

*Proposition du Chef du Département de l'Intérieur, K. Schenk,
au Conseil fédéral*

Anschluss der Vorarlbergerbahn

Bern, 28. Oktober 1869

Der zwischen der Schweiz, Bayern und Österreich am 5. August 1865¹ abgeschlossene Staatsvertrag über die Herstellung einer Bodenseegürtelbahn ist bekanntlich bis jetzt ohne Vollzug geblieben und gleichwohl nicht ausser Kraft getreten.

Der Grund dieses auffallenden Verhältnisses liegt darin, dass der Vertrag den einzelnen Staaten für Ertheilung der erforderlichen Konzessionen keinen Termin setzte und von Österreich die bei dem Vertragsschluss in Aussicht gestellte Konzession bis dahin nicht ertheilt worden ist. In der Folge dessen wurden selbstverständlich auch die auf bayerischem und schweizerischem Gebiete liegenden Theile der Bahn nicht ausgeführt und konnten auch, ohne den Vertrag zu zerstören, unausgeführt bleiben, da der Art. 6 des Vertrages die Baufrist von 3 Jahren ausdrücklich erst von der Ertheilung der Konzession für die österreichische Bahnstrecke an datirt. Diese fragliche Konzession wurde laut den Eröffnungen der österreichischen Gesandtschaft vom 1. März 1868² deshalb nicht ertheilt, weil die Gewährung der von den Konzessionsbewerbern nachträglich angesprochenen Begünstigungen finanzielle Opfer erheischten, welche der österreichischen Staatsverwaltung nur dann hätten zulässig erscheinen können, wenn sie die Realisirung eines grössern, die Eisenbahn-Verbindung Vorarlbergs mit dem gesammten österreichischen Bahnnetze umfassenden Unternehmens bezweckt hätten.

In neuster Zeit ist nun die Angelegenheit dadurch in ein neues Stadium getreten, dass österreichischer Seits die Erstellung einer Eisenbahn von Bludenz über Feldkirch und Bregenz an die österreichisch-bayerische Grenze bei Loiblach mit Zweigbahnen von Lautrach an die österreichisch-schweizerische Grenze bei St. Margarethen und von Feldkirch an die Rheingrenze bei Buchs in bestimmte Aussicht genommen und deren Ausführung durch das Gesetz vom 20. Mai d. J. ausser Zweifel gesetzt ist.

Dieses Projekt entspricht nach der einen Seite hin, d. h. so weit es die eigentliche Gürtelbahn betrifft, den Stipulationen des Vertrags vom 5. August 1865, weicht aber von denselben darin ab, dass an die Stelle der in dem Vertrag vorgesehenen Zweigbahn Feldkirch—Rüthi eine solche Feldkirch—Buchs gesetzt werden will.

Mit Note vom 26. August³ hat uns die österreichische Gesandtschaft von diesen neusten Entschliessungen der österreichischen Regierung Kenntniss gegeben und damit den Antrag verbunden, es möchte schweizerischerseits zu dieser

1. Cf. RO VIII, pp. 599—609.

2. Non reproduit. Cf. PVCF E 1004 1/72, 896.

3. Non reproduite.

Abänderung die Zustimmung ertheilt, beziehungsweise zu einer Revision des Vertrags von 1865 bezüglich dieses Punktes Hand geboten werden.

Da es sich zunächst um Anschlüsse auf dem Gebiete des Kantons St. Gallen handelt, so wurde der dortigen Regierung die fragliche Note zur Vernehmlassung mitgeteilt. Der Inhalt derselben kam bald zur öffentlichen Kenntniss und rief im Rheinthal eine bedeutende Bewegung hervor, indem das mittlere Rheinthal den ursprünglich angenommenen Anschluss in Rüthi durchaus festgehalten wissen wollte, während das obere Rheintal das neue österreichische Projekt, respektive den Anschluss in Buchs als durchaus rationell und im allgemeinen Interesse liegend lebhaft befürwortete.

Die Regierung von St. Gallen sprach sich in ihrer Vernehmlassung vom 27. September⁴ dahin aus, dass sie ihrerseits von dem durch Staatsvertrag vom 5. August 1865 vereinbarten Anschluss bei Rüthi abgehen und einem südlicher gelegenen beipflichten könne, jedoch nur unter der ausdrücklichen Verwahrung, dass nachfolgenden Bedingungen Rechnung getragen und solche in den Staatsvertrag aufgenommen werden:

1. Als Anschlusspunkt wird Haag empfohlen, jedoch der Anschluss in Buchs nicht unbedingt abgelehnt.

2. Bezüglich des Betriebs wird verlangt, dass der Bahnstrecke Lindau—St. Margarethen ein durchgehender, mit den bayerischen und schweizerischen Bahnzügen in genauer Verbindung stehender Betrieb gesichert werde.

3. In den Verkehrsbeziehungen des vorarlbergisch-tyrolischen Bahnnetzes zu den schweizerischen Linien und umgekehrt soll als allgemeiner Grundsatz anerkannt werden, dass der gegenseitige Verkehr nicht durch künstliche Tarifkombinationen von der kürzesten Linie abgelenkt werde.

4. Es soll die Zusicherung gegeben werden, dass aller über und von Lindau, beziehungsweise Lautrach nach Buchs und weiter, sowie aller über Buchs nach Lautrach und Lindau und weiter gehender Verkehr zwischen den österreichischen Bahnen und den Vereinigten Schweizerbahnen getheilt werde.

5. Es soll von Österreich die Zusicherung verlangt werden, dass es die Erstellung einer Lokomotiv- oder Pferdebahn, welche früher oder später von Oberriet in der Richtung nach Feldkirch, beziehungsweise zum Anschluss an die Feldkirch—Bregenzer-Bahnabtheilung gebaut werden wollte, gestatten werde, sobald es schweizerischerseits verlangt werde.

Abgesehen von diesen Hauptpunkten erheische die veränderte Sachlage Abänderungen auch bei andern Artikeln und es erscheine daher eine Revision des genannten Vertrages nicht nur in dem von Österreich gewünschten Punkte unerlässlich.

Die Eingabe der Regierung von St. Gallen schliesst mit dem Ansuchen, es wolle der Bundesrath:

1. an die österreichische und bayerische Regierung die Einladung richten, zur Revision des sogenannten Gürtelbahnvertrages vom 5. August 1865 Hand zu bieten, zu diesem Zwecke Abgeordnete zu bezeichnen und dieselben mit den erforderlichen Instruktionen zu versehen;

2. ihr Gelegenheit zu verschaffen, in einer Konferenz mit uns, respektive

⁴ *Non reproduite.*

unsern Abgeordneten über die den herwärtigen Vertretern für die Verhandlungen zu ertheilende Instruktion nähere Erörterung zu pflegen.

Zu diesen Akten ist in den letzten Tagen noch eine Petition aus dem obern Rheinthale gekommen (datirt Werdenberg, den 22. Oktober)⁵, in welcher die Anschlussfrage erörtert und das Eingehen auf das Begehren von Österreich empfohlen wird.

Was nun zunächst die allgemeine Frage betrifft, ob Seitens der Schweiz auf das Begehren Österreichs überhaupt eingetreten, respektive zur Revision des Vertrages vom 5. August Hand geboten werden solle, so kann der Entscheid nicht zweifelhaft sein. Mag auch die projektirte österreichische Linie einzelnen Interessen schweizerischer Bahnunternehmungen Gefahr und Nachtheil bringen, so sind andererseits die bedeutenden Vortheile, welche durch die Realisirung des Projektes für den allgemeinen Verkehr in Aussicht stehen — die direkte Eisenbahnverbindung mit Lindau, später mit Friedrichshafen und den von diesen Plätzen ausgehenden wichtigen Transitbahnen, das doppelte Debouché nach Feldkirch, beziehungsweise Innsbruck und von dort einerseits nach den österreichisch-ungarischen Gebieten, andererseits über den Brenner nach Italien usw. so einleuchtend, dass es Seitens der Schweiz Thorheit wäre, nicht dazu Hand zu bieten, und zwar um so mehr, als eine Ablehnung zu einer die schweizerischen Verkehrsinteressen im höchsten Grade benachtheiligenden Gestaltung der Dinge führen müsste.

Hinwieder wird auf eine ausschliesslich auf die Ersetzung der Linie Rüthi—Feldkirch durch eine Linie Buchs—Feldkirch beschränkte Revision des Vertrags, wie diess Österreich zu beanspruchen scheint, nicht eingetreten werden können.

Bei dem damaligen Vertrage handelte es sich im Wesentlichen um die Erstellung einer Verbindungsbahn zwischen dem Endpunkte der bayerischen Bahn und Lindau mit St. Margarethen, dem vorgeschobensten Punkte des schweizerischen Eisenbahnnetzes, und gleichzeitig um die Herstellung einer Verbindung zwischen den österreichischen Städten Bregenz und Feldkirch über schweizerisches Gebiet. Jetzt dagegen haben wir in der projektirten Linie Bludenz—Feldkirch—Bregenz das äusserste Stück einer wichtigen Transitlinie nach Osten und Süden vor uns, welche allerdings gleichzeitig durch eine Zweigbahn nach St. Margarethen, aber mehr nur accessorisch, die Gürtelbahn zur Realisirung bringt. Die Gesichtspunkte, von denen aus der frühere Vertrag geschlossen wurde, sind jetzt nicht mehr ganz dieselben, und auch die Lage der Interessen ist gegenüber dem neuen Projekte theilweise eine andere, als sie bei dem alten Projekte war. Bestimmungen des frühern Vertrages, auch solche, die nicht direkt die Linie Rüthi—Feldkirch betreffen, können ihre Bedeutung jetzt verloren haben, und andererseits kann die veränderte Sachlage jetzt Vereinbarungen erheischen, welche in dem frühern Vertrag nicht enthalten gewesen sind, wie diess die verschiedenen Postulate beweisen, welche von der Regierung von St. Gallen in ihrer Vernehmlassung bereits gestellt worden sind. Soll also die Schweiz zu einer Revision des Vertrages vom 5. Aug. 1865 Hand bieten, so kann sie diess nur unter der Bedingung thun, dass die Revision nicht von vornherein auf Substituierung der Linie

5. *Non reproduite.*

Feldkirch—Rüthi durch die Linie Feldkirch—Buchs (Haag) eingeschränkt werde, sondern eine vollkommen offene und freie sei.

Dieser Standpunkt bringt es im Weiteren mit sich, dass die Angelegenheit nicht so behandelt werden kann, wie es der Wunsch der österreichischen Regierung zu sein scheint, nämlich in separater Verhandlung zwischen der Schweiz und Österreich die in dem Vertrage vorzunehmenden Abänderungen festzustellen und sodann erst mit dem dritten Mitkontrahenten des Gürtelbahnvertrags, Bayern, zusammenzutreten, um die vereinbarten Abänderungen förmlich in den Vertrag aufzunehmen.

Abgesehen davon, dass ein solches Verfahren nur dann ziemlich wäre, wenn der dritte Mitkontrahent sich von vornherein damit einverstanden erklärt hätte, würde ein derartiges separates Verhandeln mit Österreich nur diesem letztern zu Gute kommen, welches jedes Zurückkommen auf Bestimmungen, die nicht direkt mit Feldkirch—Rüthi zusammenhängen, vermeiden zu wollen scheint. Wir halten vielmehr dafür, dass bei Revision des Vertrages in gleicher Weise verfahren werden solle, wie bei der Berathung und Feststellung desselben, nämlich durch gemeinsame Verhandlungen zwischen den drei beteiligten Staaten Österreich, Bayern und der Schweiz.

Die Regierung von St. Gallen beantragt, es wolle der Bundesrath an die österreichische und bayerische Regierung die Einladung richten, zur Revision des sogenannten Gürtelbahnvertrages vom 5. August 1865 Hand zu bieten.

Da Österreich in der Angelegenheit die Initiative genommen hat und laut Note der Gesandtschaft von uns nun Eröffnungen darüber wünscht, «ob und in welcher Weise wir gesonnen seien, mit Rücksicht auf den Staatsvertrag vom 5. August 1865 die nachträgliche Modifikation desselben, nämlich die Substituierung der Zweigbahn Feldkirch—Rüthi durch die Zweigbahn Feldkirch—Buchs eintreten zu lassen», so wird es in unserer Stellung sein, die gewünschten Erklärungen hierüber abzugeben und im Übrigen Österreich die weitem Schritte zu überlassen.

In die Frage, welche Ziele bei den Revisionsverhandlungen schweizerischerseits ins Auge gefasst und welche Forderungen dabei geltend gemacht werden sollen, haben wir für heute noch nicht einzutreten. Es wird diess bei Vorlage der Instruktionen an die schweizerischen Abgeordneten zur Sprache kommen. Das Departement wird nicht ermangeln, der Feststellung dieser Vorlage eine Konferenz vorausgehen zu lassen, bei welcher der Regierung von St. Gallen nach ihrem Wunsch Gelegenheit gegeben werden soll, in Gegenwart der schweizerischen Delegirten ihre Wünsche und Vorschläge, bezüglich der zu ertheilenden Instruktion einlässlich auseinander zu setzen und wobei diejenigen Punkte, welche das schweizerische Verkehrswesen überhaupt berühren, unter zu Ratheziehung weiterer Sachverständiger näher erörtert werden sollen.

In Zusammenfassung des Gesagten beehren wir uns zu beantragen:

1. es sei die Note der österreichischen Gesandtschaft vom 26. September durch ein Schreiben nach beiliegendem Projekte zu beantworten;

2. es seien als Delegirte zu den zu gewärtigenden Revisionsverhandlungen zu erwählen die Herren:

Schultheiss Weber von Luzern, Mitglied des schweizerischen Ständerathes, u. Landammann Aepli in St. Gallen, do.

324

1^{ER} NOVEMBRE 1869

3. es sei das Departement des Innern beauftragt, Bericht und Antrag betreffend die den Abgeordneten zu ertheilenden Instruktionen vorzulegen, und angewiesen, bei deren Vorbereitung sowohl der Regierung von St. Gallen Gelegenheit zu mündlicher Vernehmlassung zu geben, als auch Vertreter der weitem, beteiligten Interessen anzuhören;

4. es sei der Regierung von St. Gallen von diesen Beschlüssen Kenntniss zu geben.⁶

6. *Approuvée par le Conseil fédéral dans sa séance du 1^{er} novembre 1869. Cf. PVCF E 1004 1/79, 4124.*