

9239

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

(Vom 8. Februar 1966)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir beehren uns, Ihnen mit dieser Botschaft den Entwurf eines Bundesbeschlusses über die Erteilung einer neuen Konzession für die Zürichbergbahn zu unterbreiten.

I

Mit Beschluss vom 1. Juli 1886 (EAS 9, 15) erteilte die Bundesversammlung den Herren Arnold Ruge und Emil Stauder in Zürich zuhanden einer zu gründenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer Standseilbahn bzw. einer Bahn gemischten Systems (Standseil- und Zahnradbahn) von der Stadt Zürich auf die Höhe des Zürichberges. Die Konzession bestimmte, dass eine erste Sektion vom Limmatquai bis zur Höhe des Polytechnikums als Standseilbahn erstellt und unter Verwendung von Wassergewicht als bewegende Kraft betrieben werde. Die gleichzeitig konzessionierte zweite Sektion vom Polytechnikum bis auf die Höhe des Zürichberges wurde nie gebaut.

Die Standseilbahn Limmatquai–Eidgenössische Technische Hochschule ist am 8. Januar 1889 in Betrieb genommen worden.

Mit Bundesbeschluss vom 23. Dezember 1896 (EAS 14, 277) wurde Artikel 8, Absatz 1 der Konzession geändert, d. h. die Worte «unter Verwendung von Wassergewicht als bewegende Kraft» gestrichen. In der Folge wurde die Bahn auf elektrischen Antrieb umgestellt.

Die Zürichbergbahn hat im Laufe der Jahre die ihr zugewiesene Verkehrsaufgabe gut erfüllt und die vom Hauptbahnhof Zürich nach dem Hochschulgebiet verkehrende städtische Strassenbahnlinie zweckmässig ergänzt.

Die im Gebäude des Restaurants Seilbahn untergebrachte Talstation ist nur drei Gehminuten vom Hauptbahnhof entfernt. Die Bahn ist 176 m lang und ihre mittlere Neigung beträgt 235 Promille. Mit den 38 Personen fassenden

Wagen kann sie stündlich bis zu 760 Personen in jeder Richtung transportieren. Bei einem dreiminütigen starren Fahrplan verkehrt die Standseilbahn in den Monaten April bis September täglich von 06.45 bis 22.00 Uhr, in den übrigen Monaten von 07.15 bis 22.00 Uhr. Die Fahrt dauert zwei Minuten.

1964 beförderte die Bahn erstmals über eine Million Personen (660 690 Fahrgäste mit Einzelbilletten und 350 960 Fahrgäste mit Abonnements).

Eigentümerin der Bahn ist eine Aktiengesellschaft, deren Aktienkapital 250 000 Franken beträgt.

Gemäss Bilanz per 31. Dezember 1964 stehen dem Anlagevermögen von 640 385.65 Franken und dem Betriebsvermögen von 220 646.91 Franken das Eigenkapital von 392 000 Franken (Aktienkapital Fr. 250 000.— und Rücklagen Fr. 142 000.—) und das Fremdkapital von 446 037.70 Franken gegenüber. Das Jahr 1964 ergab einen Betriebsertrag von 120 316.20 Franken und einen Betriebsaufwand von 121 307 Franken, somit einen Überschuss des Betriebsaufwandes von 990.80 Franken. Der dank dem Rohertrag der Nebengeschäfte (Liegenschaft Restaurant Seilbahn) erzielte Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung von 22 994.86 Franken gestattete die Ausrichtung einer Dividende von 4 Prozent, einer Superdividende von 2 Prozent und Tantiemen von 2000 Franken.

Die öffentliche Hand musste nie, weder für den Betrieb noch für Investitionen, Beiträge leisten.

Der Tarif für die Personenbeförderung beträgt heute für die Bergfahrt 15 Rappen und für die Talfahrt 10 Rappen. Es werden Abonnemente mit 10 Coupons zu 1 Franken ausgegeben.

Die Bahn wird von einem ständigen Betriebsleiter betreut, dem gleichzeitig auch der Betrieb der Standseilbahn Rigiviertel untersteht. Die Bahngesellschaft beschäftigt sechs weitere hauptamtliche Angestellte. Für das Personal besteht eine Dienstalterskasse.

II

Am 7. Februar 1964 ersuchte Herr Dr. H. David, Rechtsanwalt, Zürich, im Namen der Zürichbergbahn-Gesellschaft das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement um Erneuerung der am 30. Juni 1966 ablaufenden Konzession auf eine jetzt übliche Dauer, wobei die Unternehmung nur verpflichtet werden soll, den Betrieb auf der Strecke Limmatquai-Eidgenössische Technische Hochschule zu führen.

Im Gesuch wird geltend gemacht, die Zürichbergbahn habe während den 74 Betriebsjahren ihre Nützlichkeit als Innerortsverkehrsmittel bewiesen. 1962 seien über 880 000 Personen befördert worden. Die finanzielle Lage der Unternehmung sei gesund.

Der Regierungsrat des Kantons Zürich erhebt in seiner Stellungnahme vom 12. November 1964 gegen die nachgesuchte Konzessionserneuerung grundsätz-

lich keine Einwendungen. Im Rahmen des kantonalen Vernehmlassungsverfahrens habe sich der Stadtrat von Zürich jedoch dahingehend geäußert, dass im Zuge der Neugestaltung des Centralplatzes im Laufe der Jahre bauliche Änderungen zu erwarten seien, die den Weiterbestand dieser Bahn in Frage stellen könnten. In Übereinstimmung mit der Eingabe des Stadtrates von Zürich vom 30. Oktober 1964 beantragt die Kantonsregierung deshalb, die Konzession vorläufig nur bis 30. Juni 1970 zu erteilen. In diesem Zeitpunkt sei es möglich, die Verhältnisse besser zu überblicken als heute.

Der Stadtrat von Zürich erwähnt in seiner Stellungnahme, im Zusammenhang mit der Neugestaltung des Centralplatzes werde die bereits heute von den Baulinien angeschnittene unterste Häusergruppe zwischen Limmatquai und Seilergraben, in der sich die Talstation der Zürichbergbahn befinde, dem Strassenausbau weichen müssen. Allerdings erfolgten diese baulichen Umgestaltungen noch nicht in den nächsten Jahren. Hingegen befinde sich zurzeit eine unterirdische Parkgarage bergseits des untern Seilergrabens mit Personenaufgängen zur westlichen Terrasse der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Projektierung. Wie weit dieses Projekt den Bestand der Standseilbahn berühre, stehe heute noch nicht fest. In Planung befinde sich weiter die Überbauung der Grundstücke zwischen «Central» und der Strasse Auf der Mauer, und es könnten sich auch hier Rückwirkungen auf den Weiterbestand der Zürichbergbahn ergeben. Der Stadtrat von Zürich verweist ferner auf die Bauvorhaben der Eidgenössischen Technischen Hochschule und betont, angesichts dieser Verhältnisse komme eine Konzessionserneuerung auf lange Frist nicht in Frage.

Bei den Verkehrsbetrieben der Stadt Zürich bestehen keine verkehrspolitischen oder betrieblichen Überlegungen, welche einer Konzessionserneuerung entgegenständen. Die Verkehrsbetriebe weisen jedoch darauf hin, dass sich im Rahmen der zürcherischen Verkehrs- und Stadtplanung im Bereich der Talstation der Zürichbergbahn Eingriffe ergeben werden, die den Weiterbestand der Bahn ausschliessen dürften.

Die Direktion der eidgenössischen Bauten vertritt die Auffassung, dass die Konzession auf Zusehen hin erteilt und vom Moment an, da das Parkhaus fertiggestellt sei, hinfällig werden sollte. Auf dem Areal des Pfrundhauses – unmittelbar an das obere Teilstück und die Bergstation der Zürichbergbahn anschliessend – sei die neue Mensa der Eidgenössischen Technischen Hochschule geplant. Das hierfür vorgesehene Gelände gehöre der Stadt Zürich, die grundsätzlich bereit wäre, es dem Bund abzutreten. Da das Bauland für die Mensa an sich schon sehr beschränkt sei, bestehe der dringende Wunsch, die Bergstation der Zürichbergbahn in das Gebäude der Mensa miteinzubeziehen, um nicht durch baupolizeiliche Grenzabstände die Bebauungsmöglichkeit weiter einschränken zu müssen. Diesbezügliche Verhandlungen mit der Bahngesellschaft seien positiv verlaufen. Um alle Eventualitäten auszuschliessen, wird die Aufnahme dieses Wunsches als Konzessionsauflage empfohlen. Sie erübrigt

sich jedoch, da über die Gestaltung der Bergstation im Eisenbahn-Plan-genehmigungsverfahren zu entscheiden sein wird.

Da es sich um eine ausschliesslich städtische Standseilbahn handelt, werden die Interessen der Landesverteidigung nicht berührt. Das Eidgenössische Militärdepartement erhebt deshalb keine Einwendungen gegen die Erteilung einer neuen Konzession. In diesem Sinne äussert sich auch die Generaldirektion der PTT-Betriebe.

III

Die Konzessionsbehörde hat sich bemüht, eine Verständigungslösung zwischen den beiden Interessengruppen herbeizuführen. Mit Schreiben vom 3. August 1965 unterbreitete der Vertreter der Bahnunternehmung dem Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement folgenden Vorschlag:

- Die Konzession sollte auf mindestens 20 Jahre erteilt werden.
- Während der ersten 12 Jahre sollte jeder Rückkauf ausgeschlossen sein.
- Während der letzten 10 Jahre sollte die Zurichbergbahn-Gesellschaft jederzeit auf die Konzession verzichten oder während der letzten 8 Jahre die Stadt Zürich jederzeit den Rückkauf ausüben können.

Dabei wird gewünscht, dass bei einem Konzessionsverzicht die Bahn-Liegenschaften und -Grundstücke zum vollen Enteignungswert und nicht zu einem nach dem Gesetz berechneten Rückkaufswert und auf Verlangen der Bahngesellschaft nur gesamthaft zu übernehmen wären. Gleichzeitig wird betont, dass die Zürichbergbahn-Gesellschaft an der für Eisenbahnkonzessionen normalen Geltungsdauer von 50 Jahren festhalte, falls die Stadt Zürich ihren Vorschlag ablehne.

Am 27. August 1965 gab der Stadtrat von Zürich bekannt, er sei angesichts der im Raum «Central» zu erwartenden Umgestaltungen nicht in der Lage, von seiner ursprünglichen Auffassung abzugehen und der Konzessionserneuerung auf 20 Jahre zuzustimmen. Auf die mit dem Vorschlag verknüpften Bedingungen für einen allfälligen Rückkauf der Bahn, die nicht angenommen werden könnten, brauche unter diesen Umständen nicht eingegangen zu werden.

Gemäss Artikel 5 des Eisenbahngesetzes kann eine Konzession erteilt oder erneuert werden, wenn die Interessen der Landesverteidigung nicht entgegenstehen oder der Verkehr nicht zweckmässiger und wirtschaftlicher durch ein anderes Verkehrsmittel bedient werden kann. Im vorliegenden Fall ist auch von Bedeutung, ob ein Weiterbestehen der Bahn andere schätzenswerte öffentliche Interessen verletzt. Diesbezüglich ist festzuhalten, dass zwischen dem Seilergraben und der Eidgenössischen Technischen Hochschule – in Erweiterung des bereits bestehenden Parkierstollens – eine unterirdische, vier- eventuell sogar fünfstöckige Parkgarage für 2000 Wagen und gleichzeitig eine Zivilschutzanlage errichtet werden soll. Kanton und Stadt Zürich sowie die ETH sind an dieser Parkraumbeschaffung lebhaft interessiert. An den Baukosten würden sich Bund sowie Kanton und Stadt Zürich beteiligen. Im Zusammenhang mit diesem

Bauvorhaben drängt die ETH auf eine direkte Verbindung Parkgarage-ETH, die als öffentliche Verbindung vom «Central» nach dem Hochschulgebiet gedacht ist. Die Führung dieser Fussgänger Verbindung ist unabhängig vom Parkgaragenbetrieb vorgesehen. Ob der Höhenunterschied «Central»-ETH mit Lift- oder Rolltreppenanlagen überbrückt wird, ist noch nicht entschieden. Im Vordergrund steht eine Rolltreppenverbindung nach dem Haupteingang der ETH an der Universitätsstrasse. Der direkte Anschluss des Kantonsspitals an diesen Zugang wäre möglich.

Zudem bilden Seilergraben und «Central» Bestandteil des geplanten Cityringes. Nach der Meinung der zuständigen Behörden werden sich für das «Central» mehrstöckige Anlagen nicht umgehen lassen. Studien zeigen, dass einer Überbrückung des Platzes im Zuge des Seilergrabens das bestehende Trasse der Zürichbergbahn im Wege stünde. In Planung befindet sich weiter die Überbauung der Grundstücke zwischen «Central» und Strasse Auf der Mauer.

Es muss somit damit gerechnet werden, dass die Bauprojekte der Stadt Zürich vor allem im Raume der Talstation der Zürichbergbahn ein Weiterbestehen der Bahn über zehn Jahre ausschliessen.

Wenn die Bahnverwaltung ihrerseits beantragt, dass das Rückkaufsrecht nach 12 Jahren möglich sein solle, so hat sie bereits anerkannt, dass sie nach diesem Zeitpunkt mit einer Abtretung der Anlagen rechnet. Eine Konzessionsdauer von zehn Jahren kann sie jedoch vernünftigerweise für die Durchführung des notwendigen technischen Erneuerungsprogrammes beanspruchen. Bei dieser Konzessionsdauer müssten lediglich das alte vorhandene Material revidiert und der elektrische Teil isolationsmässig komplett überholt werden, was schätzungsweise zwischen 80000 und 100000 Franken kosten würde.

Bei einer Erhöhung der Fahrpreise wäre es möglich, einen solchen Betrag innert kurzer Frist abzuschreiben. 1964 beliefen sich die Taxeinnahmen auf 114202 Franken. Werden Berg- und Talfahrten um je 5 Rappen verteuert, was absolut tragbar ist, so ergeben sich jährlich rund 40000 Franken Mehreinnahmen.

Auf Grund dieser Überlegungen wurde der Kantonsregierung und der Bahnunternehmung ein Bundesbeschlussesentwurf unterbreitet, welcher eine Konzessionsdauer von 10 Jahren sowie das Recht auf Rückkauf der Standseilbahn für Kanton und Stadt Zürich vorsah. Die Gesellschaft nahm dazu am 18. Januar 1966 Stellung; sie erklärte sich nunmehr mit dieser Konzessionsdauer einverstanden, sprach sich aber gegen die Einräumung des Rückkaufsrechts an Kanton und Stadt Zürich aus. Nach nochmaliger Überprüfung der Angelegenheit stimmten schliesslich in den letzten Tagen auch der Regierungsrat des Kantons Zürich und der Stadtrat von Zürich der Konzessionserneuerung bis 30. Juni 1976 unter Verzicht auf ein Rückkaufsrecht zu.

Die Verfassungsmässigkeit der Vorlage – eines einfachen Bundesbeschlusses – beruht auf Artikel 5, Absatz 1 und 2 des Eisenbahngesetzes, das sich seinerseits auf die Artikel 23, 24^{ter}, 26, 34, Absatz 2, 36 und 64 der Verfassung stützt.

IV

Gestützt auf diese Ausführungen empfehlen wir Ihnen, dem nachstehenden Entwurf eines Bundesbeschlusses über die Erteilung einer neuen Konzession für die Zürichbergbahn Ihre Zustimmung zu geben.

Genehmigen Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, die Versicherung unserer vollkommenen *Hochachtung*.

Bern, den 8. Februar 1966

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Schaffner

Der Bundeskanzler:

Ch. Oser

(Entwurf)

**Bundesbeschluss
über die Erteilung einer neuen Konzession
für die Zürichbergbahn**

*Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,*

gestützt auf Artikel 5 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957¹⁾,

nach Einsicht in ein Gesuch der Zürichbergbahn-Gesellschaft vom 7. Februar 1964,

nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 8. Februar 1966,

beschliesst:

I

Der Zürichbergbahn-Gesellschaft wird unter den nachstehend aufgeführten Bedingungen eine neue Konzession für Bau und Betrieb einer Standseilbahn erteilt.

Art. 1

Gesetzgebung Die Bundesgesetze sowie alle übrigen bundesrechtlichen Vorschriften über Bau und Betrieb der vom Bund konzessionierten Eisenbahnen sind zu beachten.

Art. 2

Dauer Die Konzession wird für die Dauer von 10 Jahren, d. h. für die Zeit vom 1. Juli 1966 bis 30. Juni 1976, erteilt.

Art. 3

Sitz Die Unternehmung hat ihren Sitz in Zürich.

Art. 4

Strecke Die Konzession gilt für die Strecke Limmatquai–Eidgenössische Technische Hochschule (Zürich).

¹⁾ AS 1958, 335

Art. 5

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.

Lärm-
bekämpfung

Art. 6

Die dem Betrieb dienenden Anlagen sowie die Fahrzeuge dürfen nur nach Plänen und Vorlagen erstellt oder geändert werden, welche von der Aufsichtsbehörde genehmigt worden sind. Diese Behörde ist berechtigt, auch nach Erstellung der Anlagen und Fahrzeuge deren Änderung zu verlangen, wenn die Betriebssicherheit es erfordert.

Pläne

Art. 7

Die Zahl der täglichen Fahrten und deren Verkehrszeiten haben sich nach den Bedürfnissen zu richten. Die Fahrpläne sind nach den geltenden Bestimmungen aufzustellen und vor dem Inkrafttreten durch die Aufsichtsbehörde genehmigen zu lassen.

Fahrplan

Art. 8

Die Konzessionärin ist zur Beförderung von Personen und Reisegepäck verpflichtet.

Beförderungs-
pflicht

Art. 9

¹ Die Konzessionärin ist gehalten, Abonnemente zu ermässigten Taxen auszugeben.

Tarife

² Die Tarife sind vor dem Inkrafttreten durch die Aufsichtsbehörde genehmigen zu lassen.

Art. 10

¹ Die Konzessionärin hat sich gegen die Folgen ihrer in der Bundesgesetzgebung über die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunternehmungen und der Post umschriebenen Haftpflicht bei einer in der Schweiz zum Geschäftsbetrieb zugelassenen Versicherungsunternehmung oder einer andern, von der Aufsichtsbehörde anerkannten Einrichtung zu versichern.

Haftpflicht-
versicherung

² Die Verträge über die Haftpflichtversicherung sowie deren nachträgliche Änderungen bedürfen der Genehmigung der Aufsichtsbehörde.

Art. 11

Personal-
fürsorge

¹ Die Konzessionärin hat für das ständige Personal eine Dienstalterskasse oder eine Pensionskasse einzurichten oder es bei einer in der Schweiz zum Geschäftsbetrieb zugelassenen Versicherungsunternehmung oder einer andern, von der Aufsichtsbehörde anerkannten Einrichtung zu versichern.

² Die Konzessionärin hat dafür zu sorgen, dass das Personal gegen die wirtschaftlichen Folgen von Krankheit versichert ist.

Art. 12

Kontrolle

Den eidgenössischen Beamten, denen die Aufsicht über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen obliegt, ist zu jeder Zeit freie Fahrt und freier Zutritt zu allen Teilen der Anlagen zu gewähren. Das zur Vornahme von Untersuchungen nötige Personal und Material, Pläne inbegriffen, ist 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.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Erteilung einer neuen Konzession für die Zürichbergbahn (Vom 8. Februar 1966)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1966
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	10
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	9239
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	10.03.1966
Date	
Data	
Seite	310-318
Page	
Pagina	
Ref. No	10 043 197

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.