

Originaltext

Staatsvertrag

**zwischen der Schweiz, Österreich-Ungarn¹,
zugleich in Vertretung für Liechtenstein, dann Bayern
über die Herstellung einer Eisenbahn von Lindau über Bregenz
nach St. Margrethen sowie von Feldkirch nach Buchs**

Abgeschlossen am 27. August 1870

Von der Bundesversammlung genehmigt am 23. Dezember 1870²

Ratifikationsurkunden ausgetauscht am 21. Januar 1871

Nachdem der zwischen den Regierungen der Schweiz, von Österreich und Bayern unter dem 5. August 1865 über die Vervollständigung des Eisenbahnnetzes in den am Bodensee gelegenen Gebietsteilen abgeschlossene Staatsvertrag nicht zum Vollzuge gelangt ist und in der Zwischenzeit Verhältnisse eingetreten sind, welche eine teilweise Abänderung der früher getroffenen Bestimmungen bedingen, so haben

*der Schweizerische Bundesrat,
namens der Schweizerischen Eidgenossenschaft und des Kantons St. Gallen,
sowie
die Regierungen von Österreich- Ungarn
zugleich in Vertretung von Liechtenstein,
dann
von Bayern*

beschlossen, den erwähnten Vertrag einer Revision zu unterziehen, und zu diesem Ende Bevollmächtigte ernannt, nämlich:

(Es folgen die Namen der Bevollmächtigten)

welche nachfolgenden Vertrag abgeschlossen haben, der an die Stelle des frühem Vertrages treten soll.

Art. 1

Es soll

- a. eine Eisenbahn von Lindau nach Bregenz und von da nach St. Margrethen zur Verbindung mit den Vereinigten Schweizer Bahnen;
- b. eine Bahn von Feldkirch nach Buchs, gleichfalls zum Anschluss an die Vereinigten Schweizer Bahnen, hergestellt werden.

BS 13 299; BBl 1869 III 612, 1870 III 905

¹ Mit der Republik Österreich ist die Weitergeltung dieses Staatsvertrages festgestellt worden durch Bst. B Ziff. 1/2 des Notenaustausches vom 7. Juli 1948/11. Okt. 1949 (siehe AS 1950 87).

² AS X 379

Art. 2

Die vorerwähnten Bahnen sollen an ihren Endpunkten mit den dort mündenden Eisenbahnen auf geeignete Weise in unmittelbare Verbindung gesetzt und daher in die bereits bestehenden oder noch zu errichtenden Bahnhöfe eingeführt werden.

Für den Fall, dass schweizerischerseits von Oberriet aus³ eine Eisenbahn zum Anschluss an die Linie Feldkirch–Bregenz, beziehungsweise nach Feldkirch gebaut werden wollte, wird österreichischerseits die Erteilung einer Konzession für den Bau und Betrieb einer solchen Linie zugesichert, ohne dass jedoch hieraus der kaiserlichen und königlichen Regierung irgendeine finanzielle Verbindlichkeit erwachsen soll.

Bei Feststellung des Anschlusspunktes wird von Seite der kaiserlichen und königlichen österreichischen Regierung auf die schweizerischen Wünsche geeignete Rücksicht genommen werden.

Art. 3

Der Bau der im Artikel 1 ad a erwähnten Bahn wird auf der bayerischen Strecke von der königlich bayerischen Staatsregierung übernommen werden.

Die kaiserlich und königlich österreichische Staatsregierung hat den Bau der Bahnstrecken auf österreichischem Gebiete den Konzessionären der Vorarlberger Eisenbahn mit Konzession vom 17. August 1869, die fürstlich liechtensteinische Regierung bezüglich ihres Gebietes mit Konzession vom 14. Januar 1870 übertragen.

Der Bau der Bahnabteilungen auf schweizerischem Gebiete ist denselben Konzessionären von der Regierung des Kantons St. Gallen mit Konzession vom 1. Dezember 1869 übertragen und diese Konzession von der Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft mittelst Beschlusses vom 22. Dezember 1869⁴ genehmigt worden.

Art. 4⁵

Die Bestimmung der speziellen Bahnlinie sowie der Stationsplätze bleibt jeder Regierung auf ihrem Gebiete vorbehalten, jedoch soll, soviel möglich, die kürzeste Linie zwischen den im Artikel 1 genannten Hauptpunkten der Bahn eingehalten werden. Der unmittelbare Anschluss der einzelnen Bahnabteilungen an der Landesgrenze in horizontaler wie vertikaler Linie wird durch besondere Vereinbarung auf Grund technischer Erhebung festgesetzt.

Zu diesem Ende sollen die Detailpläne der Grenzstrecken vor Beginn der Ausführung gegenseitig mitgeteilt werden, auch die bauführenden Techniker während des Baues dieser Strecken sich in fortwährendes Benehmen setzen.

³ Siehe hierzu auch das Schlussprotokoll hiernach.

⁴ Nicht veröffentlicht.

⁵ Siehe hierzu auch das Schlussprotokoll hiernach.

Art. 5⁶

Der Bau der genannten Bahnstrecken soll in der Arbeit betrieben werden, dass dieselben längstens bis 17. August 1872 dem regelmässigen Betriebe übergeben werden können.

Art. 6

Die gesamten Bahnstrecken sollen gleichmässig eine Spurweite von 4 Fuss 8½ Zoll englischen Masses im Lichten der Schienen erhalten.

Art. 7

In bezug auf die zu erbauenden Rheinbrücken wird festgesetzt, dass die Überbrückung des Rheines auf der Linie St. Margrethen–Bregenz–Lindau bei Brugg, jene auf der Linie Buchs–Feldkirch bei der Station Buchs zu geschehen hat.

Diese Brückenbauten sind mit den Rhein-Korrektionsbauten in beiderseitig entsprechende Übereinstimmung zu bringen und nach den von den Regierungen Österreichs und der Schweiz einverständlich zu genehmigenden Plänen zu konstruieren, wobei diese Regierungen gegenseitig die Anbringung von Trottoirs von 1½ Meter Breite für Fussgänger gestatten.

Es geben ferner die kaiserlich und königlich österreichische und die Regierung des Kantons St. Gallen, letztere unter Vorbehalt der Genehmigung der Bundesbehörde, ihre Zustimmung, dass die gedachten beiden Rheinbrücken entweder gleich ursprünglich dermassen konstruiert oder in der Folge erbreitert werden dürfen, dass dieselben auch für gewöhnliche Fuhrwerke benutzt werden können.⁷

Art. 8⁸

Um den Betrieb der ganzen Bahnstrecke von Lindau bis St. Margrethen so einheitlich wie möglich zu machen, soll derselbe, wie jener der Zweigbahn Feldkirch–Buchs, nur einer einzigen Betriebsverwaltung übertragen werden.

Zu diesem Ende hat die Regierung des Kantons St. Gallen und beziehungsweise die schweizerische Bundesregierung den Betrieb der auf schweizerischem Gebiete gelegenen Strecken von der schweizerisch-österreichischen Grenze bis St. Margrethen und Buchs den Konzessionären der Vorarlberger Eisenbahn mit der im Artikel 3 erwähnten Konzession übertragen, und ebenso erklärt sich die königlich bayerische Regierung bereit, den Betrieb auf der Bahnstrecke von Lindau bis zur bayerisch- österreichischen Grenze denselben Konzessionären gegen eine angemessene Pachtrente und gegen Übernahme der Verpflichtung zur entsprechenden Unterhaltung der Bahn zu überlassen.

6 Siehe hierzu auch das Schlussprotokoll hiernach.

7 Siehe hierzu auch das Schlussprotokoll hiernach.

8 Siehe hierzu auch das Schlussprotokoll hiernach.

Die nähern Bestimmungen hierüber sowie über die Verhältnisse des gemeinschaftlichen Bahndienstes in den Bahnhöfen zu Lindau, St. Margrethen und Buchs, werden durch besondere Verträge der betreffenden Betriebsverwaltungen geregelt werden.

Art. 9⁹

Die königlich bayerische Regierung wird den Konzessionären der Bahn die Mitbenutzung des Bahnhofes Lindau unter angemessenen Bedingungen gestatten.

Die Mitbenutzung der Bahnhöfe zu St. Margrethen und Buchs wird den Konzessionären unter Vorbehalt der mit der Verwaltung der Vereinigten Schweizer Bahnen zu vereinbarenden Bedingungen gestattet, und es wird die Regierung von St. Gallen hiefür nötigenfalls die geeignete Vorsorge treffen.

Art. 10

Das für den durchgehenden Verkehr bestimmte Transportmaterial soll so eingerichtet werden, dass es ohne alle Behinderungen sowohl auf die königlich bayerische Staatsbahn als auch auf die Vereinigten Schweizer Bahnen sowie auf die österreichischen Eisenbahnen übergehen kann.¹⁰

Die sonstigen Betriebseinrichtungen sollen ebenfalls, soviel möglich, in Übereinstimmung mit den bereits bestehenden gebracht werden.

Die von einer der kontrahierenden Regierungen in betreff ihrer Betriebsfähigkeit gehörig geprüften Lokomotiven und Wagen sollen ohne weiteres auch auf die in dem Gebiete der andern Staaten liegenden Strecken der im Artikel 1 erwähnten Bahnen übergehen können.¹¹

Art. 11

Die volle Landeshoheit (also auch die Ausübung der Justiz- und Polizeigewalt) bleibt jeder Regierung für die auf ihrem Gebiete befindlichen Bahnstrecken unbedingt und ausschliesslich vorbehalten.

Art. 12

Die Ausübung der Bahnbetriebspolizei soll unter Aufsicht der dazu in jedem Staatsgebiete kompetenten Behörden und in Gemässheit der für jedes Gebiet geltenden Vorschriften zunächst durch die Beamten der Eisenbahnbetriebsverwaltung gehandhabt werden, welchen sowohl in Österreich als in Bayern und der Schweiz diejenigen Befugnisse eingeräumt werden, welche dort im allgemeinen für die Beamten anderer Privatbahnen Geltung haben.

⁹ Siehe hierzu auch das Schlussprotokoll hiernach.

¹⁰ Die Schweiz, Deutschland und Österreich sind der «Technischen Einheit im Eisenbahnwesen» (V vom 16. Dez. 1938 – SR 742.141.3) beigetreten.

¹¹ Die Schweiz, Deutschland und Österreich sind der «Technischen Einheit im Eisenbahnwesen» (V vom 16. Dez. 1938 – SR 742.141.3) beigetreten.

Art. 13

Die Ernennung des Betriebspersonales steht, vorbehältlich der hierüber in den Konzessionsurkunden getroffenen Bestimmungen, der Betriebsverwaltung zu.

Das gesamte Beamten-, Diener- und Arbeiterpersonal untersteht den Gesetzen und Polizeiverordnungen desjenigen Staates, in welchem es sich befindet.

Bei allenfallsigen Verhaftnahmen soll jedoch in Fällen, in welchen ein Verzug mit keinerlei Gefahr verbunden ist, auf die Erfordernisse des Dienstes billige Rücksicht genommen und auch die Oberbetriebsbehörde hievon in Kenntnis gesetzt werden.

Art. 14

Personen, welche wegen gemeiner Verbrechen oder Vergehen, wegen Schleichhandels oder schwerer Gefällsübertretungen rechtskräftig verurteilt worden sind, dürfen auf den in gegenwärtigem Verträge genannten Bahnstrecken nicht verwendet werden.

Art. 15

Die Festsetzung der Tarife und Fahrordnungen bleibt, insofern es die von Österreich und der Schweiz erteilten Konzessionen oder die in den drei kontrahierenden Staaten bestehenden Gesetze und Verordnungen über den Betrieb von Eisenbahnen vorschreiben, der Genehmigung der betreffenden Regierung bezüglich ihrer Bahnstrecken vorbehalten.

Es soll sowohl hinsichtlich der Beförderungspreise als der Zeit der Abfertigung kein Unterschied zwischen den Bewohnern der kontrahierenden Staaten gemacht werden; namentlich sollen die aus dem Gebiete des einen Staates in das Gebiet eines andern Staates übergebenden Transporte weder in Beziehung auf die Abfertigung noch rücksichtlich der Beförderungspreise ungünstiger behandelt werden als die aus dem betreffenden Staate abgehenden oder darin verbleibenden Transporte.¹²

Art. 16¹³

Die Unternehmung der im Artikel 1 erwähnten Bahnen ist verpflichtet, andern schweizerischen Bahnunternehmungen den Betriebsanschluss in der Weise zu gestatten, dass, soweit solches im Interesse eines zusammenhängenden Betriebes notwendig erscheint, durchgehende Wagen für den Güterverkehr (wobei die Wagen der fahrenden Postbüros inbegriffen sind) und direkte Personen-, Gepäck- und Warenexpeditionsscheine zugelassen werden, sowie dass die Tarifsätze nicht zu Ungunsten der einmündenden Bahnlinien ungleich gehalten werden.

¹² Siehe hierzu auch das Schlussprotokoll hiernach.

¹³ Siehe hierzu auch das Schlussprotokoll hiernach.

Der eingangs erwähnten Bahnunternehmung wird hinwieder die gleiche Berechtigung in allen vorgenannten Beziehungen gegenüber den schweizerischen Bahnunternehmungen zugesichert.

Art. 17–21¹⁴

Art. 22¹⁵

Die im Artikel 1 erwähnten Bahnen sollen auch zur Beförderung der Postsendungen benutzt werden.

Zu diesem Zwecke werden die Postverwaltungen von Bayern, Österreich und der Schweiz das Einverständnis pflegen, um wenigstens für einen von jeder Hauptstation täglich abgehenden Zug die Abfahrtsstunden und dessen Geschwindigkeit zu bestimmen.

Längs der erwähnten Bahnen soll eine Telegrafienleitung für den Bahnbetrieb angelegt werden.

Insofern rücksichtlich der Manipulation des Post- und Telegrafendienstes noch besondere Verfügungen notwendig sein sollten, werden dieselben von den Post- und Telegrafienverwaltungen der beteiligten Staaten verabredet werden.

Art. 23¹⁶

Die Eisenbahnverwaltung ist verpflichtet, die für den Zoll-, Post-, Telegrafien- und Polizeidienst von den beteiligten Regierungen als erforderlich anerkannten Lokalitäten den betreffenden Ämtern unentgeltlich zur Verfügung zu stellen.

Sofern ausser den eigentlichen Amtslokalitäten und dem Lokale für die Zoll- oder Finanzwache auch noch Wohnungen für Bedienstete als notwendig erkannt werden, soll die Eisenbahnverwaltung zwar zu deren Herstellung verpflichtet sein; es wird aber derselben der hiefür gemachte Aufwand von den betreffenden Verwaltungsbehörden mit fünf Prozent in Form eines Mietzinses vergütet werden.

Die Kosten der innern Einrichtung, Erhaltung, Beleuchtung und Reinigung sind von den die Lokalitäten benutzenden Verwaltungen zu tragen.

Art. 24

Im Falle die gedachten, auf österreichischem oder schweizerischem Gebiete gelegenen Eisenbahnstrecken durch Einlösung (Rückkauf) oder Heimfall von den bezüglichen Regierungen erworben werden sollten, wird für die entsprechende Fortfüh-

¹⁴ Gegenstandslos geworden durch die Abk. zwischen der Schweiz und Österreich vom 30. April 1947 betreffend den österreichischen Zolldienst in den Bahnhöfen St. Margrethen und Buchs sowie den Durchgangsverkehr der Zollorgane über kurze ausländische Verbindungsstrecken (SR 0.631.252.916.31) und den Grenzverkehr (SR 0.631.256.916.31) (siehe Note vom 25. Febr. 1948 – SR 0.631.252.916.31).

¹⁵ Siehe hierzu auch das Schlussprotokoll hiernach.

¹⁶ Siehe hierzu auch das Schlussprotokoll hiernach.

zung des Betriebes auf diesen Strecken durch ein besonderes Übereinkommen geeignete Vorsorge getroffen werden.

Art. 25

Gegenwärtiger Vertrag soll ratifiziert und die Auswechslung der Ratifikationsurkunden sobald als möglich, jedenfalls noch im Laufe dieses Jahres zu Wien vorgenommen werden.

So geschehen, Bregenz, den 27. August 1870.

(Es folgen die Unterschriften)

Schlussprotokoll

Die unterzeichneten Bevollmächtigten haben bei dem heute vorgenommenen Abschlusse und der Unterzeichnung eines Staatsvertrages zwischen der Schweiz, Österreich-Ungarn und Bayern über die Herstellung einer Eisenbahn von Lindau über Bregenz nach St. Margrethen sowie von Feldkirch nach Buchs, folgende Erläuterungen und nähere Bestimmungen in gegenwärtiges Schlussprotokoll aufgenommen.

I. *ad Artikel 2*

Über dem im Artikel 2 erwähnten Anschlusspunkte Oberriet soll überhaupt eine Verbindung in der Nähe von Oberriet verstanden sein, wie sich eine solche infolge technischer Untersuchung als die geeignetste herausstellt. Bei Erteilung der Konzession für die Bahn von Oberriet an die Linie Feldkirch–Bregenz, beziehungsweise nach Feldkirch, sollen in betreff der Konstruktions- und Betriebsverhältnisse keine ungünstigeren Bedingungen als für die Vorarlbergerbahn gestellt werden, wenn solche nicht durch lokale Verhältnisse gerechtfertigt erscheinen.

Bezüglich der Mitbenutzung der Bahnhöfe sollen die im gegenwärtigen Verträge aufgestellten Grundsätze in Anwendung kommen.

II. *ad Artikel 4*

Die kaiserlich und königlich österreichische Regierung wird bei Genehmigung der Baupläne darauf Bedacht nehmen, dass die Übelstände einer Kopfstation in Lauterach sowohl für den Verkehr von Lindau nach St. Margrethen als auch in der Richtung von Feldkirch nach St. Margrethen durch Anlage von Verbindungskurven tunlichst vermieden werden.

Es wird als selbstverständlich betrachtet, dass die Vereinbarung über den unmittelbaren Anschluss an der Grenze nicht in der Form eines neuen Vertrages, sondern lediglich durch eine Verständigung der hiebei unmittelbar beteiligten Regierungen in beliebiger Form zu geschehen habe.

Dabei wird bemerkt, dass der Bau der Bahnbrücke über die die Landesgrenze bildende Leiblach von der königlich bayerischen Regierung übernommen wird, welche auch die Hälfte des hiefür sich ergebenden Kostenaufwandes trägt.

Die andere Kostenhälfte fällt mit der Unterhaltung der Brücke den Konzessionären der Vorarlbergerbahn zu.

III. *ad Artikel 5*

Sollte der Bau der Vorarlbergerbahn früher als zu dem im Artikel 5 festgesetzten Termine vollendet werden können, so wird auch die königlich bayerische Regierung bedacht sein, die Bahnstrecke auf bayerischem Territorium gleichzeitig mit der Vorarlbergerbahn zur Vollendung zu bringen.

Im Falle durch Krieg oder andere ausserordentliche politische Ereignisse eine wesentliche Behinderung der Vollendung der Bahn innerhalb des vertragsmässigen Termines herbeigeführt werden sollte, werden die kontrahierenden Staaten sich über eine angemessene Verlängerung desselben verständigen.

IV. ad Artikel 7

Die Zustimmung zur eventuellen Anlage von Fahrbahnen für gewöhnliches Fuhrwerk an den beiden im Artikel 7 genannten Rheinbrücken soll in keinem Falle eine Verpflichtung der beteiligten Regierungen zu einer Beitragsleistung begründen.

In betreff der den Konzessionären für die Kosten der Herstellung der Trottoirs zu gewährenden Entschädigung wird weitere Verständigung vorbehalten.

V. ad Artikel 8 und 9

Es wird vorausgesetzt, dass die königlich bayerische Regierung mit den Konzessionären der Bahn sowohl wegen der Mitbenutzung des Bahnhofes Lindau als auch wegen der Überlassung des Betriebes auf der Bahnstrecke von Lindau bis zur Grenze seinerzeit ein Übereinkommen treffe, welches mit den Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrages in Übereinstimmung steht.

Was die Höhe der von den Konzessionären für diese Mitbenutzung des Bahnhofes und für die Pacht der Bahnstrecke von da an bis zur Grenze zu entrichtenden Entschädigung betrifft, so wird von Seite der königlich bayerischen Regierung bemerkt, dass sie beabsichtige, bei der Bestimmung dieses Pachtgeldes denjenigen Aufwand zu Grund zu legen, welchen sie selbst für die Aufbringung und Verzinsung der auf die fraglichen Bauobjekte zu verwendenden Summen zu machen verpflichtet ist.

Zugleich bemerken die bayerischen Bevollmächtigten, dass nach Ansicht ihrer Regierung die von den Konzessionären zu leistende Entschädigung auch eine entsprechende Quote für die Mitbenutzung der bereits vorhandenen Objekte und Einrichtungen zu enthalten habe.

VI. ad Artikel 15

Die Absicht des zweiten Absatzes dieses Artikels ist nur dahin gerichtet, einer allenfallsigen tendenziösen Begünstigung oder Benachteiligung des Verkehrs der Angehörigen des einen oder anderen der kontrahierenden Staaten vorzubeugen. Es sollen daher Minderungen im Tarife oder sonstige Transporterleichterungen weder für gewisse Warenklassen oder Warenmengen noch auch für gewisse Strecken ausgeschlossen werden, sofern solche nur für alle Angehörigen der kontrahierenden Staaten, welche sich in der Lage befinden, davon Gebrauch machen zu können, in gleicher Weise in Anwendung gebracht werden.

Auch wird anerkannt, dass die Bestimmungen über Tarifierung, welche in der österreichischen Konzessionsurkunde vom 17. August 1869 enthalten sind, mit der Bestimmung des Artikels 15 des Staatsvertrages nicht im Widerspruche stehen.

VII. *ad Artikel 16*

Es besteht Einverständnis darüber, dass im Verkehr der Unternehmung der im Artikel 1 des Staatsvertrages erwähnten Rahmen mit den schweizerischen Eisenbahnen, und umgekehrt die Anwendung der sogenannten Differenzialtarife, soweit solche nach den in jedem Staate bestehenden Bestimmungen als zulässig erscheinen, nicht ausgeschlossen sein sollen.

VIII. *ad Artikel 22*

Die kontrahierenden Regierungen werden infolge des von den schweizerischen Bevollmächtigten geäusserten Wunsches auf die baldtunlichste Einführung fahrender Postbüros in der Strecke von Lindau nach St. Margrethen Bedacht nehmen.

IX. *ad Artikel 23*

Die Verpflichtung der Eisenbahnverwaltung zur unentgeltlichen Herstellung und Überlassung von Amtslokalitäten für den Zoll-, Post-, Telegraf- und Polizeidienst erstreckt sich nur auf solche Amtslokalitäten, welche aus Anlass der Bahnanschlüsse notwendig werden.

Wenn schon vorhandene Lokalitäten für die bezeichneten Zwecke benutzt werden, so hat die Eisenbahnverwaltung für diese Benutzung eine verhältnismässige Entschädigung, beziehungsweise Rente zu zahlen.

Bezüglich der Ausführung der gemäss dieses Artikels erforderlichen Bauherstellungen in den Bahnhöfen zu Buchs und St. Margrethen haben die Konzessionäre der Vorarlbergerbahn sich mit der Verwaltung der Vereinigten Schweizer Bahnen zu verständigen.

X.

Auf besonderen Wunsch der kaiserlichen und königlich österreichischen Regierung erklärt sich die königlich bayerische Regierung bereit, wenn sie von der königlich württembergischen Regierung hiezu veranlasst werden sollte, mit dieser behufs der Fortsetzung der Bodenseegürtelbahn von Lindau nach Friedrichshafen wiederholt in Verhandlung zu treten, jedoch unter der ausdrücklichen Voraussetzung, dass dieselbe der bayerischen Regierung zur Verbesserung ihrer Bahnverbindung mit dem Bodensee eine Bahnführung auf württembergischem Gebiete von der Landesgrenze bei Memmingen in der Richtung nach Hergatz in der von Bayern gewünschten Trasse gestatte.

Bregenz, den 27. August 1870

(Es folgen die Unterschriften)