

Bericht

des

Bundesrates an die Bundesversammlung über die Beschwerde des Regierungsrates des Kantons Zürich und des Stadtrates von Zürich, vom 5. und 6. Dezember 1900, betreffend den Vergleich in Sachen der Erstellung von Hauptreparaturwerkstätten der Nordostbahn.

(Vom 28. März 1901.)

Tit.

Der am 25. Juni 1900 zwischen unserm Eisenbahndepartement und der Direktion der schweizerischen Nordostbahn abgeschlossene, von uns am 28. gl. Mts. genehmigte Vergleich betreffend Erstellung von Hauptreparaturwerkstätten zwischen Zürich und Altstetten, Überlassung von Bahnareal an die Nordostbahn zur freien Verfügung, Rückzug des Rekurses der Bahngesellschaft betreffend Erstellung der genannten Werkstätten in Dietikon etc. gab dem Regierungsrate des Kantons Zürich und dem Stadtrate von Zürich Veranlassung, zu Ihren Händen eine vom 5. und 6. Dezember 1900 datierte Beschwerde einzureichen, weil über dieses Abkommen, obwohl dasselbe große Interessen von Kanton und Stadt Zürich nahe berühre, weder den lokalen noch den kantonalen Behörden Gelegenheit gegeben worden sei, sich zu äußern und ihre Rechte zu wahren. Die Beschwerdeführer erblickten darin eine Verletzung des Art. 14 des Eisenbahngesetzes und erheben daher gegen dieses Vorgehen Protest.

Der Ständerat überwies uns, mit Schreiben vom 14. Dezember 1900, die Ihnen am 13. gl. Mts. zugeleitete Beschwerde zur beförderlichen Berichterstattung.

Indem wir dieser Aufforderung hiermit nachkommen, sind wir im Falle, uns über die Angelegenheit in nachstehender Weise auszusprechen.

Die Beschwerde ist unseres Erachtens aus formellen Gründen unzulässig, thatsächlich gegenstandslos und auf jeden Fall materiell unbegründet, weshalb wir Ihnen in erster Linie beantragen, auf dieselbe nicht einzutreten, eventuell sie abzuweisen.

I.

Was vorerst die formellrechtliche Grundlage anbelangt, so wird die Beschwerde auf Art. 85, Ziffer 11, der Bundesverfassung gestützt, wie aus dem Schlusse der Eingabe vom 5. und 6. Dezember 1900 hervorgeht, welcher folgendermaßen lautet:

„Gestützt auf diese Ausführungen und unter Berufung auf Art 85, Ziffer 11, der Bundesverfassung, welche Bestimmung der Bundesversammlung die Oberaufsicht über die eidgenössische Verwaltung zuweist, beschweren wir uns darüber, daß uns entgegen dem Art. 14 des Eisenbahngesetzes das Gehör verweigert wurde, und ersuchen, an den Bundesrat die Einladung zu richten, daß er den Vertrag vom Juni 1900 nicht vollziehe, ehe dem Regierungsrate des Kantons Zürich für sich und die Gemeindebehörden Gelegenheit geboten sein wird, sich über den Inhalt des Vertrages, soweit er dem öffentlichen Rechte angehört, auszusprechen.“

Es mag hier gleich richtiggestellt werden, daß es sich im vorliegenden Falle keineswegs um „Verweigerung begehrten Gehörs“ handeln, sondern einzig Nichtanhörung der zürcherischen Behörden, im Sinne der Nichtbegrüßung derselben um ihre Vernehmlassung, in Frage kommen kann.

Wenn nun Art. 85 der Bundesverfassung unter andern Befugnissen der Bundesversammlung in Ziffer 11 die Oberaufsicht über die eidgenössische Verwaltung und Rechtspflege aufführt, so ergibt sich daraus nur die allgemeine Befugnis der eidgenössischen Räte, über alle Verwaltungsmaßnahmen der Exekutive, des Bundesrates und seiner Organe, wie über die Thätigkeit der richterlichen Behörden Prüfung walten zu lassen, den hierzu erforderlichen

Aufschluß zu verlangen, je nachdem Zustimmung oder Mißbilligung auszusprechen, und, wenn sie es für nötig erachten, Maßnahmen zur Abstellung von Mißbräuchen zu treffen. Allein in letzterer Beziehung ist die Bundesversammlung auf den Weg der Gesetzgebung angewiesen und es ginge zu weit, wenn man aus dem allgemeinen, durch jene Verfassungsbestimmung statuierten Aufsichtsrechte der Bundesversammlung, d. h. abgesehen von den Fällen, wo sie als Rekursinstanz speciell bezeichnet ist, nun auch das Recht derselben herleiten wollte, im einzelnen Falle direkt in die Verwaltung oder Rechtsprechung einzugreifen, sei es durch Aufhebung oder Änderung von Verfügungen oder Entscheiden, welche die betreffenden Verwaltungs- oder Gerichtsbehörden innert den Schranken ihrer verfassungs- und gesetzmäßigen Kompetenz getroffen haben, sei es durch Erteilen verbindlicher Weisungen u. dgl.

Ganz besonders aber muß der von den Beschwerdeführern jener Verfassungsbestimmung gegebenen Auslegung des entschiedensten entgegengetreten werden, als ob Private oder Kantons-, beziehungsweise Gemeindebehörden auf die Bestimmung sich berufen könnten, um vor der Bundesversammlung administrative oder richterliche Entscheidungen anzufechten. Ein solch weitgehendes allgemeines Rekursrecht zu statuieren, das notwendig jede ersprießliche Verwaltung oder Justiz hätte in Frage stellen oder doch in unerträglicher Weise hemmen müssen, lag bei Aufstellung fraglicher Verfassungsbestimmung ferne und es darf daher jener Sinn nicht in dieselbe hineininterpretiert werden.

Gesetzt also auch den Fall, das Eisenbahndepartement und der Bundesrat hätten sich im Fragefalle wirklich in unberechtigter Weise über eine Vorschrift in Art. 14 des Eisenbahngesetzes hinweggesetzt, was wir aber bestreiten, so giebt doch jedenfalls der Art. 85, Ziffer 11, der Bundesverfassung der Regierung und dem Stadtrat von Zürich kein Recht, im Beschwerdewege von der Bundesversammlung die Aufhebung des Vergleiches, beziehungsweise die Suspendierung der Vollziehung desselben bis nach Einholung der Meinung der Beschwerdeführer zu verlangen.

Es steht somit die ganze Beschwerde rechtlich in der Luft und es ist auf dieselbe nicht einzutreten.

Sollten Sie indessen wider Erwarten diese Rechtsauffassung nicht teilen und unter Ablehnung einer uneinläßlichen Erledigung auf die Beschwerde eintreten wollen, so glauben wir auch auf diesem Boden den Nachweis ihrer Unbegründetheit erbringen zu können.

II.

Zur materiellen Begründung der Beschwerde stellen die Regierung und der Stadtrat von Zürich, nach einem Resumé aus der Geschichte des Zürcher Bahnhofumbaus und speciell der Werkstättenfrage, maßgebend lediglich auf ihr formelles Recht zur Vernehmlassung über Planvorlagen nach Art. 14, Alinea 2, des Eisenbahngesetzes ab, welches Recht vom Bundesrate insofern mißachtet worden sei, als den kantonalen und lokalen Behörden nicht, wie es jene Gesetzesbestimmung vorschreibe, Gelegenheit gegeben worden sei zur Wahrung ihrer Interessen in Bezug auf die in dem Vergleiche vom 25. Juni 1900 getroffene Entscheidung über die Anlage der Hauptreparaturwerkstätten zwischen Zürich und Altstetten und über andere mit dem definitiven Ausbau des Bahnhofes in Zürich zusammenhängende Fragen. Es wird eingehend nachzuweisen versucht, daß den beschwerdeführenden Behörden das Recht, vor der Entscheidung über diese Fragen angehört zu werden, nach den geltenden gesetzlichen Vorschriften, nach der Praxis und speciell nach dem in der Behandlung der Bahnhofangelegenheit, insbesondere der Werkstättenfrage, bis dahin von den Bundesbehörden befolgten Vorgehen wirklich zustand. Dagegen fehlen in der Beschwerdebegründung genauere Angaben darüber, was für Interessen es waren, deren Wahrung der Kantonsregierung oder dem Stadtrate dadurch abgeschnitten wurde, daß man es unterließ, ihre Vernehmlassung einzuholen, und inwiefern mit diesem Umstande eine materielle Schädigung oder Gefährdung jener Interessen verknüpft war; es wird dies am Schlusse lediglich mit einigen Worten angedeutet.

Wir werden zwar auf den denkbaren Einfluß und die Beziehung des Vergleiches zur ganzen Bahnhoffrage überhaupt hier nach, und zwar einzig nur aus dem dort anzuführenden Grunde, noch des nähern zu sprechen kommen, obwohl wir uns dessen schon durch den Umstand, daß sich die Beschwerdeführer diesfalls auf bloße Andeutungen beschränken, für enthoben erachten dürften. Allein es soll mit dieser Einlassung nicht zugegeben sein, und wir müssen uns gegen eine solche Annahme schon hier ausdrücklich verwahren, daß auf Grund der damit zusammenhängenden Erörterungen und Erwägungen die Beschwerde zu beurteilen sei. Vielmehr hängt diese Entscheidung nach unserm Dafürhalten allein von Beantwortung der — zu verneinenden — Frage ab, ob in der That, wie die Beschwerde-

führer behaupten, die Voraussetzungen vorlagen, unter welchen nach Vorschrift des Art. 14, Alinea 2, des Eisenbahngesetzes der Bundesrat vor Abschluß des Vergleiches zur Einholung der Vernehmlassung der Kantonsregierung, und durch ihre Vermittlung der lokalen Behörden, verpflichtet war, beziehungsweise ob, nachdem dies einmal nicht geschehen, wenigstens die Vollziehung des nach Ansicht der Beschwerdeführer vom Bundesrate eigenmächtig getroffenen Abkommens bis nach Nachholung des Versäumten und nachträglicher Begrüßung der genannten Behörden aufgeschoben bleiben müsse, mit anderen Worten: es ist lediglich festzustellen, ob unter den gegebenen Verhältnissen Art. 14, Alinea 2, des Eisenbahngesetzes zutraf oder nicht.

Zum Nachweis, daß dies nicht der Fall war und unter diesem Gesichtspunkte die Beschwerde der Begründung entbehrt, erscheint es notwendig, etwas genauer auf den Inhalt des Vergleiches einzugehen, und festzustellen, welcher Natur die dariin getroffenen Vereinbarungen, beziehungsweise Verfügungen waren.

In Ziffer 1 und 2 erklärt die Nordostbahn, ihren Rekurs gegen den sie zur Erstellung neuer Werkstätten in Dietikon verpflichtenden Bundesratsbeschluß zurückzuziehen und dafür solche auf dem für die Bahnhofserweiterung Zürich erworbenen Areal links der Bahnstrecke Zürich-Altstetten erstellen zu wollen. Die folgenden Bestimmungen, unter Ziffer 3—9, enthalten dann die beidseitig an diese Erledigung des Rekurses geknüpften Bedingungen, von der Nordostbahn, daß sie den Rekurs zurückzieht und sich anheischig macht, ihrer Verpflichtung in anderer Weise nachzukommen, und vom Bundesrate, daß er mit dieser Substitution sich einverstanden erklärt. In Ziffer 3 wird die Kostenbeteiligung des Bundes an dem ganz auf ihn übergehenden neuen Werkstättebau für den Fall nur teilweisen Rückkaufes des Nordostbahnnetzes normiert. In Ziffer 4, 5, 7 und 8 ist eine Ausscheidung bezüglich der für eine künftige Bahnhofserweiterung erworbenen, außerhalb der neuen Werkstätten zwischen Zürich und Altstetten noch verbleibenden Bodengebiete, sowie der durch die Verlegung der bisherigen Werkstätten und des alten Rohmaterialbahnhofs frei werdenden Bodengebiete und Gebäude im alten Bahnhof wesentlich in dem Sinne getroffen, daß der Nordostbahn der alte Rohmaterialbahnhof und vom anschliessenden Bahnhof- und Werkstättenareal ein Streifen bis an die geradlinige Fortsetzung der südlichen Hauptflucht des Aufnahmegebäudes bis zur Langstraße zur freien Verfügung ver-

bleibt, während alles Übrige ohne Entgelt mit der Bahn an den Bund übergeht. Ziffer 6 enthebt den Bund jeder Beitragspflicht an die Kosten der von der Nordostbahn längs der angegebenen Grenzlinie projektierten Straße und in Ziffer 9 wird von seiten des Bundes anerkannt, daß bezüglich Beschaffung von Lokomotivremisen der Nordostbahn keine weiteren Leistungen auffallen als die Übergabe der jetzt schon vorhandenen Anlagen.

Der Vergleich normiert also in erster Linie, aber nur in ganz allgemeiner Weise, die Werkstättenfrage und enthält im übrigen Abmachungen zwischen Bund und Nordostbahn betreffend den Rückkauf, d. h. wesentlich vermögensrechtliche Auseinandersetzungen.

Daß, soweit es sich um Ordnung vermögensrechtlicher Beziehungen handelte, jedenfalls die Kantonsregierung nicht begrüßt zu werden brauchte, anerkennt die Beschwerde ausdrücklich. Es bestand dazu aber, wie weiter unten nachzuweisen sein wird, ebensowenig eine Verpflichtung mit Bezug auf die andern im Vergleich geregelten Fragen, speciell die principielle Ordnung der Werkstätteangelegenheit.

Aus der angegebenen Bedeutung der Vergleichsbestimmungen ergibt sich auch ohne weiteres, warum zu deren Festlegung die in der Beschwerde als „ungewöhnlich“ bezeichnete Form des „Vergleichs“ gewählt wurde und gewählt werden mußte. Die Beziehungen privatrechtlicher Natur konnte der Bundesrat nicht als Aufsichtsbehörde durch einseitige Administrativverfügung ordnen, sondern es bedurfte für dieses zweiseitige Rechtsgeschäft notwendig der Vertragsform. Die Werkstättefrage als solche konnte hier deshalb nicht einfach, wie es sonst am Platze gewesen wäre, durch Beschluß des Bundesrates erledigt werden, weil sie nicht eine Sache für sich war, sondern im engsten Zusammenhang mit den andern Vergleichspunkten stand, indem eben die vorgesehene Lösung derselben sowohl von seiten des Bundes, als von seiten der Nordostbahn an Bedingungen geknüpft wurde, die als solche um ihrer gegenseitigen Beziehung willen der Einkleidung in einen Vertrag bedurften, in welchen daher logischerweise auch die Ordnung der Hauptfrage einbezogen wurde.

Ferner ist aus der Art des Zustandekommens und dem Inhalt des Vergleichs auch das noch sofort ersichtlich, daß schon aus Gründen, die lediglich mit dem Verfahren, dem Gang, den die Angelegenheit thatsächlich nahm, zusammenhängen, d. h. praktisch, die Einholung der Vernehmlassung der Kantonsregierung nicht wohl thunlich war.

Dem Vergleichsabschluß gingen mündliche Verhandlungen voraus, die zwar den damals hängigen Rekurs betreffend die Werkstätten zum Ausgangspunkte hatten und in erster Linie auf eine Verständigung über die Werkstättefrage abzielten, bei denen aber, wie es der Gegenstand mit sich brachte, auch eine Reihe anderer damit mehr oder weniger nahe zusammenhängender Fragen betreffend den Bahnhofausbau, die alle wiederum zum Rückkauf in enger Beziehung standen, zur Erörterung gelangten. Es lag aber nicht von vornherein ein formulierter Entwurf zu einem Vergleiche vor; noch weniger ein die zu diskutierenden Fragen baulicher Natur darstellendes Projekt irgendwelcher Art, ein allgemeiner Lageplan, oder überhaupt „Planvorlagen“ über die Situation der Werkstätten im Sinne von Art. 14, al. 2, des Eisenbahngesetzes. Es ist daher nicht zutreffend, wenn die Beschwerde (pag. 8) voraussetzt, daß zu dem Vertrage von der Nordostbahn dem Bundesrate vorher besondere Pläne vorgelegt, oder andere Vorlagen oder Vorschläge gemacht worden seien. Das war auch nicht nötig. Die von früher her zur Verfügung stehenden, regelmäßig auch der Zürcher Regierung mitgeteilten Pläne und Projekte ermöglichten, ohne specielle neue Darstellungen, den erforderlichen Überblick und Einblick in die tatsächlichen Verhältnisse, besonders nach den vorangegangenen eingehenden Studien und vielfachen Verhandlungen. Nur Planvorlagen jedoch hat der Bundesrat nach Art. 14, Alinea 2, des Eisenbahngesetzes den betreffenden Kantonsregierungen zur Vernehmlassung mitzuteilen, nicht aber ist er verpflichtet, auch über seine allgemeinen Absichten deren Meinung einzuzuholen (s. auch den Wortlaut des Alinea 2 im bundesrätlichen Entwurf zum Eisenbahngesetz).

Erfolgte aber der Vergleichsabschluß nicht an Hand oder auf Grundlage irgendwelcher bestimmten Vorlage oder auch nur zum voraus formulierten Vorschlages, sondern gelangte man erst im Laufe der Diskussion zur Fixierung der einzelnen Punkte, d. h. war also der Vergleich ganz das Resultat der Verhandlungen, so ist schlechterdings nicht einzusehen, wie bei dieser Sachlage zum voraus die Ansicht der kantonalen und lokalen Behörden hätte eingeholt werden können.

Allerdings hätte diesen durch Zuziehung zu den Vergleichsverhandlungen Gelegenheit „zur Wahrung ihrer Interessen“ geboten werden können. Allein einerseits lag zu dieser Beziehung in Anbetracht der Ungewißheit, ob eine Verständigung und eventuell auf welcher Basis zu stande kommen werde, und im

Hinblick auf die damit unvermeidliche Komplikation die Veranlassung fern; anderseits bestand jedenfalls keine gesetzliche Verpflichtung des Bundesrates, den betreffenden kantonalen und lokalen Behörden eine derartige Mitwirkung einräumen zu müssen bei Verhandlungen zum Zwecke einer Verständigung über den seitens einer Bahngesellschaft gegen seinen Entscheid bei der obern Instanz anhängig gemachten Rekurs, zudem in einer Frage, deren Entscheidung in die Kompetenz der Bundesbehörden fällt.

Aus diesem letztern Grunde mußte es weder notwendig noch angezeigt erscheinen, zu dem Vergleiche die Meinung oder gar die Zustimmung der kantonalen und lokalen Behörden vorzubehalten. Ein solcher Vorbehalt würde auch, ganz abgesehen von der Kompetenzfrage, gegen Würde und Stellung der Bundesbehörden verstoßen haben.

Die Beschwerde ihrerseits beruft sich zur Begründung des von der Regierung und dem Stadtrat von Zürich behaupteten Anspruches, über den Vergleich, wenigstens soweit er auf die Werkstättefrage Bezug hatte, angehört zu werden, vorerst darauf, daß den Anlaß zum Abschlusse des Vertrages ein Entscheid gegeben habe, den der Bundesrat als Aufsichtsbehörde der Eisenbahnen getroffen hatte, nämlich der Bundesratsbeschluß vom 4. Oktober 1898, durch welchen an der von der Aufsichtsbehörde verlangten und von der Bahnverwaltung beschlossenen Anlage neuer Werkstätten für das Nordostbahnnetz festgehalten und die Direktion neuerdings zur Vorlage der Ausführungspläne für die Werkstätten in Dietikon eingeladen wurde. Dieser Beschluß habe sich auf Art. 14 und 31 des Eisenbahngesetzes gestützt und sei, wie der Bundesrat selbst anführte, außer Zusammenhang mit dem Rückkauf gestanden, und es müsse daher der Vertrag (d. h. der Vergleich), da er doch nur Änderungen von Einzelheiten jenes Beschlusses bezwecke und die Hauptsache aber, die Verpflichtung der Nordostbahn zum Bau der Werkstätten mit ihm gemein habe, auf demselben Boden beruhen. Letzteres ist an und für sich zuzugeben, dagegen müssen wir als durchaus unrichtig bestreiten, wenn nun daraus schlechthin gefolgert wird: „Mithin kam die Bestimmung in Art. 14 zur Anwendung: der Bundesrat wird den betreffenden Kantonsregierungen und durch deren Vermittlung auch den Lokalbehörden Gelegenheit geben, bezüglich des Tracé, der Gestaltung der Wegübergänge, der Lage der Stationen und Verbindungsstraßen u. s. w. ihre Interessen geltend zu machen.“

In dieser Beziehung muß in erster Linie betont werden, daß jedenfalls, soweit der frühere Beschluß und der Vergleich den Art. 31 des Eisenbahngesetzes zur Grundlage hatte, und dies war in der That der Fall, eine Verpflichtung des Bundesrates zur Einholung der Vernehmlassung der Kantonsregierung nicht bestand, indem diese Bestimmung eine Mitwirkung der Kantone bei den darauf sich stützenden Verfügungen des Bundesrates nicht vorsieht.

Aus dem Umstande, daß rechtlich der Entscheid betreffend die Werkstättenanlage vom 4. Oktober 1898 und, wenn auch nicht ausdrücklich, ebenso der Vergleich, soweit er auf diesen Gegenstand Bezug hat, außer auf Art. 31 ferner auf Art. 14 des Eisenbahngesetzes fußte, den Schluß zu ziehen, daß dann ohne anderes auch Art. 14, Alinea 2, auf den Vergleich Anwendung finden mußte, geht offensichtlich zu weit, indem durchaus nicht bei allen Entscheiden, welche dieser Artikel dem Bundesrate zuweist, die Mitwirkung der Kantons- und Lokalbehörden stattfinden muß. So ist bezüglich der im Al. 3 vorgesehenen Ergänzungs- und Erweiterungsbauten während des Betriebes die Begrüßung jener Behörden nicht vorgeschrieben. Um die Pflicht hierzu auch in diesen Fällen zu statuieren, hätte die in Al. 2 enthaltene Bestimmung nach Al. 3 eingereiht werden müssen.

Die Fassung des Alinea 2 spricht mit aller wünschbaren Deutlichkeit aus, zu welchem Zwecke den Kantonsregierungen und durch ihre Vermittlung den Lokalbehörden Gelegenheit zur Vernehmlassung gegeben werden soll, und daraus ergiebt sich ohne Schwierigkeit die Umschreibung der Fälle und Fragen, wonach der Intention des Gesetzgebers die Mitwirkung der Kantone eintreten soll und bezüglich welcher daher die Bundesbehörden die Pflicht haben, jenen Gelegenheit zur Wahrung ihrer Interessen zu geben. Ist auch die dort aufgezählte Reihe von Fragen, über welche die Kantonsregierungen mitzusprechen haben: Tracé, Gestaltung der Wegübergänge, Lage der Stationen und der Verbindungsstraßen, keine abschließende, so zeigt doch gerade diese Aufzählung deutlich die Absicht des Gesetzgebers, nämlich den Kantonsregierungen die Mitwirkung zu sichern, sofern und soweit die Beziehungen einer Eisenbahnanlage zum allgemeinen Verkehr und die Beeinflussung der öffentlichen Verkehrsverhältnisse in Frage kommen, dagegen diese Mitwirkung auszuschließen und den Entscheid einzig den Bundesbehörden vorzubehalten in allen nur den eigentlichen internen Eisenbahndienst betreffenden.

d. h. in den spezifisch betriebstechnischen Fragen. Über diese haben die Bundesbehörden allein zu befinden.

Eine rein betriebstechnische Frage aber ist es, ob, eventuell wo, in welchem Umfange und wie eine Bahngesellschaft Werkstätten zu erstellen habe.

Darum aber handelte es sich gerade bei dem Vergleich, um einen grundsätzlichen Entscheid über Anlagen und Ausscheidungen auf der Bahngesellschaft zu Eigentum gehörendem, schon früher von ihr zu Bahnzwecken erworbenem Areal, welche keinerlei Umgestaltung der Umgebung erforderten und die öffentlichen Verkehrsverhältnisse nicht beeinflussten, und bezüglich welcher daher nach dem Wortlaute und nach Sinn und Geist der gesetzlichen Vorschrift die Kantonsregierung und Lokalbehörde nicht begrüßt zu werden brauchte.

Mit Unrecht versuchen die Beschwerdeführer, aus dem ihrer Auffassung besser zusagenden Verfahren, das bei Vorlage der generellen Pläne für die Werkstätten in Dietikon vom 9. Oktober 1896 zur Anwendung gekommen war, die Verpflichtung zu gleichem Vorgehen im vorliegenden Falle herzuleiten. Dort lagen die Verhältnisse wesentlich anders als hier: Das Werkstätteprojekt bei Dietikon bezog ein weitläufiges Areal neu in das Bahngebiet herein und stand in Verbindung mit einer Stationserweiterung und einer Änderung der Straßenverhältnisse, insbesondere einer Unterführung der neuen Straße nach Weiningen. Die Vorlage wurde deshalb, obwohl hinsichtlich der Anordnung der Werkstätten nur erst generellen Charakter tragend, hinsichtlich der öffentlichen Anlagen nach Art der Bauprojekte behandelt und deshalb den Kantons- und Gemeindebehörden „zur Wahrung ihrer Rechte“ mitgeteilt. Zwar möchten die Beschwerdeführer auch einen Zusammenhang der im Vergleich enthaltenen Beordnung der Werkstätteangelegenheit und anderer Fragen mit der Erweiterung des Bahnhofes in Zürich geltend machen, hier aber völlig mit Unrecht. Denn die Zürcher Bahnhoffrage ist durch den Genehmigungsbeschluß des Bundesrates vom 2. März 1900 als abgeschlossen zu betrachten. Dieser Beschluß ist nach Würdigung des durch die bisherigen Erweiterungsarbeiten geschaffenen Zustandes erfolgt in der Meinung, daß über die im Beschluß selbst genannten Rückstände hinaus der Bahn zur Zeit keine weitem Leistungen auffallen. Der Vergleich über die Werkstätten ändert an diesem Zustand nichts, sofern wenigstens, als das öffentliche Verkehrsinteresse in Frage kommt; nur einige die äußern Verhältnisse nicht berührende Geleiseverschiebungen

sind damit verbunden. Solche Änderungen betriebstechnischer Natur haben aber nach dem Gesetze die Lokalbehörden nicht zu begutachten und thun es in der Regel thatsächlich auch nicht.

Wir wollen indessen nicht unterlassen, hier beizufügen, daß selbstverständlich die Bundesbehörden es jeweilen nicht ablehnen, anlässlich der Vernehmlassung der kantonalen und lokalen Behörden über ihnen mitgeteilte Planvorlagen deren Ansichtsäußerung und Begehren auch über andere als die ihnen durch das Gesetz zur Begutachtung zugewiesenen Punkte und Fragen entgegenzunehmen und unter Umständen sogar zu wünschen, so über die Bedürfnisse des allgemeinen und des Eisenbahnverkehrs, über Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit projektierter Anlagen nicht nur vom verkehrs-, sondern auch vom betriebstechnischen Standpunkt aus, überhaupt über alle mit der Vorlage im Zusammenhange stehenden Fragen. Und es werden die Bundesbehörden diesen über den durch das Gesetz gegebenen Rahmen hinausgehenden Verlautbarungen um so größere Beachtung schenken und um so eher Gewicht beilegen, je mehr die speciellen lokalen Verhältnisse bei dem zu treffenden Entscheide eine Rolle spielen und je weniger genau diese den Bundesbehörden bekannt sind. Nur eine Rechtspflicht, auch über diese weitem Fragen die kantonalen und Lokalbehörden einvernehmen zu müssen, besteht nicht, und es kommt den letztern nicht zu, die Anhörung in diesem weitergehenden Sinne als ihr gutes Recht zu beanspruchen und im Beschwerdewege zu erzwingen, wenn die Bundesbehörden in einem speciellen Falle ihren Entscheid treffen, ohne jene speciell zu begrüßen.

Sofern und soweit es sich aber um Fragen handelte, bei welchen die Mitwirkung der Kantonal- und Lokalbehörden durch das Gesetz (Art. 14, Al. 2) vorgeschrieben ist, nämlich rücksichtlich der Beziehungen und des Einflusses auf die allgemeinen Verkehrsverhältnisse, sind die zürcherischen Behörden auch bei der vergleichweisen Ordnung der Werkstättefrage um ihr gesetzliches Recht der Begutachtung keineswegs verkürzt worden.

Die Erwerbung des Areals, auf welches der Vergleich Bezug hat, und speciell desjenigen, auf welchem die neuen Werkstätten erstellt werden sollen, erfolgte seiner Zeit ausdrücklich zu Bahnzwecken, und zwar zumeist auf Grund allgemeiner Lagepläne, in denen die künftige Verwendung im einzelnen noch nicht genauer angegeben werden konnte, da man sich damals über ein in allen Teilen abgeschlossenes Projekt für die Bahnhofumgestaltung noch nicht schlüssig gemacht hatte. Diese allgemeinen

Pläne wurden nicht nur nach Vorschrift des Expropriationsgesetzes öffentlich aufgelegt, sondern auch vor der Genehmigung durch die Bundesbehörde zur Begutachtung der Kantonsregierung mitgeteilt, welche daher, ebenso wie durch ihre Vermittlung die Lokalbehörde, Gelegenheit hatte, bezüglich der Einbeziehung dieses Areals in das Bahngebiet die dabei beteiligten, ihrer Obhut anvertrauten Interessen des allgemeinen Verkehrs (allgemeine Lage mit Rücksicht auf diesen, Gestaltung der Wegübergänge, Verbindungsstraßen etc.) zu wahren und bezügliche Begehren zu stellen.

Ebenso hat die Regierung von Zürich, für sich und zu Händen der Lokalbehörden, unterm 14. August 1900 durch die Direktion der Nordostbahn direkt den von ihr ausgearbeiteten Situationsplan (1: 1000) für die in Gemäßheit des Vergleichs zwischen Zürich und Altstetten zu erstellenden Werkstätten zum Zwecke der Vernehmlassung an die Bundesbehörde mitgeteilt erhalten. Es wurde ihr damit nach Vorschrift des Art. 14, Al. 2, des Eisenbahngesetzes Gelegenheit, sich über die Anlage nach allen Richtungen und über alle damit ihrer Ansicht nach zusammenhängenden Fragen auszusprechen. Sie hat dies allerdings, obwohl das Eisenbahndepartement sie mit Schreiben vom 27. November 1900 an die Vorlage erinnerte, noch nicht gethan, sondern vorgezogen, nachdem sie durch ihre Direktion der öffentlichen Bauten am 4. Dezember vorigen Jahres ein motiviertes Gesuch um Fristerstreckung für Abgabe ihrer Vernehmlassung in Aussicht gestellt hatte, nachträglich — ein halbes Jahr nach Abschluß des Vergleichs — am 5. Dezember im Verein mit dem Stadtrate von Zürich bei der Bundesversammlung Beschwerde einzulegen wegen Verletzung ihres Vernehmlassungsrechtes bei Abschluß des Vergleiches durch den Bundesrat.

Steht aber fest, daß den Zürcher Behörden in dem Umfange, als es das Gesetz vorschreibt, d. h. insofern der allgemeine Verkehr beteiligt erscheint, heute faktisch Gelegenheit geboten ist, sich über die Werkstättenanlage auszusprechen, so darf mit allem Grund behauptet werden, die Beschwerde sei gegenstandslos.

Dies ist aber auch noch aus einem fernern Gesichtspunkte der Fall, nämlich wenn man in Betracht zieht, daß auf jeden Fall die Begutachtung, die den Zürcher Behörden angeblich in gesetzwidriger Weise abgeschnitten wurde und deren nachträgliche Ermöglichung die Beschwerde bezweckt, nur eine unverbindliche sein konnte und nach Mitgabe von Art. 14 des Eisenbahngesetzes der eigentliche Entscheid über die in Betracht

kommenden Fragen in letzter Linie doch den Bundesbehörden zukam, die an allfällige Anträge und Begehren der lokalen Behörden nicht gebunden waren, sondern darüber weggehen konnten, wenn ihnen dieselben nicht begründet erschienen. Insofern kommt also, vom rein praktischen Standpunkt betrachtet, dem Vernehmlassungsrecht an und für sich nicht diejenige Bedeutung zu, welche ihm die Beschwerdeführer beizumessen geneigt scheinen, und insofern kann die Beschwerde, da sie lediglich auf das formelle Recht zur Vernehmlassung abstellt, ohne gleichzeitig darzuthun, daß und über welche örtliche Interessen von der Bundesbehörde deshalb weggegangen wurde, weil dieselben von den kantonalen und lokalen Behörden nicht geltend gemacht werden konnten, als thatsächlich gegenstandslos bezeichnet werden. Dagegen hätte sie allerdings dann eine praktische Spitze, wenn der Bundesrat den Vergleich ohne Kenntnis der in Betracht fallenden Verhältnisse eingegangen wäre. Das ist aber, wie gesagt, in der Beschwerde nicht nachgewiesen und thatsächlich auch nicht zutreffend. Im Gegenteil lag dem Bundesrat und seinen Organen ein umfassendes Material vor und besaßen sie aus den vorangegangenen zahlreichen Verhandlungen eine gründliche Kenntnis der einschlägigen Verhältnisse.

Wir glauben mit vorstehenden Ausführungen unter Ziffer II nachgewiesen zu haben, einmal, daß den Zürcher Behörden in Bezug auf die im Vergleich vom 25. Juni 1900 geordneten Fragen das beanspruchte Recht der Mitwirkung, beziehungsweise Vernehmlassung, gesetzlich nicht zustand, sodann, daß ihnen speciell bezüglich der Werkstättenanlage, soweit dazu eine gesetzliche Verpflichtung besteht, thatsächlich Gelegenheit zur Wahrung ihrer Interessen geboten ist.

Demnach könnten wir hier unsern Bericht um so eher schließen, als die Beschwerdeführer lediglich auf die Verletzung des genannten formellen Rechtes abstellten und es nicht für nötig erachteten, darzulegen, inwiefern durch Unterlassung ihrer Begrüßung thatsächlich lokale Interessen geschädigt oder beeinträchtigt wurden.

Bloß andeutungsweise ist am Schlusse gesagt: „Überhaupt muß angenommen werden, daß der Vergleich die definitive Ausgestaltung des Hauptbahnhofes Zürich, wie sie das Projekt der Nordostbahn vom 4. Februar 1895, auf welchem die bisher ausgeführten Bauten fußen, vorsah, erheblich beeinflusse und in

„wesentlichen Teilen verhindere. In dieser Beziehung erheben
 „sich so schwerwiegende Bedenken, daß wir (die Beschwerdeführer)
 „uns für verpflichtet hielten, diese hervorragenden Fachmännern
 „zur Prüfung zu unterbreiten. Wir behalten uns vor, nach Ein-
 „gang des Gutachtens weitere Ausführungen über die materielle
 „Einwirkung des Vergleichs auf den Umbau des Bahnhofes beizu-
 „bringen; heute können wir nur betonen, daß schon um dieser Ver-
 „hältnisse willen die kantonalen und lokalen Behörden auf Grund
 „von Art. 14 des Eisenbahngesetzes hätten gehört, statt umgangen
 „werden sollen.“

Bis jetzt ist die vorbehaltene Ergänzung der Eingabe nicht erfolgt. Der Umstand, daß die Regierung sich veranlaßt sah, Belehrung durch eine Expertise in Anspruch zu nehmen, zeigt übrigens von vornherein, daß die befürchtete ungünstige oder schädigende Beeinflussung örtlicher Interessen jedenfalls nicht auf der Hand liegt, sondern weiter gesucht werden muß.

Wie schon hiervor erwähnt, enthält immerhin die Beschwerde wenigstens einige Andeutungen darüber, nach welcher Richtung gegen das Abkommen des Bundesrates mit der Nordostbahn materielle Einwendungen erhoben werden könnten.

Wenn wir nicht anstehen, der Beschwerde auf diesen zwar nur angedeuteten Boden zu folgen, so geschieht es, um der Bundesversammlung auch über die materielle Seite der Frage den wünschenswerten Aufschluß zu erteilen und den Vorwurf zu vermeiden, als ob wir uns durch Geltendmachung eines mehr formalrechtlichen Standpunktes einer sachlichen Erörterung der Angelegenheit entziehen wollten. Wir haben um so weniger Grund, einer solchen aus dem Wege zu gehen, als sich die angedeuteten Bedenken der Beschwerdeführer an Hand der thatsächlichen Verhältnisse, wie wir glauben, unschwer als unbegründet nachweisen lassen.

III.

Es möge hier zunächst die, wie es scheint, in zürcherischen Kreisen am meisten beanstandete Seite des Vergleiches, nämlich die Grenzbereinigung gegen den der Nordostbahn verbleibenden alten Rohmaterialbahnhof, besprochen werden.

Über das eigentliche Gebiet des alten Rohmaterialbahnhofes können ernstliche Meinungsverschiedenheiten wohl nicht bestehen. Dieser Bahnhofteil mußte außer Dienst gesetzt werden,

weil er durch den Umbau des übrigen Bahnhofes im Verhältnis zu dessen Hauptkomplex eine ganz ungeeignete Lage erhalten hatte: er bildete einen Sack, welchem als Ein- und Ausfahrt nur ein einziges Geleise diente, das zudem in starker Steigung auf die gehobene Nivellette der gegen die Langstraßenbrücke ansteigenden Personengeleise aller Linien sich erheben und den größeren Teil dieser Geleise durchschneiden mußte, um die Verbindung mit dem Rangier- und Güterbahnhof herzustellen. Indem die Nordostbahn für diesen Teil, welcher etwa 40,500 m² maß, einen neuen Rohmaterialbahnhof von etwa 60,000 m² in guter Lage erstellte, erwarb sie sich das unzweifelhafte Recht, über den alten Rohmaterialbahnhof verfügen zu dürfen. Es wäre auch dieses Gebiet zu anderweitigem Gebrauche für Bahnzwecke kaum nützlich verwendbar gewesen. Seine im großen Ganzen dreieckige Form hätte es stets nur für Anlagen mit bloß einseitigem Geleiseanschluß verwendbar gemacht, an welchen im Bahnhof Zürich schon jetzt kein Mangel ist. Es ist auch in den bisherigen Bahnhofprojekten wohl kaum eine wirklich nützliche Verwendung dieses Gebietes gefunden worden. Das Projekt vom Februar 1895 wollte daselbst einen sogenannten Lokalbahnhof ausbilden, ohne daß über den eigentlichen Zweck einer solchen Anlage etwas Bestimmtes zu erfahren war. Wie wenig der Stadtrat von Zürich damals von dieser Zweckbestimmung gehalten hat, zeigt sein in der Vernehmlassung vom 9. September 1895 gestelltes Begehren, es solle durch den alten Rohmaterialbahnhof eine Zufahrtstraße nach dem neuen Güterbahnhof angelegt werden, welche Straße im übrigen zur Erschließung des Gebietes als Bauterrain zu dienen hätte.

Näher liegend sind Einwendungen, welche etwa dagegen erhoben werden möchten, daß der Nordostbahn ein weiterer Landstreifen überlassen wird von der Sihl bis zur Langstraße längs des nördlichen Randes des alten Rohmaterialbahnhofes bis an die geradlinige Verlängerung der südlichen Flucht des Bahnhofgebäudes. Dieser Streifen mißt bei etwa 675 Meter Länge und 62 bis 45 Meter Breite etwa 40,700 m²; er schneidet von der alten Lokomotivremise an der Sihl 20 Stände ab und umfaßt im übrigen Gebiete und Gebäude, welche bisher dem Betriebsdienst als Lagerplätze für Kohlen, Bureaux und Magazine für den Traktionsdienst und für die Rollmaterialwerkstätten, sowie der Gesamtanlage der Bauwerkstätte gedient haben.

Soweit für diese wegfallenden Lokale des Betriebsdienstes nicht schon die Verlegung der Werkstätten Ersatz vorsieht, ist

ein solcher leicht möglich und eigentlich geboten durch die besser geeignete Lage, welche den Lokalen in der Nähe der neuen Werkstätten und Remisenanlagen gegeben werden kann. Es ist zu erinnern, daß das Gebiet in der Gabelung der Zürichsee-linksuferbahn und der Winterthurerlinie zur Aufnahme von Kohlenlagern und dergleichen sehr gut geeignet ist und überhaupt noch eine Reserve bildet für verschiedene Anlagen, welche in der Folge als wünschbar befunden werden könnten.

Man kann jedoch einwenden, daß der im Besitz der Nordostbahn verbleibende Landstreifen auch einen Teil des im Projekt von 1895 vorgesehenen Eilgutbahnhofes abschneidet. In der That wären nach diesem Projekt längs des südlichen Randes des Vorbahnhofes von der Sihl bis zur Langstraße, d. h. vornehmlich im Gebiet der alten Werkstätten, zunächst vier weitere Personenzugsgeleise zu liegen gekommen, welche, im jetzigen Vorgarten des Aufnahmsgebäudes an dessen westliche Front stumpf anstoßend, eine Vermehrung der Perron- und Hallengeleise auf 12 — damals waren es noch 6, jetzt sind es 10 — gebildet hätten, sodann neben diesen Personengeleisen vier Parallelgeleise für den Eilgutdienst und die Eilgutschuppen selbst.

Es ist nun ohne weiteres richtig, daß diese beiden Anlagen nebeneinander in dem noch bei der Bahn verbleibenden Streifen nicht mehr Platz finden, wohl aber die eine oder die andere. Wollte man, wie der Rekurs es andeutet, auf die zukünftige Lage des Eilgutbahnhofes südlich des Vorbahnhofes Gewicht legen, so wäre seine Anlage dort immer noch möglich; die weiteren Personengeleise jedoch müßten wegbleiben. Wir sind jedoch hinsichtlich der Wünschbarkeit der südlichen Lage des Eilgutschuppens anderer Ansicht und ziehen im Interesse des Eilgutdienstes selbst die jetzige nördliche Lage vor. Es ist zwar richtig, daß die Einrichtung des Eilgutdienstes im bisherigen Lagerhaus zunächst nur als Provisorium genehmigt wurde; die Erfahrung hat aber gezeigt, daß sie sehr wohl als Definitivum bleiben kann. Vorläufig wird dort der Dienst in völlig befriedigender Weise ausgeübt, und doch ist von der ganzen Länge des Gebäudes, 210 m., nur erst ein Teil von 125 m. in Anspruch genommen; der Eilgutverkehr kann sich also noch sehr bedeutend ausdehnen, bis der ganze jetzt verfügbare Raum im Gebäude erschöpft sein wird. Aber auch dann wird für eine Verlängerung des Gebäudes um weitere circa 400 m. Platz vorhanden sein. Freilich dürfte man dann wohl dazu gelangen, bei diesem Anlaß das Eilgutgebäude näher an die Geleise heran zu versetzen und die Zufahrt der

Straßenfuhrwerke auf die Außenseite des Bahnhofes an die Zollstraße zu verlegen. Es ist gegenwärtig einigermaßen fehlerhaft, daß die Zufahrtstraße in den Raum zwischen dem Gebäude und dem Geleiseareal hereindringt, die Zufahrtgeleise zum Gebäude wenig entwickelt und ziemlich weitläufig sind und teilweise in der Zufahrtstraße liegen. Diese Übelstände, die vorläufig noch wenig beschwerlich sind, haben auch schon zum Vorwand von Kritiken dienen müssen, welche sich aber ganz unberechtigterweise gegen die jetzige Lage des Eilgutbahnhofes überhaupt richteten. Mit der angedeuteten Versetzung wird ihnen abgeholfen werden und für die Stadt selbst vielleicht die Annehmlichkeit sich ergeben, ihre sehr enge Zollstraße einigermaßen verbreitern zu können.

Die Bequemlichkeit der Zufahrt, welche im Rekurs als ein Motiv für die südliche Lage angeführt wird, ist für beide Lagen ungefähr die nämliche. Es giebt Quartiere, denen die südliche Lage etwas näher wäre, für andere ist es die nördliche. Der Unterschied der Distanzen ist überhaupt gering. Zur jetzigen Lage führt die bequeme Museumstraße, auf welcher seiner Zeit die ganze Güterzu- und Abfuhr sich vollzog; durch den bloßen Eilgutverkehr ist sie weit geringer belastet. Die Zufahrt zu einem südlichen Eilgutbahnhof würde dagegen für die meisten Quartiere über den stets sehr belebten Bahnhofplatz führen und dort entschieden beschwerlicher werden, als die jetzige es ist.

Was im Projekt von 1895 zu der Annahme der südlichen Lage des Eilgutbahnhofes geführt hat, war neben der historischen Entwicklung, welche es mit sich brachte, daß man damals von der zunächst in Aussicht genommenen Beseitigung der Werkstätten und damit vom Freiwerden dieses Platzes ausging, hauptsächlich noch die Absicht, den Eilgutbahnhof ohne Kreuzung der Liniengeleise mit dem Rangierbahnhof verbinden zu können. Das Projekt von 1895 ist aber sehr bald von neuern Erfahrungen und Ideen überholt worden und hat jetzt wirklich nicht viel mehr als historische Bedeutung. Man kann indessen vermuten, daß die ausländischen Experten, welche an diesem Projekt mitgearbeitet haben, hinsichtlich des Eilgutverkehrs von andern Erfahrungen ausgegangen sind, als wie sie bei unsern Verhältnissen bisher gemacht wurden. Bei uns wird der Eilgutverkehr noch fast ausschließlich von den Personenzügen geführt. Daher ist die Verbindung des Eilgutbahnhofes mit dem Rangierbahnhof von sehr untergeordneter Bedeutung. Das Wenige, was auf diesem Wege hin- und hergeht, verschwindet neben den

Durchquerungen des ganzen Bahnhofes durch die vielen Züge, welche von einer Linie nach der andern umzustellen sind. Die Notwendigkeit dieses Umstellens hat eine so ausgedehnte Entwicklung des Vorbahnhofes mit seinen Weichenstraßen nötig gemacht, daß mit derselben Geleiseanlage die Überführung der wenigen vor kommenden Kurse vom Eilgut- nach dem Rangierbahnhof sich leicht bewältigen läßt. Sollte einmal der Eilgutverkehr eine der Voraussetzung des Projektes von 1895 entsprechende Ausdehnung annehmen, derart, daß es sich um die Einführung besonderer Eilgutzüge handeln würde — etwa für Lebensmittel, welche lange Transportzeit nicht vertragen — so wäre es dann angemessener, solche Eilgutklassen nicht mehr nach dem Eilgutbahnhof zu führen, sondern in einer Abteilung des Güterbahnhofes anzunehmen und abzugeben.

Für die Belassung des Eilgutbahnhofes an seiner jetzigen Stelle spricht besonders auch seine Verbindung mit der Viehrampe. Diese Verbindung ist so notwendig, daß mit der Verlegung des Eilgutbahnhofes auf die andere Seite auch die Viehrampe ebendahin verlegt werden müßte. Wir bezweifeln, daß den dortigen großen Häuserkomplexen diese Nachbarschaft angenehm wäre.

Verbleibt aber der Eilgutbahnhof an seiner jetzigen Stelle, so bietet der zufolge des Vergleiches dem Bahnhofgebiet erhaltene Streifen, welcher den größten Teil des bisherigen Werkstättenareals umfaßt, ein geeignetes Feld für die Anlage weiterer Personen geleise oder auch von Rückstellgeleisen, welche bei der jetzigen Anordnung des Bahnhofes größtenteils ziemlich weit entlegen — jenseits des Langstraße — sich befinden. Eine größere seitliche Entwicklung, welche auch noch den der Nordostbahn überlassenen Streifen längs des alten Rohmaterialbahnhofes einbezogen hätte, wäre für diese Zwecke von geringem Interesse gewesen, weil der Wert solcher Geleise um so mehr abnimmt, je mehr die Zufahrt zu denselben andere Geleise durchkreuzen muß.

Man hat auch noch von der Bedeutung gesprochen, welche das der Nordostbahn überlassene Areal hätte erlangen können als Platz eines provisorischen Personenbahnhofes für den Fall des spätern Umbaues des gegenwärtigen in einen Hochbahnhof. Freilich wäre diese Verwendung im Widerspruch gewesen mit jeder andern, die man dem Gebiet des alten Rohmaterialbahnhofes, oder auch nur dem vorgelagerten Streifen, hätte geben können, sei es für Geleiseanlagen oder für den Eilgutbahnhof; denn gerade diese Anlagen wären dann dem Ge-

brauche für einen provisorischen Ersatzbahnhof im Wege gestanden. Für den Fall der Erstellung eines Hochbahnhofes wäre übrigens ein Provisorium in der Lage des alten Rohmaterialbahnhofes durchaus nicht nötig und nicht einmal zweckmäßig. Vielmehr wird ein solches Provisorium im jetzigen Vorbahnhofe vor der Langstraße erstellt werden müssen, ungefähr da, wohin einige Bestrebungen in Zürich den Bahnhof sogar definitiv verlegt haben wollten; und im Rücken dieses Provisoriums wird der Umbau in einen Hochbahnhof ohne Schwierigkeiten vollzogen werden können.

Betrachten wir nun noch die Wirkungen, welche der Vergleich mit der Nordostbahn allenfalls auf die Ausdehnbarkeit der neuen Werkstätten selbst, sowie des neuen Rohmaterialbahnhofes und des Rangierbahnhofes wird ausüben können.

Die neuen Werkstätten messen nach dem gegenwärtig vorliegenden Projekte mit ihrem Flächengehalt an Gebäuden etwa 26,100 m², an Hof- und Lagerplätzen und Zufahrtgeleisen etwa 109,000 m², gegenüber 16,100 m², resp. 18,400 m² bei den bisherigen Werkstätten. Wenn auch bei dieser 1,6 bis 6fachen Vergrößerung ein weiteres Ausdehnungsbedürfnis in naher Zeit nicht zu erwarten ist, so wäre doch eine solche Anlage verfehlt, welche nicht die Möglichkeit der Erweiterung offen ließe. In dieser Hinsicht ist anzuführen, daß nach den Erweiterungen, deren das Werk in sich selbst, d. h. durch weitere Überbauung vorläufig offener und nicht völlig ausgenutzter Flächen, fähig ist, noch eine Erweiterung nach außen in der Richtung gegen Norden mit weiterer Abrückung der Aarauerlinie und der Gütergeleise Zürich-Altstetten vorgesehen werden kann, allenfalls auch die Verlegung einer ganzen Abteilung, z. B. der Wagenreparatur, auf die von der Bahn erworbene Fläche jenseits der Aarauerlinie. Dieses Reserveterrain könnte bis zum Inhalt von etwa 80,000 m² nutzbar gemacht werden.

Der neue Rohmaterialbahnhof ist so geräumig, daß mit aller Zuversicht behauptet werden darf, er trage seine Reserve in sich selbst. Bisher ist er nur zum kleinsten Teile benutzt worden. Was nach der Räumung des alten Rohmaterialbahnhofes anderswo verladen wurde, fand größtenteils Platz in den ausgedehnten Freiladegleisen des Güterbahnhofes, ohne den eigentlichen Rohmaterialbahnhof selbst in Anspruch nehmen zu müssen. Es ist indessen auch hier ein Komplex, westlich an den neuen Rohmaterialbahnhof anschließend bis an die Werkstätten, mit einem

Inhalt von etwa 36,000 m², noch für Erweiterung verfügbar, sofern man auf eine Ausdehnung der Werkstätten in dieser Richtung verzichtet.

Was von den 169,200 m², welche die Nordostbahn nach dem Vergleiche dem Bund zwischen dem neuen Rohmaterialbahnhof und der Station Altstetten überläßt, über die Reserven der Werkstätten und des Rohmaterialbahnhofes hinaus noch übrig bleibt, nämlich etwa 53,000 m², kann als Reserve für die Ausdehnung des Rangierbahnhofes dienen. Bei der Größe, welche dieser gegenwärtig schon hat, und mit Rücksicht darauf, daß er bei seiner im ganzen wohlgelungenen Einrichtung einen viel raschern Manöverdienst erlaubt, als man bisher in Rechnung zu bringen gewohnt war, und darum ein weniger langes Stationieren der zur Umformung gelangenden Züge erfordert, daher auch die durchschnittliche Besetzung des Bahnhofes mit wartendem Rollmaterial schwächer wird, ist es kaum denkbar, daß die vorhandene Reserve in absehbarer Zeit sich als ungenügend erweisen sollte. Es wird sich mehr noch um weitere zweckmäßige Umgestaltung als um eigentliche Vergrößerung handeln. Ein neues Rangierfeld für das Ordnen der Züge nach Stationen im westlichen Anschluß an das bestehende Rangierfeld zum Ordnen nach Richtungen, wird früher oder später vielleicht angelegt werden; dann kann das vorhandene, jetzt den erstern Zweck erfüllende Feld, östlich der Hardstraßenbrücke, zu andern Zwecken dienen, vielleicht für eine Erweiterung des Lokomotivdepots. Im allgemeinen ist es nicht geraten, mit solchen Projekten oder eigentlich nur Mutmaßungen der Zukunft zu weit vorzugreifen, denn die Verkehrsverhältnisse, sowie die Hilfsmittel der Technik bringen oft unerwartete Änderungen. Soviel kann jedoch gesagt werden, daß es in der vernünftigen Größe der Bahnhöfe eine Grenze giebt, welcher der Zürcher Bahnhof schon jetzt ziemlich nahe gekommen sein dürfte. Es giebt ja überhaupt nicht viel größere Bahnhofkomplexe. Wächst einmal Zürich und sein Verkehrsbedürfnis so sehr über alle erwarteten Grenzen hinaus, daß sein Hauptbahnhof mit den noch möglichen Vergrößerungen nicht mehr genügt, so wird man sich nach der Weise anderer Großstädte besser mit einer gewissen Decentralisation behelfen. Ist doch schon jetzt der Hauptgüterbahnhof einigen Quartieren der jetzigen Stadt Zürich zu weit entlegen und vielen Verkehrstreibenden zu umständlich in der Behandlung der Güter, so daß sie mit Vorliebe Nebenbahnhöfe, wie Wollishofen, Tiefenbrunnen, Örlikon aufsuchen. Die Ausdehnbarkeit dieser Nebenbahnhöfe

offen zu behalten, hat sich auch schon bisher das Eisenbahndepartement angelegen sein lassen.

Der hauptsächlichste Zweck des Vergleiches mit der Nordostbahn war, die Frage der Werkstätten einer Lösung zuzuführen, welche unzweifelhaft für diese Anstalt selbst günstiger ist, als bei der Anlage in Dietikon. Der andere Zweck war die gütliche Bereinigung der beim Rückkauf sich ergebenden Fragen über die Verpflichtungen der Nordostbahn bezüglich Herstellung des dem Verkehrsbedürfnis entsprechenden Vollendungszustandes des Bahnhofes — Fragen, deren gerichtliche Auseinandersetzung große Schwierigkeiten und beiden Teilen eine große Unsicherheit geboten hätte.

Wäre der Vergleich nicht zu stande und der Rekurs in der Bundesversammlung zum Austrag gekommen, so hätten im für den Bund günstigeren Falle, d. h. bei Abweisung des Rekurses, die Werkstätten in Dietikon gebaut werden müssen und es hätte dann vermutlich die Nordostbahn das Areal der alten Werkstätten für sich beansprucht. Ein Bedürfnis, dieses Areal beim gegenwärtigen Verkehr zur Bahnhöferweiterung zu verwenden, wäre vielleicht nicht nachweisbar gewesen, und es hätten dann die Territorien längs des alten Rohmaterialbahnhofes und zwischen dem neuen Rohmaterialbahnhof und der Station Altstetten mit schweren Opfern erworben werden müssen, um sie für die vielleicht doch einmal nötig werdenden künftigen Erweiterungen zu reservieren. Der Vergleich hat also dem Bahnhof Zürich keinen Nachteil gebracht, sondern gerade durch ihn ist die Möglichkeit von Erweiterungen, wie sie in praktischer Voraussicht liegen, gewahrt worden.

Es erhellt aus vorstehender Darstellung, wie wenig die „schwerwiegenden Bedenken“ begründet sind, welche bei der Regierung und dem Stadtrate von Zürich der Vergleich erregt hat, und welche Bewandnis es mit der schweren Schädigung zürcherischer Interessen oder gar solcher der ganzen Ostschweiz hat, welche nach den Äußerungen in der Presse jener Beschluß des Bundesrates zur Folge gehabt haben soll.

Wir hegen ferner die Überzeugung, daß die obigen Ausführungen durch das Expertengutachten, das einzuholen die Regierung von Zürich für notwendig erachtete, nicht widerlegt oder auch nur abgeschwächt werden könnten, auch wenn man voraus-

setzt, daß die Herren Experten, außer mit unbestrittener Fachkenntnis und Erfahrung in solchen Fragen im allgemeinen, ferner mit genügender Kenntnis der ganzen Umbaufrage und der lokalen Bedürfnisse und Verhältnisse an ihre Aufgabe herangetreten seien.

Der Umstand, daß die Zürcher Behörden Monate verstreichen ließen, ehe sie ihre Beschwerde betreffend den Vergleich bei Ihnen einreichten, legt die Vermutung nahe, es sei ihnen mit der Beschwerde vor allem und im Grunde nur darum zu thun gewesen, für Veranstaltung einer Expertise Zeit zu gewinnen, einer Expertise, an der sie Handhabe zu gewinnen hoffen, um neuerdings die ganze Bahnhoffrage aufzurollen. Allein dazu können und wollen wir, soviel an uns, nicht Hand bieten. Es liegt unseres Erachtens kein Grund vor, nachdem die Frage durch unsern Entscheid vom 2. März 1900 für einmal als abschließlich erledigt zu betrachten ist, auf die in der Sache successive getroffenen Entscheidungen neuerdings zurückzukommen und die thatsächlich zum Teil schon vollzogene Lösung in Frage zu ziehen. Die Angelegenheit muß einmal zu Ende geführt werden.

Wenn, wie wir glauben nachgewiesen zu haben, durch unsere Entscheidungen und speciell den Vergleich vom 25. Juni 1900 keine engern oder weitern Verkehrsinteressen geschädigt erscheinen und ebensowenig für eine absehbare Zukunft in verhängnisvoller Weise der Befriedigung eventueller späterer Bedürfnisse präjudiziert wurde, dürfen wir mit um so mehr Nachdruck die Abweisung der Beschwerde beantragen, wenn Sie entgegen unserem in erster Linie gestellten Antrag beschließen sollten, materiell auf dieselbe einzutreten.

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

Bern, den 28. März 1901.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Brenner.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.



**Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Beschwerde des
Regierungsrates des Kantons Zürich und des Stadtrates von Zürich, vom 5. und 6.
Dezember 1900, betreffend den Vergleich in Sachen der Erstellung von
Hauptreparaturwerkstätten de...**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1901
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	14
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	03.04.1901
Date	
Data	
Seite	828-849
Page	
Pagina	
Ref. No	10 019 573

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.