

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzessionen für elektrische Straßenbahnen in Zürich.

(Vom 22. März 1893.)

Tit.

Im Laufe des Jahres 1892 wurden von verschiedenen Seiten Konzessionsgesuche eingereicht für den Bau und Betrieb von Straßenbahnen in der Stadt Zürich, nämlich:

1. Unterm 23. Juni 1892 seitens der Herren Grether & Cie. in Hottingen für schmalspurige Dampfstraßenbahnen in Zürich und Ausgemeinden:

- a. vom Römerhof durch die Klosbach- und Kreuzbühlstraße und über die Quaibrücke zum Paradeplatz;
- b. vom Pfauen in Hottingen durch die Rämistraße zur Quaibrücke;
- c. von der Grenze Oberstraß-Zürich zum Kantonsschulplatz;
- d. vom Kantonsschulplatz über den Seiler- und Hirschengraben und die Bahnhofbrücke zum Bahnhofplatz;
- e. von der Krone in Unterstraß durch neue Beckenhof- und Stampfenbachstraße zum Limmatquai.

2. Unterm 28. Juni und 8. Oktober gleichen Jahres seitens der Zürcher Straßenbahn-Aktiengesellschaft für folgende neue Pferdebahnlilien:

- a. Paradeplatz-Quaibrücke-Bellevue;
- b. Stadelhofen-Kreuzplatz-Hirslanden;

- c. Bahnhof der Ütliberg- und Sihlthalbahn im Selnau durch die Selnau- und Pelikanstraße zum Thalacker;
- d. Stadthausplatz-Alpenquai-Bahnhof Euge.

3. Unterm 9./12. November gleichen Jahres seitens des Herrn Dr. Ausderau, Arzt in Zürich, für eine elektrische Straßenbahn vom Sonnenquai in Zürich durch die Rämistraße und die Gemeinde Fluntern nach der Höhe des Zürichberges.

4. Unterm 21./22. gleichen Monats seitens des Herrn Stadtrat J. Schneider, als Präsidenten eines Initiativkomitees, für eine elektrische Straßenbahn von der Quaibrücke in Zürich durch die Kreuzbühl- und Forchstraße bis zur Wehrenbachbrücke in Hirslanden.

5. Unterm 30. November und 10. Dezember gleichen Jahres seitens der Herren K. Schellenberg und Th. Keller, Architekt, in Hottingen, namens eines Initiativkomitees, für eine elektrische Straßenbahn vom Hotel Bellevue in Zürich durch die Rämi-, Hottinger- und Asylstraße zum Römerhof und durch die Klosbachstraße nach dem Kreuzplatz in Hottingen.

Sämtlichen Gesuchen lagen die vorschriftsmäßigen Vorlagen entweder bei oder sie wurden nachträglich einbegleitet. Mit Ausnahme der Herren Grether & Cie., welche auch das für die Regierung von Zürich bestimmte Doppel der Vorlagen zu deren Händen einreichten, hatten die Konzessionsbewerber der kantonalen Regierung von ihren Konzessionsgesuchen direkt Kenntnis gegeben.

Das Eisenbahndepartement übermittelte der Regierung das Gesuch Grether & Cie. zur Vernehmlassung und gab ihr von der Einreichung der übrigen Konzessionsbegehren Kenntnis, mit der Einladung, sich über die verschiedenen Projekte im Zusammenhang äußern zu wollen. Sowohl der Regierung, als auch den Konzessionsbewerbern wurde außerdem mitgeteilt, daß nach konstanter Praxis auf die resp. Gesuche erst eingetreten werden könne, wenn die Frage der Straßenbenutzung mit den kantonalen, beziehungsweise kommunalen Behörden in abschließlicher Weise geordnet sein werde.

Unterm 8. Dezember 1892 teilte die Regierung unserem Eisenbahndepartement mit, daß sie betreffend die pendenten Gesuche um Konzessionierung von Straßenbahnen im Gebiete der erweiterten Stadt Zürich Beschluß gefaßt habe.

Über den bezüglichen Regierungsbeschluß selbst und seine Motive giebt der den Akten beiliegende Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates vom gleichen Tage Aufschluß, auf den wir bezüglich der Einzelheiten zu verweisen uns gestatten.

Wir entnehmen demselben, als hier wesentlich, folgendes:

Die den resp. Gemeindebehörden zur Vernehmlassung zugestellten Gesuche 1 bis 4 seien vorerst von dem Stadtrat Zürich zu Händen der Delegierten der in Frage kommenden Gemeinden und von diesen ihrerseits, mit Schreiben vom 12. September 1892, an die Direktion der öffentlichen Arbeiten des Kantons Zürich begutachtet worden, und der Regierungsrat schliesse sich im wesentlichen letzterer Begutachtung an, dahingehend:

1. Auf die Gesuche der Herren Grether & Cie. und der Zürcher Straßenbahn-Aktiengesellschaft z. Z. nicht einzutreten, indem erstere ihr Konzessionsgesuch durch Übergang von dem ursprünglich in Aussicht genommenen Dampfbetrieb auf elektrischen Betrieb modifiziert, die verlangten modifizierten Vorlagen aber nicht eingereicht hätten und überdies infolge der seitens der Petenten den Gemeinden zugemuteten Subventionen nicht nur keine Aussicht auf das Zustandekommen der neu projektierten Linien vorhanden sei, sondern auch fraglich erscheine, ob die der genannten Firma bereits konzedierte Linien in Oberstrass und Hottingen durch sie zur Ausführung gelangen. Bezüglich des Gesuches der Zürcher Straßenbahn-Aktiengesellschaft spreche gegen die Erteilung der Konzession die Erwägung, daß weder die Erweiterung des Normalspurbahnnetzes noch die Anwendung des Pferdebetriebes, der bei den vorhandenen starken Steigungen eine höchst reduzierte Fahrgeschwindigkeit ergeben müßte, als wünschenswert erscheine und die Lösung der Frage, ob und unter welchen Bedingungen das jetzige normalspurige Pferdebahnnetz noch auszudehnen sei, am besten den neuen Stadtbehörden vorbehalten bleibe.

2. Den Gesuchen des Herrn Dr. Ausderau und der Herren J. Schneider und Konsorten für die Linien Zürich-Fluntern und Zürich-Hirslanden dagegen zu entsprechen.

3. Was das Gesuch der Herren Schellenberg und Konsorten betreffe, so sei dasselbe z. Z. noch nicht spruchreif, da es von den Gemeindebehörden noch nicht begutachtet sei und zudem bezüglich der Strecke Pfauen-Römerhof mit der bereits an die Herren Grether & Cie. erteilten Konzession und bezüglich der Strecke Bellevue-Pfauen mit dem Gesuche Ausderau kollidiere. Immerhin könne das Gesuch soweit berücksichtigt werden, daß bei Konzessionierung der Strecke Pfauen-Bellevue die Befahrung derselben auch durch andere allfällig zu konzedierende Unternehmungen vorbehalten werde.

Mit Bezug auf dieses Konzessionsgesuch (Zürich-Hottingen) machte die Regierung von Zürich sodann mit Schreiben vom

10. Dezember 1892 die Mitteilung, daß sie nunmehr, unter Zustimmung der Gemeindebehörden, dem durch die Herren K. Schellenberg und Th. Keller vertretenen Initiativkomitee die kantonale Konzession für die Linie Zürich-Hottingen ebenfalls erteilt habe.

Auf eine Anregung des Eisenbahndepartements, der Zürcher Straßenbahn-Aktiengesellschaft zunächst wenigstens die kantonale Bewilligung für das Teilstück Paradeplatz-Quaibrücke-Bellevue zu erteilen, erklärte der Regierungsrat von Zürich, mit Schreiben vom 21. Januar 1893, wegen noch ausstehender Meinungsäußerung der neuen Stadtbehörden nicht eintreten zu können.

Infolge dieser Beschlüsse der Regierung von Zürich vom 8. und 10. Dezember 1892 und 21. Januar 1893 fallen die von den Herren Grether & Cie. und der Zürcher Straßenbahn-Aktiengesellschaft eingereichten Gesuche zunächst außer Betracht, da für dieselben die bei Straßenbahnen nach konstanter Praxis erforderliche Voraussetzung der Bewilligung zur Straßenbenutzung durch die kompetenten kantonalen bzw. lokalen Behörden, wenigstens zur Zeit, noch nicht zutrifft. Wir beantragen Ihnen daher, auf diese Gesuche nicht einzutreten (s. unten Entwurf Bundesbeschluß, Ziff. II).

Über die drei andern, hier einzig in Betracht kommenden Gesuche entnehmen wir den bezüglichen Konzessionseingaben folgende kurze Angaben:

1. Zürich-Fluntern. Im allgemeinen Bericht führt der Konzessionspetent, Herr Dr. Ausderau, an, daß Fluntern als die höchstgelegene von Zürichs Ausgemeinden einer Tramverbindung dringender als jede andere derselben bedürfe, da infolge der unbequemen Verbindung in der baulichen Entwicklung dieser Gemeinde ein nahezu vollständiger Stillstand eingetreten sei, wodurch jegliche Art lokaler Erwerbsthätigkeit in derselben daniedergehalten werde.

Das Projekt habe aber außer seiner lokalen noch eine allgemeinere Bedeutung. Zürich-Fluntern bilde die auf den See rechtwinklig verlaufende Centrallinie der beim Pfauen zusammentreffenden Tramlinien der Zürichberglehne, welche Linien rationellerweise mittelst Elektrizität und wo möglich gemeinsam betrieben werden sollten. Von der Kraftstation der Centrallinie aus könnten in diesem Falle die seitlich anschließenden Linien durch einfachen Anschluß betrieben werden.

Die Bahn geht vom Sonnenquai in Zürich durch die Rämistraße bis zum Sonnenbühl, durch die Zürichbergstraße bis zur Plattenstraße, durch letztere bis zur Einmündung der Gloriestraße, durch diese, einschließend der neuen Gabelung der Nägelistraße, bis zur Kirche Fluntern und von letzterer aufwärts durch die teilweise noch zu erstellenden Straßen bis zur Allmend.

Zur Ausführung soll vorerst nur die untere Hälfte — bis zur Kirche Fluntern — gelangen, für die obere würde in der Konzession die Ansetzung besonderer Fristen vorbehalten.

Die Länge der Bahn beträgt für den untern Teil, Sonnenquai-Kirche Fluntern, 2100 m., für den obern, Kirche-Allmend Fluntern, 1850 m., total 3950 m., die Spurweite 1 m., die Maximalsteigung 69 ‰, der Minimalradius 22 m. Es ist elektrischer Betrieb, und zwar mittelst oberirdischer Stromzuleitung, Stromentnahme durch einen auf den Motorenwagen angebrachten, federnden Kontaktarm und Rückleitung des Stromes durch die Schienen vorgesehen. Die Betriebskraft soll durch Mietung elektrisch übertragener Wasserkraft beschafft werden.

Der summarische Kostenvoranschlag berechnet für	
Geleisebau, cirka 2400 m.	Fr. 80,000
Wagenremise und Kraftstation nebst Reparaturwerkstätte und Bureau, inkl. Bauplatz	„ 35,000
Elektrotechnische Einrichtung (Leitung, Stationseinrichtung, Motorenwagen)	„ 150,000
Landerwerb zur Verbesserung einer Kurve	„ 5,000
Allgemeine Unkosten, Zinsen, Unvorhergesehenes	„ 30,000
Total	Fr. 300,000

oder Fr. 125,000 per Kilometer der Baulänge.

Eine Rentabilitätsberechnung wird nicht aufgestellt, sondern nur bemerkt, daß die Einnahmen in den ersten Jahren voraussichtlich nur zur Deckung der Betriebskosten hinreichen werden.

2. Quaibrücke-Hirslanden. Der allgemeine Bericht zu diesem Konzessionsgesuch begründet dasselbe durch Hinweis auf die Thatsache, daß die Außengemeinden Zürichs unter dem Mangel an billigen Verkehrsmitteln in ihrer weiteren Entwicklung sehr beeinträchtigt seien. Die zur Abhülfe dieses Übelstandes projektierten Unternehmungen seien aber alle gescheitert, da eine Betriebskraft, welche zugleich den gesteigerten Anforderungen hätte genügen können und doch eine sichere Rendite erwarten ließe, bis dahin gefehlt habe. Einzig der elektrische Betrieb könne, namentlich bei Tramways mit stärkeren Steigungen, nach beiden Richtungen entsprechen. Derselbe besitze aber sonst noch eine Menge von gewichtigen Vorteilen, die des nähern aufgeführt werden.

Die Linie führt von der Quaibrücke durch die Utoquai- und Stadelhoferanlagen-Kreuzbühlstraße-Kreuzplatz-Forchstraße bis zur Wehrenbachbrücke in Hirslanden.

Die Länge der Bahn beträgt cirka 2500 m., die Spurweite 1 m., die Maximalsteigung 50 ‰, der Minimalradius 20 m. Als Betriebs-

kraft ist ebenfalls Elektrizität mit oberirdischer Stromzuleitung und Rückleitung durch die Schienen vorgesehen. Die Kraftstation könne an einem beliebigen Ort in der Nähe der Linie errichtet werden. An Dampfkesseln, Dampfmaschinen und Dynamos sei je eine Reserve vorgesehen.

Die Bahn soll Anschluß an die Zürcher Pferdebahn, an die Dampfschiff- und Dampfschwalbenländte beim Theater und an die Station Stadelhofen der rechtsufrigen Zürichseebahn erhalten.

Der Kostenvoranschlag berechnet für

1. Geleise, chaussiert	Fr. 78,000
2. Mechanische Einrichtungen	„ 162,000
3. Gebäulichkeiten und Landerwerb	„ 35,000
4. Diverses und Unvorhergesehenes	„ 15,000
Total	Fr. 290,000

oder Fr. 116,000 per Kilometer der Bahnlänge.

Die Rentabilitätsberechnung sieht vor:

an Einnahmen	Fr. 109,500
an Ausgaben inkl. Einlage in den Erneuerungs- und Reservefonds	„ 96,000

Also Überschuß Fr. 13,500

oder 4,6 % des Anlagekapitals.

3. Zürich-Hottingen. Der allgemeine Bericht macht für diese Bahn die gleichen Gründe geltend, die für die Bahn Zürich-Hirslanden angeführt worden sind.

Die Linie geht vom Bellevue bezw. Sonnenquai durch die Rämistraße zum Pfauen, durch die Hottingerstraße-Asylstraße zum Römerhof, von da durch die Klosbachstraße zum Kreuzplatz.

Ihre Länge beträgt circa 2100 m., die Spurweite 1 m., die Maximalsteigung 62 ‰, der Minimalradius 20 m. Betreffend Betriebssystem, Kraftstation und Reservemaschinen sind die Ausführungen des technischen Berichts gleichlautend wie bei der Bahn Zürich-Hirslanden.

Der Kostenvoranschlag berechnet für

1. Geleise	Fr. 68,000
2. Mechanische Einrichtungen	„ 156,000
3. Gebäulichkeiten	„ 30,000
4. Grunderwerb	„ 10,000
5. Diverses und Unvorhergesehenes	„ 16,000
Total	Fr. 280,000

oder circa Fr. 133,000 per Kilometer der Baulänge.

Die Rentabilitätsberechnung veranschlagt

die Einnahmen auf	Fr. 103,500
die Ausgaben inkl. Einlagen in den Erneuerungs- und Amortisationsfonds auf	„ 89,700
	Somit Überschuß Fr. 13,800

oder 5 % des Anlagekapitals.

In den erwähnten, die Straßenbenutzung bewilligenden und ordnenden Beschlüssen des Regierungsrates vom 8. und 10. Dezember war bezüglich der Linie Zürich-Fluntern die (kantonale) Konzessionsbewilligung zur Mitbenutzung der Geleise in der Rämistraße gegen angemessene Entschädigung auch zu gunsten anderer Straßenbahnunternehmungen vorbehalten und dann für die Linie Zürich-Hottingen die Benutzung des Geleises der Linie Zürich-Fluntern auf der Strecke Sonnenquai-Pfauen und eine Verständigung der beidseitigen Konzessionsinhaber über gemeinschaftliche Erstellung, beziehungsweise Benutzung dieser Strecke vorgesehen worden.

Im Hinblick auf diese an die Bewilligung der Straßenbenutzung geknüpfte Bedingung forderte unser Eisenbahndepartement die beiden Konzessionspetenten auf, zum Zwecke der Verständigung über den genannten Punkt sich miteinander ins Einvernehmen zu setzen und dann die getroffene Vereinbarung vorzulegen. Mit Zuschrift vom 11. Februar 1893 unterbreiteten die Vertreter der beiden Projekte eine bezügliche, vom gleichen Tage datierte Übereinkunft, welche das Gemeinschaftsverhältnis für die Strecke Sonnenquai-Pfauen regelt. Es ist somit auch diese durch die kantonale Konzession bezüglich der Straßenbenutzung offengelassene Frage als erledigt zu betrachten.

Mit Zuschrift vom 18. Februar 1893 wandte sich sodann in dieser Konzessionsangelegenheit auch der Stadtrat der seit 1. Januar 1893 mit den Ausgemeinden vereinigten Stadt Zürich direkt an das Eisenbahndepartement, indem er im wesentlichen folgendes ausführte:

Infolge einer Bestimmung des Vereinigungsgesetzes sei die früher nur der Stadt gewährte Ausnahmestellung in Bezug auf das Straßenwesen auch auf die mit der Stadt vereinigten Gemeinden ausgedehnt worden, infolgedessen die Herrschaft über die von den Linien zu durchziehenden Straßen, wie über die Straßen überhaupt, unter Vorbehalt der kantonalen Oberaufsicht überall gleichmäßig der Stadt zustehe. Bei der vorliegenden Sachlage habe der Stadtrat das Bedürfnis, eingehend zu prüfen, ob die vorgeschlagenen Konzessionen sich mit dem vertragen, was von der Stadt in Dingen des Straßenbahnwesens angestrebt werden solle. Nötig sei, daß die Stadtbehörden, bevor weitere Straßenbahnen von Pri-

vaten gebaut werden, darüber Beschluß fassen, ob sie noch irgendwelche Konzessionen verleihen oder die Bahnen auf Rechnung der Stadt bauen lassen wollen. Eventuell werde zu erwägen sein, in welcher Weise der spätere Übergang der Privatbahnen an die Gemeinde vorbereitet werden solle. Andere allgemeine Gesichtspunkte eröffnen sich mit Bezug auf den Ausbau des städtischen Straßennetzes und eine etwaige technische Einheit der Straßenbahnen. Von dem eigenen Interesse getrieben, welches die Stadt an der Ausbreitung der Straßenbahnen habe, werde der Stadtrat diese Frage ohne Säumen prüfen und alsdann seine Entschlüsse zur Kenntnis bringen.

Bis dahin werde angelegentlich ersucht, die Behandlung der Konzessionsgesuche aufzuschieben, namentlich auch die Zurückhaltung des Konzessionsgesuches der Zürcher Straßenbahn-Aktiengesellschaft zu gestatten.

Einzig die Konzession für die Linie durch die Forchstraße nach der Wehrenbachbrücke (ehemals Hirslanden) wollte der Stadtrat von der Verschiebung ausnehmen, und zwar aus folgenden Gründen: Die Bewerber um diese Linie allein hätten sowohl die kantonale Konzession bereits erlangt, als auch die Baukosten aufgebracht, und da über die Zweckmäßigkeit des Bauprojektes kein Zweifel walte, das Initiativkomitee ferner in Rückkaufsbestimmungen eingewilligt, welche der Stadt ermöglichen, jederzeit ohne Einbuße die Bahn zu erwerben, stehe dem Bau der letztern von seiten des Stadtrates nichts entgegen. Vielmehr glaube er dazu Hand bieten zu sollen, daß ohne Säumen in der Stadt Zürich mit elektrischem Straßenbahnbetriebe ein Versuch angestellt werde, dessen Verlauf für die weitere Entwicklung des Straßenbahnwesens von Nutzen sein werde.

Gleichzeitig übermittelte der Stadtrat eine Zusammenstellung der Abänderungen, welche er an der kantonalen Konzession und der Bundeskonzession angebracht zu sehen wünschte.

Gegen diesen Verschiebungsantrag des Stadtrates mit Bezug auf die beiden Projekte Zürich-Fluntern und Zürich-Hottingen erhoben deren Vertreter und die beteiligten Bevölkerungskreise in der Tagespresse, sowie in Eingaben und Petitionen an uns lebhaften Einspruch, indem sie für sich das gleiche Recht in Anspruch nahmen, wie es dem Projekt Zürich-Hirslanden gewährt werden wolle, und auf sofortige Behandlung auch ihrer Gesuche drangen. Wir haben keine Veranlassung, auf die bezüglichen Eingaben hier näher einzutreten, da der Stadtrat, wie hiernach noch auszuführen sein wird, auf seinem Verschiebungsantrag nicht besteht und seinerseits der unverzüglichen und gemeinschaftlichen Behandlung aller

drei vorwürfigen Konzessionsgesuche und der Konzessionserteilung an die heutigen Bewerber keinen Widerspruch mehr entgegengesetzt.

Über die Eingabe und den Vorschlag des Stadtrates wurde der Regierungsrat von Zürich zur Meinungsäußerung eingeladen. Derselbe sprach sich in seinem Schreiben vom 9. März 1893 gegen jede Verschiebung aus, indem er mit Nachdruck an dem früher in seiner Vernehmlassung eingenommenen Standpunkte festhielt und neuerdings die Erteilung der Bundeskonzession für die drei Linien Zürich-Fluntern, Zürich-Hirslanden und Zürich-Hottingen unter eingehender Begründung befürwortete. Die letztere lautet wesentlich folgendermaßen:

Als er, entgegen den Bestrebungen der Organe des damaligen Straßenbahnverbandes, die Erweiterung des Straßenbahnnetzes bis nach Vollzug der Vereinigung zu verschieben, dazu gekommen sei, im Einverständnis mit dem Stadtrat der alten Stadt Zürich und den übrigen beteiligten Gemeindebehörden, für die drei erwähnten Linien die kantonalen Konzessionen zu erteilen, habe er sich von der Erwägung leiten lassen, daß die vereinigte Stadt in den ersten Jahren ihres Bestehens eine solche Menge dringender Aufgaben zu lösen habe, daß für eine Reihe von Jahren an die Erstellung und den Betrieb von Straßenbahnen auf Rechnung der Stadt nicht zu denken sei. Er habe geglaubt, den Interessen der Stadt und der Bevölkerung besser zu dienen durch die Ermöglichung der baldigen Erweiterung des Straßenbahnnetzes durch Privatgesellschaften, als durch Unterdrückung aller derartigen Bestrebungen. Dabei sei sein Augenmerk darauf gerichtet gewesen, durch Aufstellung möglichst einheitlicher Bedingungen und insbesondere durch übereinstimmende und möglichst günstige Rückkaufsbestimmungen den spätern einheitlichen Betrieb des ganzen Netzes durch die Stadt zu erleichtern.

Es sei nun sehr löblich vom Stadtrat Zürich, daß er das Studium dieser Fragen sofort an Hand nehmen wolle, und würde die Regierung keinen Augenblick zögern, dessen Bestrebungen zu unterstützen, wenn sie auf ein baldiges positives Resultat hoffen könnte. Sie halte aber ihre oben erwähnte Erwägung noch heute für zutreffend und sei deshalb überzeugt, daß durch Gutheißung der Begehren des Stadtrates nichts erreicht würde, als eine Hinausschiebung der notwendigen Erweiterung des Zürcher Straßenbahnnetzes auf unabsehbare Zeit.

Daß der Stadtrat seine Studien nicht in kurzer Zeit zu beendigen beabsichtige, gehe schon daraus hervor, daß er die Linie nach Hirslanden als Versuchslinie bauen lassen wolle. Wenn aber die andern Stadtteile auf Berücksichtigung warten müssen, bis die nötigen Erfahrungen an dieser Linie gemacht seien, so könnten sie jeden-

falls noch lange warten und seien dann gegenüber den Quartieren an der Hirslander Linie in ungebührlicher Weise benachteiligt.

Die Regierung hätte den Stadtrat besser verstanden, wenn er die Verschiebung der Behandlung aller pendenten Gesuche beantragt hätte; daß er aber eine der Linien bevorzuge, und zwar diejenige, welche nachweisbar nicht die größte Frequenz aufweisen werde, und die andern, welche schon jahrelang angestrebt wurden, und von denen wenigstens die eine (nach Hottingen) Stadtteile zu bedienen berufen sei, welche zweifellos bedeutend mehr Verkehr aufweisen, als die Quartiere an der Hirslander Linie, unterdrücken wolle, verstehe sie nicht.

Es habe denn auch das Vorgehen des Stadtrates nicht nur bei den Konzessionsbewerbern, sondern bei der ganzen Bewohnerschaft der hintangesetzten Quartiere Entrüstung hervorgerufen, wovon u. a. die mit 1435 Unterschriften bedeckte Petition von Hottingen Zeugnis gebe.

Was die vom Stadtrat vorgeschlagenen Abänderungen der kantonalen Konzession betreffe, so müsse die Regierung betonen, daß sie darüber endgültig zu beschließen habe und daß ein bezügliches Gesuch an sie und nicht an die Bundesbehörden zu richten sei.

Sie werde übrigens natürlich gerne Hand bieten zur Modifikation einzelner Bestimmungen, insbesondere auch der Rückkaufbestimmungen, wenn solche für die Stadt günstiger gestaltet werden können.

Bei dieser Sachlage und im Hinblick namentlich auf die sehr bestimmte Haltung der Regierung glaubte unser Eisenbahndepartement die Ansetzung der vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen und überhaupt die Behandlung der mehrgenannten Konzessionsgesuche nicht hinausschieben zu sollen, nachdem es zu der Überzeugung gelangt war, daß den Wünschen und Bestrebungen des Stadtrates von Zürich, deren Berechtigung an sich nicht zu verkennen war, auch in anderer Weise als durch Verschiebung der Konzessionsbehandlung und dabei unter billiger Rücksichtnahme auf die Interessen der privaten Konzessionsbewerber, Rechnung getragen werden könne.

Das Departement ließ sich dabei von der Erwägung leiten, daß das Bestreben der neuen Stadtbehörden des vereinigten Zürich, den Bau und Betrieb der Straßenbahnen nach einem einheitlichen und zusammenfassenden Plane entweder selbst an die Hand zu nehmen oder sich wenigstens für die spätere Übernahme für eigene Rechnung zu günstigen Bedingungen den Weg offen zu halten,

Unterstützung oder wenigstens angemessene Würdigung seitens der Bundesbehörden verdiene, da eine solche Lösung der Straßenbahnfrage ohne Zweifel mehr im allgemeinen Interesse des ganzen Gemeindewesens liegen würde, als die Konzessionierung einzelner Linien an verschiedene private Bewerber. Allein auf der andern Seite durfte auch nicht übersehen werden, daß die Konzessionsbewerber für alle drei in Rede stehenden Projekte, Zürich-Fluntern, Zürich-Hirslanden und Zürich-Hottingen, nicht bloß diejenigen für die zweiterwähnte Linie, die für die Konzessionsbewerbung vorgeschriebenen gesetzlichen Requisite erfüllt und von der kompetenten kantonalen Behörde die erforderliche Bewilligung zur Benutzung der Straßen in rechtlich unanfechtbarer Weise bereits erlangt hatten. Es schien daher mit der Billigkeit nicht vereinbar, diese spruchreifen Vorlagen, mit Rücksicht auf die bloße Absicht des Stadtrates von Zürich, den Bau und Betrieb des neuen Straßenbahnnetzes auf Rechnung der Gemeinde zum Gegenstand einer nähern Prüfung zu machen, deren Dauer nicht abzusehen war, auf unbestimmte Zeit zurückzulegen, während überdies die an den Projekten näher interessierten Bevölkerungskreise lebhaft für baldige Erstellung durch private Initiative eintraten. Auch erschien wirklich die Konzessionierung nur des einen Projektes als eine durch die Verhältnisse nicht hinlänglich motivierte Bevorzugung einer Bewerbergruppe und eines Stadtteils vor andern.

Eine Lösung der Frage und eine Vereinigung der widerstreitenden Interessen konnte nun aber mit Recht darin erblickt werden, daß die Konzession zwar an die privaten Erwerber erteilt, diese aber gegenüber der Stadt zur Annahme von Rückkaufbestimmungen sich verpflichten würden, welche der Gemeinde den Erwerb der Linien jederzeit und zu günstigen Bedingungen erlauben dürften.

Unter dieser Voraussetzung erschien es möglich, bei der Erteilung der angebehrten Konzessionen einerseits den berechtigten Bestrebungen des Stadtrates Zürich entgegenzukommen, ohne anderseits den Interessen der privaten Konzessionsbewerber und der hinter ihnen stehenden Bevölkerung in unbilliger Weise nahe treten zu müssen. Das Bestreben des Eisenbahndepartements, in diesem Sinne eine Verständigung zwischen dem Stadtrat und den Konzessionsbewerbern herbeizuführen, hatte um so mehr Aussicht auf Erfolg, als wenigstens von seiten des Petenten für die Linie Zürich-Fluntern die Geneigtheit zu jedem Entgegenkommen in dieser Beziehung zum voraus ausgesprochen worden war.

So fand am 15. März die Konzessionskonferenz statt, an welcher außer Vertretern der Regierung und der verschiedenen Konzessions-

bewerber auch eine Delegation des Stadtrates von Zürich teilnahm, dessen Beziehung, mit Rücksicht auf die besondern Verhältnisse, insbesondere die Stellung des Stadtrates als eventuellen späteren Übernehmers der Konzessionen, der Regierung anheimgestellt worden war.

Bei diesen Verhandlungen erklärten sich die verschiedenen Beteiligten mit den Vorschlägen des Departements in dem angegebenen Sinne einverstanden, und der Stadtrat von Zürich insbesondere widersetzte sich der sofortigen Behandlung aller drei Konzessionsgesuche unter der Voraussetzung nicht, daß von den Bewerbern der Stadt die gewünschten günstigen Rückkaufsbedingungen zugestanden werden, was denn auch wirklich geschah, wie unten noch des nähern zu erörtern sein wird.

Wir sind mit der von keiner Seite mehr bestrittenen Lösung, wie sie vom Eisenbahndepartement vorgeschlagen wird, ebenfalls einverstanden und beantragen Ihnen demgemäß, den drei mehrgenannten Konzessionsgesuchen im Sinne des nachfolgenden Beschlußentwurfes zu entsprechen.

Derselbe lehnt sich formell und materiell an die unterm 25. Juni 1892 für zwei andere Straßenbahnlinien in Zürich, nämlich Zürich-Oberstraß-Zürichberg, beziehungsweise Gaißberg, und Pfauen-Römerhof, erteilte Konzession (E. A. S. XII, 111 ff.) an. Wir sind im Falle, dazu folgende kurze Bemerkungen zu machen.

Was zunächst den Umfang der zu konzessionierenden Linien betrifft, so hat die Vertretung des Stadtrates von Zürich in der Konferenz beantragt, das Teilstück vom Römerhof durch die Klosbachstraße nach dem Kreuzplatz der Hottinger Linie als eine irrationelle, die Anlage des Gesamtnetzes präjudizierende und keinem Bedürfnis dienende Querverbindung mit der Hirslander Linie von der Konzessionierung auszuschließen, während dagegen die Petenten, unterstützt vom Regierungsvertreter, an dieser Strecke festhielten und betonten, daß die kurze Fortsetzung um bloß 600 m., die in Frage kommen, nur eine unwesentliche Vermehrung der Baukosten und keinesfalls nennenswerte Mehrbetriebskosten zur Folge haben, dagegen für die Einnahmen nicht ohne Bedeutung sein werde. Die vom Stadtrat für Ausschluß dieses Teilstückes von der Konzessionierung geltend gemachten Gründe scheinen uns zur Rechtfertigung dieses Vorgehens nicht ausreichend. Namentlich ist zu erwähnen, daß es sich um ein so unwesentliches Teilstück handelt, daß von einer Präjudizierung der rationellen Gestaltung des Straßenbahnnetzes im Ernste doch wohl nicht die Rede sein kann, und selbst ein Abbruch der allenfalls später als irrationell erkannten Strecke nur mit geringen Kosten verbunden sein würde. Wir beantragen Ihnen daher,

das bestrittene Teilstück Römerhof-Kreuzplatz in die Konzession einzubeziehen.

Die Aufnahme des Art. 6 a rechtfertigt sich aus dem Umstande, daß der Bau der Fortsetzung von der Kirche in Fluntern auf die Höhe des Zürichberges nur eventuell in Aussicht genommen ist.

Die Art. 12 bis 14 enthalten die für städtische Straßenbahnen üblichen Bestimmungen und sind mit den in der Konzession für die Straßenbahnen Zürich-Oberstraß-Zürichberg und Pfauen-Römerhof, vom 25. Juni 1892, aufgestellten Bedingungen identisch.

Die Taxansätze des Art. 15 erscheinen angemessen und wurden denn auch weder von der Kantonsregierung, noch vom Stadtrat von Zürich beanstandet. Für die bloß eventuell zu bauende Teilstrecke, über deren Betriebsweise sich der Petent selbst noch nicht klar zu sein scheint, dürfte es aus diesem Grunde angemessen sein, die Taxe nicht schon jetzt in der Konzession ziffermäßig zu bestimmen, sondern deren Festsetzung dem Bundesrate vorzubehalten. Den gleichen Vorbehalt beantragen wir Ihnen, auch mit Bezug auf die Taxen für Befahrung von Teilstrecken der verschiedenen Linien zu machen. Die Konzessionsbewerber hätten sich zwar in dieser Beziehung gerne ganz freie Hand vorbehalten, da sie nach ihren Angaben in der Konferenz über das diesfalls zu wählende System sich noch nicht schlüssig gemacht haben. Allein wir halten es grundsätzlich und im Hinblick auf die bisherige Praxis für unzulässig, daß sich die Bundesbehörden diesfalls jeden Einflusses begeben und die Beordnung dieser Frage einfach dem Gutfinden der Gesellschaften überlassen.

Der Art. 21 behielt in seiner anfänglichen, der Konferenz vorgelegten Fassung, in der bei Straßenbahnen üblichen Form, in Bezug auf die Benutzung der öffentlichen Straßen für die Anlage und den Betrieb der Bahn die von der Regierung von Zürich durch ihre bezüglichen Beschlüsse vom 8. und 10. Dezember 1892 (siehe oben) aufgestellten Vorschriften vor, soweit sie mit den Bestimmungen der Bundeskonzession und der Bundesgesetzgebung nicht im Widerspruch stehen. Da nun aber von seiten des Stadtrates von Zürich an den erwähnten Regierungsbeschlüssen Abänderungen gewünscht werden und bei der Regierung Geneigtheit vorhanden ist, auf diese Abänderungsanträge einzutreten, so glauben wir, der in der Konferenz beantragten, in Art. 21, Al. 1, des unten folgenden Beschlußentwurfes aufgenommenen, etwas modifizierten Fassung, welche die erst noch zu treffenden Vereinbarungen zwischen Regierung und Stadtrat berücksichtigt, nicht entgegentreten zu sollen. Es scheint uns dies keinen Einbruch in die bisherige Praxis zu involvieren, welche vor der Konzessionserteilung für Straßenbahnen die

abschließliche Regelung der Straßenbenutzung mit den kompetenten kantonalen, beziehungsweise lokalen Behörden verlangt, da im vorliegenden Fall grundsätzlich die Bewilligung zur Benutzung der Straßen in rechtsbeständiger Weise vom Kanton erteilt ist und es sich bloß darum handelt, die Gültigkeit auch gewisser, noch zu vereinbarenden Abänderungen in Detailpunkten in der Bundeskonzession vorzubehalten.

Wiewohl unter diesem Vorbehalt des Art. 21 auch die von den Petenten gegenüber dem Stadtrat zum Teil schon früher, zum Teil anlässlich der Konferenz vom 15. März zugestandenen besondern Rückkaufsbestimmungen fielen, und dies allenfalls durch eine entsprechende Redaktion außer Zweifel gesetzt werden könnte, so geben wir doch der Aufnahme in die Bundeskonzession dieser speciellen Rückkaufsbestimmungen nach ihrem vollen Wortlaut den Vorzug. Es scheint uns, daß so einerseits der Standpunkt der Bundesbehörden, welche die Erteilung der Konzession an Private hier ausdrücklich von der Einräumung der von der Stadt beanspruchten Rückkaufsbestimmungen abhängig machten, besser zum Ausdruck gelange und andererseits, was ebenfalls notwendig sein dürfte, diese Voraussetzung der Konzessionserteilung in rechtsbeständiger Form fixiert und jeder Bemängelung durch die Interessenten ein für allemal entzogen wird. Der Wortlaut der Rückkaufsbestimmungen entspricht der Vereinbarung anlässlich der Konferenz und einer seither im gegenseitigen Einverständnis angebrachten unwesentlichen, mehr nur redaktionellen Erweiterung.

In einem gewissen Zusammenhang mit der hiervor behandelten Konzessionsangelegenheit steht die von den Herren Grether & Comp. in Zürich mit Eingabe vom 13. Oktober 1892 nachgesuchte Fristverlängerung für die ihnen unterm 25. Juni 1892 (E. A. S. n. F. XII, 111 ff) konzessionierten schmalspurigen Straßenbahnen von Zürich-Obersträß auf den Zürichberg, bezw. Gaißberg, und vom Pfauen bis zum Römerhof in Hottingen, welch' letztere Strecke das oben behandelte Konzessionsbegehren der Herren Schellenberg und Mithaffe als Teilstück zum Gegenstand hat. Zur Begründung berufen sich die Gesuchsteller darauf, daß die Dinge in der Tramwayangelegenheit am Zürichberg nunmehr so weit gediehen seien, daß die Erstellung des ganzen Netzes nur noch eine Frage der Zeit sei. Einige Teilstücke desselben bilden aber noch Gegenstand ihres pendenten Konzessionsgesuches. Es sei also vor auszusehen, daß die Verumstände eine längere als die in der Konzession vorgesehene Frist erheischen, um deren Erstreckung für ein Jahr daher nachgesucht werde.

Die zur Vernehmlassung über das Fristverlängerungsgesuch eingeladene Regierung von Zürich empfiehlt mit Schreiben vom 8. Oktober 1892, in Übereinstimmung mit den Gemeindebehörden, das Gesuch abzuweisen, und teilt zugleich mit, daß sie die für die fraglichen Linien unterm 9. Juni 1892 erteilten kantonalen Konzessionen wegen unbenutzt abgelaufener Frist für Einreichung der Vorlagen als erloschen erklärt habe. Nachdem die Unterhandlungen der genannten Firma mit den Gemeinden wegen Subventionierung der Unternehmen durch die Gemeinden definitiv gescheitert seien, sei nicht mehr daran zu denken, daß die Konzessionsinhaberin die Linien zur Ausführung bringen werde, und würden somit die verlängerten Konzessionen nur ein Hindernis für Konzessionierung der fraglichen Linien an allfällig andere Bewerber bilden.

Nachdem die kantonale Konzession für Benutzung der Straße, welche schon die notwendige Voraussetzung für Erteilung der Bundeskonzession bildete, dahingefallen ist, kann auch nicht von einer bundesseitigen Erstreckung der Konzession, bezw. Fristverlängerung die Rede sein. Wir beantragen Ihnen daher, auf das bezügliche Begehren der Herren Grether & Comp. nicht einzutreten (Ziffer III des Beschlußentwurfes).

Indem wir Ihnen, Tit., den nachfolgenden Beschlußentwurf zur Annahme empfehlen, benutzen wir den Anlaß zu wiederholter Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 22. März 1893.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,
Der Bundespräsident:

Schenk.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.



(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

1. Konzession elektrischer Straßenbahnen:
 - a. vom Sonnenquai in Zürich durch die Rämistraße bis zur Kirche in Fluntern, eventuell auf die Höhe des Zürichberges;
 - b. von der Quaibrücke in Zürich durch die Kreuzbühl- und Forchstraße bis zur Wehrenbachbrücke in Hirslanden;
 - c. vom Hotel Bellevue in Zürich durch die Rämi-, Hottinger-, Asyl- und Klosbachstraße nach dem Kreuzplatz Hottingen.
2. Verweigerung der Fristverlängerung für die Straßenbahnen von Zürich-Oberstraß auf den Zürichberg und vom Pfauen zum Römerhof in Hottingen.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. zweier Eingaben der Herren Grether & Cie. in Hottingen vom 23. Juni und 13. Oktober 1892;
2. der Eingaben der Zürcher Straßenbahnaktiengesellschaft vom 28. Juni, 8. Oktober und 5. Dezember 1892;
3. einer Eingabe des Herrn Dr. Ausderau, Arzt in Zürich, vom 9. November 1892;
4. einer Eingabe des Herrn Stadtrat Schneider in Zürich, namens eines Initiativkomitees, vom 21. November 1892;

5. zweier Eingaben der Herren K. Schellenberg und Th. Keller in Hottingen, namens eines Initiativkomitees, vom 30. November/10. Dezember 1892 und 7. Januar 1893;
6. einer Botschaft des Bundesrates vom —. März 1893,

b e s c h l i e ß t :

I. Nachstehenden Bewerbern wird, jeweilen zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, die Konzession für den Bau und Betrieb elektrischer Straßenbahnen in der Stadt Zürich erteilt, nämlich:

1. Herrn Dr. Ausderau, Arzt in Zürich, für die Linie vom Sonnenquai in Zürich durch die Rämistraße bis zur Kirche Fluntern, eventuell auf die Höhe des Zürichberges;
2. Herrn Stadtrat J. Schneider in Zürich, als Präsidenten eines Initiativkomitees, für die Linie von der Quaibrücke in Zürich durch die Kreuzbühl- und Forchstraße bis zur Wehrenbachbrücke in Hirslanden;
3. den Herren K. Schellenberg und Th. Keller in Hottingen, namens eines Initiativkomitees, für die Linie vom Hotel Bellevue in Zürich durch die Rämi-, Hottinger-, Asyl- und Klosbachstraße nach dem Kreuzplatz in Hottingen,

und zwar unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen:

Art. 1. Es sollen die jeweiligen Bundesgesetze, sowie alle übrigen Vorschriften der Bundesbehörden über den Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen jederzeit genaue Beachtung finden.

Art. 2. Die Konzession wird auf die Dauer von 50 Jahren, vom Datum des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

Art. 3. Der Sitz der Gesellschaft ist in Zürich.

Art. 4. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrates oder weitem Ausschusses soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Art. 5. Binnen einer Frist von 6 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrate die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Innert 6 Monaten nach stattgefundener Plangenehmigung ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen.

Art. 6. Binnen 1½ Jahren, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die ganze konzessionierte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 6 a. Diese Fristen beziehen sich nicht auf das Teilstück von der Kirche Fluntern auf die Höhe des Zürichberges; für dieses bleibt dem Bundesrate die Ansetzung besonderer Fristen vorbehalten.

Art. 7. Die Ausführung des Bahnbaues, sowie der zum Betrieb der Bahn erforderlichen Einrichtungen darf nur geschehen auf Grund von Ausführungsplänen, welche vorher dem Bundesrate vorgelegt und von diesem genehmigt worden sind.

Der Bundesrat ist berechtigt, auch nach Genehmigung der Pläne eine Abänderung derselben zu verlangen, wenn eine solche durch Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird mit Spurweite von 1 m. und eingleisig erstellt, mit Ausnahme der als Ausweichstellen erforderlichen doppelspurigen Strecken.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zu Tage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen u. s. w., sind Eigentum des Kantons Zürich und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 10. Den Bundesbeamten, welchen die Überwachung der Bahn hinsichtlich der Bauten oder des Betriebes obliegt, hat die Bahnverwaltung behufs Erfüllung ihrer Aufgabe zu jeder Zeit Einsicht von allen Teilen der Bahn, der Stationen und des Materials zu gestatten, sowie das zur Untersuchung nötige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

Art. 11. Der Bundesrat kann verlangen, daß Beamte oder Angestellte der Gesellschaft, welche in der Ausübung ihrer Funktionen zu begründeten Klagen Anlaß geben, und gegen welche die Gesellschaft nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nötigenfalls entlassen werden.

Art. 12. Die Gesellschaft übernimmt bloß die Beförderung von Personen, sowie von Gepäck bis auf 50 kg. Gewicht. Zum Güter- und Viehtransport ist sie nicht verpflichtet.

Art. 13. Der Gesellschaft ist im allgemeinen anheimgestellt, die Zahl der täglichen Züge und deren Kurszeiten festzusetzen.

Immerhin sind alle derartigen Projekte, welche sich auf fahrplanmäßige Züge beziehen, dem Eisenbahndepartement vorzulegen und dürfen vor ihrer Genehmigung nicht vollzogen werden.

Das Maximum der Fahrgeschwindigkeit wird vom Bundesrate bestimmt.

Art. 14. Es wird nur eine Wagenklasse eingeführt, deren Typus durch den Bundesrat genehmigt werden muß.

Art. 15. Für jede Befahrung der ganzen Strecke darf eine Taxe pro Person bezogen werden:

auf der Strecke	Zürich-Kirche	Fluntern	von	40 Rp.	im	Maximum,
"	"	"	Zürich-Hirslanden	"	20	" " "
"	"	"	Zürich-Hottingen	"	15	" " "

Für Kinder unter drei Jahren, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, ist nichts zu zahlen.

Handgepäck ist soweit frei,³ als es ohne Belästigung der Mitreisenden untergebracht werden kann; soweit dafür besonderer Platz in Anspruch genommen wird, ist für solches die Personentaxe zu bezahlen.

Es sind ferner Abonnementsbillets mit reduzierter Taxe auszugeben.

Für die Strecke von der Kirche in Fluntern auf die Höhe des Zürichberges, sowie für Befahrung von Teilstrecken der sämtlichen Linien bleibt die Festsetzung der Taxen, nach Anhörung der Gesellschaften, dem Bundesrate vorbehalten.

Art. 16. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, können dieselben nur nach vorher eingeholter Genehmigung des Bundesrates eingeführt werden.

Art. 17. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglements und Tarife aufzustellen.

Art. 18. Die sämtlichen Reglements und Tarife sind mindestens sechs Wochen, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 19. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nacheinander einen sechs Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transporttaxen

verhältnismäßig herabzusetzen. Kann diesfalls eine Verständigung zwischen dem Bundesrate und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet darüber die Bundesversammlung.

Reicht der Ertrag des Unternehmens nicht hin, die Betriebskosten, einschließlich die Verzinsung des Obligationenkapitals, zu decken, so kann der Bundesrat eine angemessene Erhöhung obiger Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 20. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äuffnung eines genügenden Erneuerungs- und Reservefonds zu sorgen und für das Personal eine Kranken- und Unterstützungskasse einzurichten oder dasselbe bei einer Anstalt zu versichern. Ferner sind die Reisenden und das Personal bezüglich der aus dem Bundesgesetz über die Haftpflicht, vom 1. Juli 1875, hervorgehenden Verpflichtungen bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 21. In Bezug auf die Benutzung der öffentlichen Straßen für die Anlage und den Betrieb der Bahn werden die von den kantonalen und städtischen Behörden nach Maßgabe der kantonalen Gesetzgebung zu erlassenden Vorschriften vorbehalten; dieselben dürfen jedoch mit den Bestimmungen der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung nicht im Widerspruch stehen.

Bezüglich des Rückkaufsrechtes des Kantons, bezw. der Gemeinde Zürich ist zwischen den Vertretern des Kantons und der Stadt Zürich und den Konzessionären unterm 15. März 1893 folgende Vereinbarung getroffen worden:

„Die Stadt Zürich, bezw. der Kanton Zürich, erstere unter Vorbehalt der Genehmigung des Regierungsrates, sind befugt, zu jeder Zeit die infolge dieser Konzession erstellten Straßenbahnen gegen eine in Ermanglung einer Einigung durch das Bundesgericht zu bestimmende Entschädigung zurückzukaufen.

Die Rückkaufsumme wird, falls der Rückkauf in den ersten 15 Jahren vom Tage der Konzessionserteilung an erfolgt, im Betrage der Anlagekosten nebst Zins zu 5 % seit Beginn des Betriebes bestehen, wogegen der Stadt, bezw. dem Kanton zur Abrechnung an diesem Zinse die auf die Dauer des Konzessionsbetriebes entfallenden Dividenden und der aus Betriebsergebnissen gebildete Reservefonds gutzuschreiben sind. Übersteigen die Dividenden und der Reservefonds den Zins, so bleibt der Überschuß dem Konzessionär.

Erfolgt der Rückkauf nach Ablauf der ersten 15 Jahre, so wird die Rückkaufsumme vom 16.—30. Jahre das 25fache, vom

31.—40. das 20fache, vom 41.—50. Jahre das 15fache des durchschnittlichen Reinertrages der letzten 10 Jahre betragen, immerhin in der Meinung, daß die Entschädigung in keinem Falle weniger als das ursprüngliche Anlagekapital betragen darf. Bei Ermittlung der Rückkaufsumme dürfen Kapitalzinsüberschüsse nicht als Reinertrag angerechnet werden.

Wenn der Rückkauf auf Grund der Anlagekosten stattfindet, so sind diese nach Maßgabe von Art. 2 und 3 des Bundesgesetzes über das Rechnungswesen der Eisenbahngesellschaften, vom 21. Dezember 1883, zu berechnen. Der Erneuerungsfonds ist in diesem Falle ohne besondere Gegenleistung der Stadt, bezw. dem Kanton zu überlassen.

Ein von der Stadt geleisteter Beitrag an die Betriebskosten kommt im Falle des Rückkaufes auf Grund der Anlagekosten bei Feststellung der Dividenden (Absatz 2) mit in Anrechnung; dagegen wird dieser Beitrag beim Rückkauf der Bahn auf Grund des Ertragswertes (Absatz 3) an der Verkaufssumme abgerechnet; immerhin darf letztere auch in diesem Falle nicht weniger als die Anlagekosten betragen.

Art. 22. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens auf 1. Mai 1915 und von da an jederzeit erfolgen. Vom Entschluß des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem wirklichen Eintritte desselben Kenntnis zu geben.
- b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigentümer der Bahn mit ihrem Betriebsmaterial und allen übrigen Zugehören. Immerhin bleiben die Drittmannsrechte hinsichtlich des Pensions- und Unterstützungsfonds vorbehalten. Zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, ist die Bahn samt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustande abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden und sollte auch die Verwendung der Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnismäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.
- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Mai 1930 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1930 und dem Ablauf der Konzession

sich vollzieht, den $22\frac{1}{2}$ fachen Wert des oben beschriebenen Reinertrages; — unter Abzug des Erneuerungs- und Reservefonds.

Bei Ermittlung des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzedierte Eisenbahnunternehmung mit Ausschluß aller anderen etwa damit verbundenen Geschäftszweige in Betracht und Berechnung gezogen werden.

- d. Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesamten Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welchen letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefonds einverleibt wurden.
- e. Im Falle des Rückkaufes im Zeitpunkte des Ablaufs der Konzession ist nach der Wahl des Rückkäufers entweder der Betrag der erstmaligen Anlagekosten für den Bau und Betrieb oder eine durch bundesgerichtliche Abschätzung zu bestimmende Summe als Entschädigung zu bezahlen.
- f. Streitigkeiten, die über den Rückkauf und damit zusammenhängende Fragen entstehen möchten, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 23. Hat der Kanton oder die Gemeinde Zürich den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 22 definiert worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton oder die Gemeinde hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der konzessionierten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

II. Auf die Konzessionsgesuche der Herren Grether & Cie. in Hottingen vom 23. Juni 1892, für Dampfstraßenbahnen in Zürich und Ausgemeinden, der Zürcher Straßenbahnaktiengesellschaft vom 28. Juni und 8. Oktober 1892, für Pferdebahnbetrieb auf den Strecken Paradeplatz-Bellevue-Hirslanden, Pelikanplatz-Selnau und Stadthausplatz-Enge, und der Herren K. Schellenberg und Th. Keller in Hottingen, namens eines Initiativkomitees, vom 7. Januar 1893, für eine elektrische Straßenbahn Bellevue-Enge, mit Abzweigung Stadthausplatz-Paradeplatz, wird zur Zeit nicht eingetreten.

III. Auf das Gesuch der Herren Grether & Cie. in Hottingen, vom 13. Oktober 1892, um Verlängerung der in Art. 5 der Kon-

zession für schmalspurige Straßenbahnen von Zürich-Oberstraß auf den Zürichberg, beziehungsweise Gaißberg, und vom Pfauen zum Römerhof in Hottingen, vom 25. Juni 1892 (E. A. S. XII, 111 ff.), festgesetzten Frist zur Einreichung der vorschriftsgemäßen technischen und finanziellen Vorlagen, sowie der Gesellschaftsstatuten, wird nicht eingetreten.

IV. Der Bundesrat ist mit der Vollziehung dieses Beschlusses beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzessionen für elektrische Straßenbahnen in Zürich. (Vom 22. März 1893.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1893
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	14
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	29.03.1893
Date	
Data	
Seite	96-118
Page	
Pagina	
Ref. No	10 016 102

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.