Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession schmalspuriger Straßenbahnen:

1. von der Grenze zwischen Zürich und Oberstraß durch die Universitäts- und Rigistraße bis zu der Wegkreuzung von Rigistraße und Bergweg, eventuell bis zum Germaniahügel am Zürich- bezw. Gaißberg;
2. in Hottingen vom Pfauen durch die Hottinger- und Asylstraße zum Römerhof.

(Vom 23. Juni 1892.)

Tit.

Unterm 20. Februar 1892 reichten die Herren A. Grether & Comp. in Hottingen das Gesuch ein um Ertheilung der Konzession zum Bau und Betrieb einer schmalspurigen Dampfstraßenbahn zwischen der Stadtgrenze Zürich und Oberstraß durch die Universitäts- und Rigistraße bis zum Germaniahügel am Zürichberg, resp. zunächst nur bis zu dem Punkte, wo die Rigistraße den Bergweg schneidet, zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft.

Sämmtliche zur Prüfung des Gesuches erforderlichen Dokumente sind in einer Broschüre zusammengefaßt, welche am Platze der durch die Verordnung vom 1. Februar 1875 vorgeschriebenen Uebersichtspläne an die Mitglieder der Bundesversammlung vertheilt wird.

Mit Rücksicht auf diesen Umstand und im Hinblick auf die knappe, übersichtliche Darstellung in dieser Broschüre glauben wir von einer Reproduktion des Inhalts des allgemeinen und technischen Berichtes, sowie des Kostenvoranschlages absehen und lediglich auf die Ihnen zugestellte Broschüre der Herren Grether & Comp. verweisen zu können.

Unterm 3. Mai 1892 folgte Seitens der gleichen Petenten ein Konzessionsgesuch für den Bau und Betrieb einer schmalspurigen Straßenbahn in Hottingen zwischen der Gemeindegrenze am Kantonsschulplatz, über die Hottinger- und Asylstraße zum Römerhof und von da durch die Klosbachstraße bis zur Gemeindegrenze am Kreuzplatz, ebenfalls zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft.

Die Konzessionsakten sind ebenfalls in einer zur Vertheilung an die Räthe bestimmten Broschüre zusammengefaßt, weßhalb wir uns auch hier gestatten, betreffend die allgemeinen, technischen und finanziellen Mittheilungen über dieses Projekt auf dieselbe zu verweisen.

Beide Gesuche wurden der Regierung von Zürich zur Vernehmlassung mitgetheilt mit dem Bemerken, daß hierseits auf dieselben erst eingetreten werde, wenn die Frage der Straßenbenutzung mit den kompetenten kantonalen bezw. lokalen Behörden in abschließlicher Weise geregelt sei.

Mit Schreiben vom 9. Juni abhin antwortete die Regierung, daß sie, nachdem die Gesuchsteller ihr zweites Gesuch vorläufig auf die Strecke „Pfauen-Römerhof“ reduzirten, denselben für die betreffenden Strecken die kantonale Konzession ertheilt hätte und auch die Ertheilung der Bundeskonzession für die zwei Projekte empfehle. Die beiden Konzessionen sind gedruckt zur Vertheilung gelangt, weßhalb wir auch hier einfach auf deren Inhalt verweisen können.

Die konferenziellen Verhandlungen fanden unterm 16. Juni abhin statt, und zwar auf Wunsch der Petenten für beide Konzessionsgesuche gemeinsam, immerhin in der Meinung, daß dadurch dem Entscheid über die Frage, ob eine gemeinsame oder zwei getrennte Konzessionen ertheilt werden sollen, nicht vorgegriffen werde.

Die Verhandlungen ergaben allseitige Zustimmung zu dem nachstehenden Konzessionsentwurf, dessen Bedingungen im Allgemeinen den für Straßenbahnen üblichen entsprechen. Abweichungen fanden nur statt, um die Bundeskonzession mit der kantonalen in Einklang zu bringen, so bei Beschränkung der Konzessionsdauer auf 50 Jahre in Art. 2 und in der Fassung des Art. 15 betreffend die Taxansätze. Diese sind bei beiden Unternehmungen in der gleichen Weise berechnet, nämlich durch Aufstellung einer Grundtaxe von 5 Rappen und einer kilometrischen Zuschlagstaxe von 5 Rappen, was bei Oberstraß-Zürichberg 15 Rappen und bei Pfauen-Römerhof 10 Rappen ergibt. Der in Art. 20 aufgenommene Zusatz betreffend Versicherung der Reisenden und des Personals hat keinen

Widerspruch erfahren. In den kantonalen Konzessionen sind die Rückkaufsbedingungen anders normirt, als die in Art. 22 des Entwurfes in üblicher Weise aufgestellten, weßhalb letztere ausschließlich für den Bund Geltung behalten. Im Hinblick auf die verkürzte Konzessionsdauer ist litt. c des gleichen Artikels entsprechend modifizirt worden. In Art. 23 ist mit Rücksicht auf den in Art. 34 der kantonalen Konzession nicht nur dem Kanton, sondern auch der Gemeinde Zürich vorbehaltenen Rückkauf letztere ebenfalls erwähnt worden.

Wir empfehlen Ihnen die Ertheilung der beiden Konzessionen in nachstehender Form, d. h. in einem Bundesbeschluß. Die beiden Projekte sind, wenn auch räumlich getrennt, in allen Theilen gleich projektirt und deßhalb auch den gleichen Bedingungen unterworfen worden. Es besteht bloß ein Unterschied in der Gesammttaxe, welcher ohne Schwierigkeit im gleichen Artikel festgestellt werden kann, und deßhalb ist unseres Erachtens kein Grund vorhanden, von dieser durch die ganze Sachlage gegebenen Vereinigung abzugehen.

Genehmigen Sie, Tit., die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 23. Juni 1892.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,
Der Bundespräsident:
Hauser.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:
Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession schmalspuriger Straßenbahnen:

1. von Zürich-Oberstraß auf den Zürichberg bezw. Gaißberg;
2. vom Pfauen bis zum Römerhof in Hottingen.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. zweier Eingaben der Herren A. Grether & Comp. in Hottingen, vom 20. Februar und 3. Mai 1892;
2. einer Botschaft des Bundesrathes, vom 23. Juni 1892,

beschließt:

Den Herren A. Grether & Comp. in Hottingen, zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, wird die Konzession für den Bau und Betrieb:

1. einer Straßenbahn von der Grenze Zürich-Oberstraß durch die Universitäts- und Rigistraße bis zur Wegkreuzung von Rigistraße und Bergweg, eventuell auf den Zürichberg bezw. Gaißberg;
2. einer Straßenbahn vom Pfauen durch die Hottinger- und Asylstraße zum Römerhof in Hottingen

unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen ertheilt:

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, ertheilt.

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

Art. 4. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrathes oder weitern 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 Bundesrathe 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 einem Jahre, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die ganze konzessionirte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 7. Die Ausführung des Bahnbaues, sowie der zum Betrieb der Bahn erforderlichen Einrichtungen darf nur geschehen auf Grund von Ausführungsplänen, welche vorher dem Bundesrathe vorgelegt und von diesem genehmigt worden sind. Der Bundesrath 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 eingeleisig 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 Eigenthum des Kantons Zürich und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

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

Art. 11. Der Bundesrath kann verlangen, daß Beamte oder Angestellte der Gesellschaft, welche in der Ausübung ihrer Funk-

tionen zu begründeten Klagen Anlaß geben, und gegen welche die Gesellschaft nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nöthigenfalls entlassen werden.

Art. 12. Die Gesellschaft übernimmt blos 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 Bundesrathe bestimmt.

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

Art. 15. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für jede Befahrung der ganzen Strecke oder eines Theiles derselben folgende Taxen zu beziehen:

1. für die Strecke Oberstraß-Zürichberg, bezw. Gaißberg, 15 Rappen,
2. für die Strecke Pfauen-Römerhof 10 Rappen

im Maximum pro Person.

Für Kinder unter 3 Jahren ist nichts zu bezahlen, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird.

Handgepäck ist soweit frei, 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 Abonnementsbillete mit reduzirter Taxe auszugeben.

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

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

Art. 18. Die sämmtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens sechs Wochen, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 19. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nach einander einen sechs Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transporttaxen verhältnißmäßig herabzusetzen. Kann diesfalls eine Verständigung zwischen dem Bundesrathe 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 Bundesrath eine angemessene Erhöhung obiger Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 20. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Aeuffnung 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 Bundesrathes.

Art. 21. In Bezug auf die Benutzung der öffentlichen Straßen für die Anlage und den Betrieb der Bahn gelten die von der Regierung des Kantons Zürich durch Beschluß vom 9. Juni 1892 aufgestellten Vorschriften, soweit sie mit den Bestimmungen der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung nicht im Widerspruch stehen.

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 Kenntniß zu geben.

b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigenthümer 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 sammt 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 verhältnißmäßiger 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 Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zielpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifizirt wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1930 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 22½fachen Werth des oben beschriebenen Reinertrages; — unter Abzug des Erneuerungs- und Reservefonds.

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

d. Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesammten Ueberschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welch' 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 Zürich oder die Gemeinde den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 22 definirt worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der konzessionirten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

Art. 24. Der Bundesrath ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdruckschriften
Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées
Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali

Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession schmalspuriger Straßenbahnen: 1. von der Grenze zwischen Zürich und Oberstraß durch die Universitäts- und Rigistrasse bis zu der Wegkreuzung von Rigistraße und Bergweg, eventu...

In Dans In	Bundesblatt Feuille fédérale Foglio federale
Jahr Année Anno	1892
Band Volume Volume	3
Heft Cahier Numero	27
Geschäftsnummer Numéro d'affaire Numero dell'oggetto	---
Datum Date Data	29.06.1892
Seite Page Pagina	1141-1148
Ref. No	10 015 787

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.