein Abweichen von der üblichen Konzessionsdauer rechtfertigten, liegen nicht vor.

Mit Rücksicht darauf, dass es sich um einen ausländischen Konzessionsträger handelt, blieb in Artikel 3 der Sitz der Bahnunternehmung unerwähnt. Statt dessen wird vorgeschrieben, dass ein Vertreter und überdies ein Rechtsdomizil in der Schweiz zu bezeichnen sind. Der dadurch gegebene besondere Gerichtsstand gilt für Ansprüche aus dem Bau und Betrieb der Bahn auf schweizerischem Gebiet. Alle andern Ansprüche sind am ordentlichen Gerichtsstand unter Vorbehalt von Artikel 4 des Eisenbahngesetzes geltend zu machen.

Artikel 6 über die Plangenehmigung weist wie üblich im Interesse der Landesverteidigung einen Vorbehalt auf, welcher den besondern Umständen angepasst wurde. Er entspricht übrigens grundsätzlich dem Vorbehalt gemäss Artikel 6 des Bundesbeschlusses vom 22. Dezember 1869 über die Genehmigung der bestehenden Konzession (EAS a. F. 6, 250).

Der beteiligte Kanton St. Gallen stimmte dem Entwurf des Bundesbeschlusses zu.

Die Verfassungsmässigkeit der Vorlage – in der Form des einfachen Bundesbeschlusses – ergibt sich aus Artikel 5, Absatz 1 und 2 des Eisenbahngesetzes, welches auf den Artikeln 23, 24<sup>ter</sup>, 26, 34, Absatz 2, 36 und 64 der Verfassung beruht.

## VI. Antrag

Gestützt auf diese Darlegungen beantragen wir Ihnen, dem folgenden Entwurf eines Bundesbeschlusses über die Erteilung einer neuen Konzession für die Republik Österreich, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr und

verstaatlichte Unternehmungen, Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen, zuzustimmen.

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 Österreichischen Bundesbahnen**

*Die Bundesversammlung  
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,*

gestützt auf Artikel 5 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957<sup>1)</sup>,  
nach Einsicht in ein Gesuch des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft<sup>2)</sup> der Republik Österreich, Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen, Wien, vom 22. April 1966,  
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 8. Mai 1968,

*beschliesst:*

### I

Der Republik Österreich, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen, Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen, wird unter den nachstehend aufgeführten Bedingungen eine neue Konzession für Bau und Betrieb von zwei Teilstrecken einer Hauptbahn erteilt.

#### Art. 1

##### *Gesetzgebung*

<sup>1</sup> Die Bundesgesetze sowie alle übrigen bundesrechtlichen Vorschriften über Bau und Betrieb der vom Bund konzessionierten Eisenbahnen sind zu beachten.

<sup>2</sup> Die Bestimmungen des Staatsvertrages vom 27. August 1870<sup>3)</sup> zwischen der Schweiz, Österreich-Ungarn und Bayern über die Herstellung einer Eisenbahn von Lindau über Bregenz nach St. Margrethen sowie von Feldkirch nach Buchs bleiben vorbehalten.

#### Art. 2

##### *Dauer*

Die Konzession wird für die Dauer von 50 Jahren, d. h. für die Zeit ab Datum dieses Beschlusses bis 31. Dezember 2017, erteilt.

<sup>1)</sup> AS 1958, 335.

<sup>2)</sup> Nunmehr «Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen».

<sup>3)</sup> BS 13, 299.

### Art. 3

#### *Vertretung und Domizil in der Schweiz*

<sup>1</sup> Die Konzessionärin bestimmt einen Beauftragten mit Dienstort in Buchs, Kanton St. Gallen, mit dem die eidgenössischen und kantonalen Behörden in Angelegenheiten, welche mit der Verwaltung und dem Betrieb der österreichischen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet zusammenhängen, unmittelbar verkehren können.

<sup>2</sup> Die Konzessionärin bezeichnet ein Rechtsdomizil in Buchs, Kanton St. Gallen, wo sie für Verbindlichkeiten, welche sich aus dem Bau und Betrieb der Bahn auf schweizerischem Gebiet ergeben, belangt werden kann.

### Art. 4

#### *Linien*

Die Konzession gilt für die zwischen dem Bahnhof St. Margrethen und der schweizerisch-österreichischen Grenze liegende Teilstrecke der Eisenbahnlinie St. Margrethen–Bregenz sowie für die zwischen dem Bahnhof Buchs, Kanton St. Gallen, und der schweizerisch-lichtensteinischen Grenze liegende Teilstrecke der Eisenbahnlinie Buchs–Feldkirch.

### Art. 5

#### *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 6 bleibt vorbehalten.

### Art. 6

#### *Pläne*

Die dem Betrieb dienenden Anlagen dürfen nur nach Plänen und Unterlagen erstellt oder geändert werden, welche von der Aufsichtsbehörde genehmigt worden sind. Diese Behörde ist berechtigt, auch nach Erstellung der Anlagen deren Änderung zu verlangen, wenn die Betriebssicherheit es erfordert. Vorbehalten bleibt das Recht der Schweizerischen Eidgenossenschaft, bauliche Massnahmen im Interesse der Landesverteidigung zu treffen.

### Art. 7

#### *Fahrplan*

<sup>1</sup> Die Fahrpläne sind so aufzustellen, dass sowohl mit den Schweizerischen Bundesbahnen als auch mit der Deutschen Bundesbahn günstige Anschlussverbindungen hergestellt werden.

<sup>2</sup> Die Zahl der täglichen Züge und deren Verkehrszeiten haben sich nach den Bedürfnissen zu richten.

## Art. 8

*Beförderungspflicht*

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

## Art. 9

*Tarife*

Die Festsetzung der Tarife richtet sich nach Artikel 15 des vorerwähnten Staatsvertrages vom 27. August 1870.

## Art. 10

*Kontrolle*

Den eidgenössischen Beamten, welchen die Aufsicht über Bau und Betrieb der Eisenbahnen obliegt, ist auf schweizerischem Hoheitsgebiet zu jeder Zeit freie Fahrt und freier Zutritt zu allen Teilen der Anlagen und der 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.

## II

Der Bundesrat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.