

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend eine einheitliche Konzession für die städtische Straßenbahn Zürich.

(Vom 20. März 1897.)

Tit.

Mittelst Zuschrift vom 1. Juli 1896 teilte der Stadtrat Zürich dem Eisenbahndepartement mit, daß die Stadtgemeinde mit Abstimmung vom 28. Juni 1896 den Rückkauf der elektrischen Straßenbahn Zürich (Linien Quaibrücke-Forchstraße-Wehrenbachbrücke und Hotel Bellevue-Rämistraße-Römerhof-Kreuzplatz laut litt. b und c des Bundesbeschlusses vom 29. März 1893, E. A. S. n. F. XII, 295 ff.) auf den 1. Juli 1896 beschlossen habe und daß daher mit diesem Tage die Bahn in das Eigentum der Stadt Zürich übergehe, die den Betrieb auf ihre Rechnung weiterführen werde. Mit Rücksicht darauf, daß nunmehr verschiedene Straßenbahnlinien, für welche besondere Bundeskonzessionen bestehen, in ein gemeinsames städtisches Straßennetz vereinigt werden, erachte es der Stadtrat für wünschenswert, daß an Stelle dieser einzelnen Konzessionen eine neue einheitliche Konzession aufgestellt werde.

Mittelst Eingabe vom 16. Juli 1896 unterbreitete dann der Bauvorstand II dem Departement einen Entwurf zu einer einheitlichen Konzession und ersuchte um Mitteilung der Änderungen, welche das Eisenbahndepartement allenfalls verlangen würde.

Das Departement beantwortete das Schreiben des Stadtrates Zürich am 22. Juli 1896 dahin, daß gemäß Art. 10 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen vom 23. Dezember 1872 die Übertragung einer Konzession der Genehmigung des Bundes bedürfe und daß hierüber die Bundesversammlung zu entscheiden habe, bevor die Konzession auf den neuen Konzessionär übertragen werden dürfe. Da indessen der Stadtrat bereits den Wunsch ausgedrückt habe, eine neue einheitliche Konzession für sämtliche Straßenbahnlinien, welche in Zukunft das

gemeinsame städtische Straßenbahnnetz bilden werden, zu erwerben, so sei das Departement bereit, von Einwendungen gegen die tatsächliche Konzessionsübertragung einstweilen abzusehen, ersuche aber den Stadtrat, den Vertrag, gemäß welchem die elektrische Straßenbahn in den Besitz der Stadtgemeinde überging, einzusenden und eine förmliche Erklärung abzugeben, daß die Bahn auch von der neuen Eigentümerin nach den in der Konzession vom 29. März 1893 enthaltenen Bestimmungen betrieben werden solle.

Diese Erklärung gab der Stadtrat mit Zuschrift vom 29. Juli ab, indem er gleichzeitig seine Weisung an die Stimmberechtigten über den Antrag auf Kauf der elektrischen Straßenbahn, sowie ein Exemplar des Kaufvertrages einsandte.

Am 11. November 1896 sandte das Eisenbahndepartement den vom Bauvorstand II vorgelegten Konzessionsentwurf mit einigen Bemerkungen an denselben zurück und ersuchte um baldige definitive Vorlage durch den Stadtrat, damit die Angelegenheit noch in der Dezembersession der Bundesversammlung zur Behandlung gelangen könne.

Diese Vorlage erfolgte mit Schreiben des Stadtrates vom 9. Dezember 1896, in welchem u. a. folgendes ausgeführt wurde: Der Entwurf lehne sich an die für Straßenbahnen im Kanton Baselstadt erteilte Konzession an und nehme, da es sich in Wirklichkeit um die Bildung eines neuen städtischen Unternehmens handle, eine Neubemessung der Konzessionsdauer, und zwar auf 80 Jahre, in Aussicht. Für die genehmigten, aber noch nicht gebauten neuen Linien werden etwas verlängerte Baufristen verlangt, da die Vorstudien über das zu wählende Betriebssystem bedeutende Zeit in Anspruch nehmen und von der Wahl des Betriebssystems auch die Fertigstellung der Bauvorlagen abhängig sei. Für das Rückkaufsrecht des Bundes sei, entsprechend den Konzessionen vom 29. März 1893 und 25. März 1896, der 1. Mai 1915 als erster Termin eingesetzt, obwohl für die Pferdebahn laut Konzession vom 31. Januar 1882 eine abweichende Bestimmung bestehe. Diese Bahn werde eben nur einen Bestandteil des neuen einheitlichen Netzes bilden und es werde in der Folge nur ein Rückkauf des Straßenbahnnetzes als eines Ganzen gedenkbar sein. In Art. 23 sei vorgesehen, daß das Netz durch den Bau neuer Linien eine Erweiterung erfahre. Für solche Fälle könne wohl, wie es schon in Art. 18 der Pferdebahnkonzession vom 31. Januar 1882 geschah, das Recht der Konzessionserteilung dem Bundesrate übertragen werden. Hingegen werde die Genehmigung von Verträgen über den Ankauf bereits bestehender oder wenigstens konzessionierter

Straßenbahnlinien der Bundesversammlung vorbehalten bleiben müssen. Der Übergang der Pferdebahn (Zürcher Straßenbahn) an die Stadt Zürich werde auf 1. Januar 1897 erfolgen; der Rückkauf sei in der Gemeindeabstimmung vom 23. Dezember 1894 mit 9228 Ja gegen 4694 Nein beschlossen worden. Sollte die Erteilung der einheitlichen Konzession in der Dezembersession nicht mehr möglich sein, so erkläre der Stadtrat, daß er bei Fortsetzung des Betriebes der Straßenbahn den Bestimmungen der Bundeskonzession vom 31. Januar 1882 in allen Teilen nachkommen werde.

Das Schreiben des Stadtrates wurde samt Konzessionsentwurf am 11. Dezember 1896 dem Regierungsrat des Kantons Zürich zur Vernehmlassung übermittelt und derselbe vom Eisenbahndepartement ersucht, sich namentlich darüber zu äußern, ob er damit einverstanden sei, daß die Regelung der Straßenbenutzungsfrage in Art. 20 lediglich vorbehalten werde.

Der Regierungsrat antwortete mit Schreiben vom 15. gleichen Monats, daß er auf das Materielle zur Zeit nicht eintreten könne. Er habe dem Stadtrat schon am 8. August 1896 bemerkt, daß die Vereinigung sämtlicher Konzessionen zwar zu begrüßen sei, daß aber die Vereinigung der kantonalen Konzessionen derjenigen der Bundeskonzessionen vorausgehen habe und nicht umgekehrt. Die Reihenfolge sei hier dieselbe wie bei Aufstellung neuer Konzessionen.

Die Behandlung der Angelegenheit in der Dezembersession der Bundesversammlung war unter diesen Umständen nicht mehr möglich. Mit Schreiben vom 21. Dezember 1896 gab das Eisenbahndepartement dem Stadtrat hiervon Kenntnis und ersuchte ihn, zunächst und beförderlichst die Zusammenlegung der kantonalen Konzessionen zu veranlassen, damit die Bundeskonzession wenigstens in der Märzsession erteilt werden könne.

Wie einer Zuschrift des Stadtrates vom 7. Januar 1897 samt Beilage zu entnehmen war, hat sich derselbe am gleichen Tage mit einem entsprechenden Gesuche an den Regierungsrat gewandt. Indessen gelangte das Eisenbahndepartement erst am 15. dieses Monats in den Besitz der einheitlichen kantonalen Konzession. Dieselbe weicht von dem Entwurfe des Stadtrates zu einer Bundeskonzession darin ab, daß die Dauer auf fünfzig Jahre angesetzt und in Art. 12 vorgeschrieben wird, es sei die zur Zeit normalspurige Linie der Pferdebahn zu geeigneter Zeit mit Meterspur zu versehen. Der Regierungsrat bemerkte in seinem Schreiben vom 11. März 1897, daß zur Zeit sämtliche zürcherischen Konzessionen auf 50 Jahre lauten und daher auch die einheitliche Konzession auf dieselbe Dauer erteilt werden sollte.

Da es sich im Grunde nicht um die Erteilung einer neuen Konzession, sondern um die Zusammenlegung bestehender Konzessionen zu einer einzigen handelt, so glaubte unser Eisenbahndepartement von konferenziellen Verhandlungen absehen zu dürfen, womit sich auch die Kantonsregierung einverstanden erklärte.

Im nachstehenden Konzessionsentwurf haben wir die Konzessionsdauer in Übereinstimmung mit der kantonalen Konzession auf 50 Jahre angesetzt (Art. 2) und die Umwandlung der normalspurigen Linien in meterspurige, die vom Stadtrate bereits in Aussicht genommen ist, in Art. 6 ebenfalls aufgenommen.

Die Ansetzung von Fristen in Art. 3 und 4 bezieht sich selbstverständlich nur auf die noch zu erstellenden neuen Linien. Art. 10 entspricht den letzten für Straßenbahnen in der Stadt Zürich erteilten Konzessionen; ebenso Art. 14. Art. 16 hat eine der Sachlage entsprechende Fassung erhalten. In Art. 18 ist, wie bei den Straßenbahnen in Basel und St. Gallen, welche vom Kanton, beziehungsweise der Stadt, erstellt und betrieben werden, die Versicherung der Reisenden und des Personals bezüglich der aus dem Haftpflichtgesetz fließenden Verpflichtungen nicht vorgeschrieben, da die Stadtgemeinde auch ohne Versicherung genügende Garantie bietet. Die Verpflichtung zur Speisung eines Erneuerungsfonds ist nunmehr eine gesetzliche, und die Kreierung eines Reservefonds zu verlangen, liegt gegenüber der Stadt Zürich ebenfalls kein Grund vor. Art. 19 behält die kantonale Bewilligung der Straßenbenutzung in der üblichen Form vor. Die Aufnahme der vom Stadtrate vorgeschlagenen Bestimmung in Art. 22 dürfte sich im Interesse der Vereinfachung empfehlen. Zu weiteren Bemerkungen giebt uns der Konzessionsentwurf, den wir Ihnen zur Genehmigung empfehlen, nicht Anlaß.

Wir benützen auch diesen Anlaß, um Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 20. März 1897.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,
Der Bundespräsident:

Deucher.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:
Ringier.

~~~~~

(Entwurf.)

## Bundesbeschluss

betreffend

**Konzession für die städtische Straßenbahn Zürich.**

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. einer Eingabe des Stadtrates von Zürich vom 9. Dezember 1896,
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 20. März 1897,

beschließt:

Der Stadt Zürich wird die Konzession für den Bau und Betrieb folgender Straßenbahnlinien auf dem Gebiete der Stadt Zürich unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen erteilt:

1. Straßenbahn von der Station Tiefenbrunnen-Hauptbahnhof-Stockgasse und Helmhaus-Paradeplatz-Centralfriedhof;
2. elektrische Straßenbahn in Zürich von der Quaibrücke durch die Kreuzbühl- und Forchstraße bis zur Wehrenbachbrücke;
3. elektrische Straßenbahn in Zürich vom Hotel Bellevue durch die Rämi-, Hottinger-, Asyl- und Klosbachstraße nach dem Kreuzplatz;
4. elektrische Straßenbahn vom Hauptbahnhof Zürich durch die Löwen-, Kasernen-, Werd- und Birmensdorferstrasse bis zur Einmündung der Ämtlerstraße;
5. elektrische Straßenbahnen:
  - a. vom Kreuzplatz durch den Zeltweg, die Heimstraße, den Hirschen- und Seilergraben zum Hauptbahnhof;

b. vom Hotel Bellevue über die Quaibrücke zum Paradeplatz und von der obern Bahnhofstraße über den Alpenquai zum Bahnhof Enge,

unter gleichzeitiger Aufhebung der besondern für diese Linien bestehenden Konzessionen, nämlich:

|      |                     |                         |
|------|---------------------|-------------------------|
| ad 1 | vom 31. Januar 1882 | (E. A. S. VII, 17 ff.); |
| " 2  | " 29. März 1893     | " XII, 295 ff.);        |
| " 3  | " 29. März 1893     | " XII, 295 ff.);        |
| " 4  | " 25. März 1893     | " XIV, 146 ff.);        |
| " 5a | " 25. März 1896     | " XIV, 151 ff.);        |
| " b  | " 25. März 1896     | " XIV, 151 ff.).        |

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. Binnen einer Frist von 12 Monaten, vom Datum dieses Konzessionsaktes an, sind dem Bundesrat die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen für die im Eingang unter Ziff. 4 und 5 erwähnten Linien einzureichen.

Innert sechs Monaten nach stattgefundener Plangenehmigung ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung dieser Linien zu machen.

Art. 4. Binnen 18 Monaten, vom Beginn der Arbeiten an gerechnet, sind die im vorigen Artikel genannten Linien zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 5. Die Ausführung des Bahnbaues, sowie der zum Betriebe 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 die Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 6. Die Spurweite der Bahn soll einen Meter betragen, in der Meinung, daß die unter Ziffer 1 des Eingangs erwähnte, zur Zeit normalspurige Linie zu geeigneter Zeit mit Meterspur zu versehen sei.

Art. 7. 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. 8. 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. 9. Der Bundesrat kann verlangen, daß Beamte oder Angestellte der Bahnverwaltung, welche in der Ausübung ihrer Funktionen zu begründeten Klagen Anlaß geben und gegen welche die Verwaltung nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft und nötigenfalls entlassen werden.

Art. 10. Die Konzessionärin übernimmt bloß die Beförderung von Personen, sowie von Handgepäck bis auf 50 kg. Gewicht. Zum Viehtransport ist sie nicht verpflichtet. Über die Einrichtung eines Güterdienstes entscheidet der Bundesrat.

Art. 11. Die Bahnverwaltung 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. 12. Der Bahnverwaltung 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. 13. Es wird nur eine Wagenklasse eingeführt, deren Typus durch den Bundesrat genehmigt werden muß.

Art. 14. Für den Transport von Personen darf eine Taxe von 10 Rappen für den ersten Kilometer und von 5 Rappen für jeden weitem Kilometer der Bahnlänge bezogen werden.

Es sind Abonnementsbillete zu ermäßigten Taxen nach mit dem Bundesrate zu vereinbarenden Bestimmungen auszugeben.

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

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

Im Falle der Einrichtung eines Güterdienstes setzt der Bundesrat die Taxen fest.

Art. 15. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 16. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen; diejenigen für neue Linien mindestens 2 Monate ehe die betreffende Linie dem Betriebe übergeben wird.

Art. 17. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nach einander einen sechs Prozent übersteigenden Reingewinn abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transporttaxen verhältnismäßig herabzusetzen. Kann diesfalls eine Verständigung zwischen dem Bundesrate und der Stadt Zürich 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. 18. Die Konzessionärin ist verpflichtet, für das Personal eine Kranken- und Unterstützungskasse einzurichten oder dasselbe bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besonderen Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 19. In Bezug auf die Benutzung der öffentlichen Straßen für die Anlage und den Betrieb gelten die vom Regierungsrate des Kantons Zürich durch Beschluß vom 12. März 1897 aufgestellten einheitlichen Vorschriften, soweit dieselben nicht mit den Bestimmungen der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung in Widerspruch stehen.

Art. 20. Für die Geltendmachung des Rückkaufrechtes des Bundes gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens auf 1. Mai 1915 und von da an jederzeit erfolgen. Vom Entschluß des Rückkaufs ist der Stadt Zürich 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 der Kranken- und Unterstützungskasse vorbehalten. Zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, ist die Bahn in vollkommen befriedigendem Zustande abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung keine 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 10 Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf 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 der Erneuerungs- und Reservefonds.

Bei Ermittlung des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzedierte Straßenbahnunternehmung mit Ausschluß aller andern 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 letzteren auch diejenigen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefonds einverleibt wurden.
- e. Im Falle des Rückkaufes im Zeitpunkte des Ablaufes 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 Bundesgerichts.

Art. 21. Hat der Kanton den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es in Art. 20 definiert worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der Konzessionärin zu fordern berechtigt gewesen wäre.

Art. 22. Der Bundesrat wird ermächtigt, unter den in der gegenwärtigen Konzession enthaltenen Bedingungen den Bau weiterer neuer Linien auf dem Stadtgebiete, soweit sie sich als Bestandteil des städtischen Straßenbahnnetzes darstellen, zu bewilligen.

Art. 23. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.



**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend eine einheitliche Konzession für die städtische Straßenbahn Zürich. (Vom 20. März 1897.)**

|                     |                  |
|---------------------|------------------|
| In                  | Bundesblatt      |
| Dans                | Feuille fédérale |
| In                  | Foglio federale  |
| Jahr                | 1897             |
| Année               |                  |
| Anno                |                  |
| Band                | 2                |
| Volume              |                  |
| Volume              |                  |
| Heft                | 12               |
| Cahier              |                  |
| Numero              |                  |
| Geschäftsnummer     | ---              |
| Numéro d'affaire    |                  |
| Numero dell'oggetto |                  |
| Datum               | 24.03.1897       |
| Date                |                  |
| Data                |                  |
| Seite               | 154-163          |
| Page                |                  |
| Pagina              |                  |
| Ref. No             | 10 017 807       |

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.