

## Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung über die Erteilung einer Konzession für eine Standseilbahn von Langnau a. A. auf den Albis.

(Vom 14. Dezember 1932.)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

1. Die Sihltalbahn A.-G., Zürich, die A.-G. Heinrich Hatt-Haller, Zürich und die L. von Roll'sche Giesserei, Bern, haben am 18. März 1932 ein Gesuch um Erteilung einer Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Standseilbahn von Langnau a. A. auf den Albis eingereicht.

Das Gesuch wird im allgemeinen Bericht im wesentlichen wie folgt begründet:

Der Personenverkehr der Sihltalbahn bis Langnau-Gattikon habe in den letzten Jahren erheblich zugenommen. Der Grund liege in der Besiedlung dieses Talteiles und dem Wechselverkehr zwischen Uetliberg bzw. dem vordern Teil der Albiskette und der Sihltalbahn. Der Ausflüglerverkehr auf die vordere Albiskette sei dank der Uetlibergbahn, der städtischen Strassenbahn und der Sihltalbahn lebhaft und im Zunehmen begriffen. Dagegen weise der Verkehr auf dem hintern Gebiet der Albiskette, d. h. zwischen Felsenegg und Albishorn keine dem Wert dieser Gegend entsprechende Zunahme auf, trotzdem gerade der Albis mit seinen ausgedehnten Skifeldern im Winter für die Skifahrer ein dankbares Gebiet bilde. Auch gehöre eine Gratwanderung zwischen Felsenegg und Albishorn und weiter zu den schönsten Spaziergängen in der Nähe der Stadt Zürich. Da dieses Gebiet vom Uetliberg her für die Benutzer der Uetlibergbahn erst nach zirka zweistündigem Marsch oder von einer Talstation der Sihltalbahn zwischen Adliswil und Sihlwald nur nach mehr oder weniger mühsamem Aufstieg erreicht werden könne, so müsse die Lösung der Aufgabe, die Ausflügler in kurzer, müheloser Fahrt auf die Albishöhe zu bringen, äusserst dankbar erscheinen. Sobald diese Gegend von Zürich aus rasch und billig mit der Bahn erreicht werden könne, werde der Sport dort zunehmen und dürfte auch die Besiedlung des aussichtsreichen Ostabhanges an der Albisstrasse oberhalb Langnau einsetzen.

Die projektierte Standseilbahn ist als Anschlussbahn an die Sihltalbahn, mit Anpassung des Fahrplanes an letztere, gedacht. Als Ausgangspunkt komme daher nur Langnau in Frage.

2. Einige Zeit später bewarb sich der Gemeinderat von Adliswil mit Eingabe vom 6. Juni 1932 an das Post- und Eisenbahndepartement um die Erteilung einer Konzession für eine Standseilbahn von Adliswil auf die Felsenegg mit Ausgangspunkt Adliswil. Diese Gemeinde, Hauptort des Sihltals, sei heute zum eigentlichen Vorort der Stadt Zürich geworden. Westlich des Dorfes in 1 km Entfernung befinde sich der schönste Aussichtspunkt der Albiskette, die Felsenegg. Zu dieser führe aber von Adliswil bei einer Höhenüberwindung von 340 m ein sehr steiler Weg.

Der Bergwandersport auf der Albiskette vom Uetliberg bis zur Felsenegg habe in den letzten 10 Jahren stark zugenommen und sei ständig in weiterem Zunehmen begriffen. Der sehr gute Besuch der Berggasthöfe Felsenegg und Baldern beweiße, dass diese Gegend der Albiskette ein überaus beliebtes Ausflugsziel sei. Für die Wanderer, die vom Uetliberg her kommen, biete eine Drahtseilbahn von der Felsenegg nach Adliswil einen bequemen Abstieg ins Sihltal. Die Zahl der Besucher der Felsenegg und der Baldern werde noch bedeutend zunehmen, sobald auch der Aufstieg mit einer Bahn erfolgen könne. Die Fahrt von Zürich-Selnau auf die Felsenegg werde mit der Sihltalbahn und der projektierten Drahtseilbahn in 30 Minuten möglich werden. In den letzten Wintern habe sich auf dem von der Felsenegg nach Hinter-Buchenegg abfallenden günstigen Gelände ein reger Skisport entwickelt. Die Bahnverbindung nach der Felsenegg werde daher eine Gelegenheit zum Skisport in nächster Nähe der Stadt für diese selber und, leicht erreichbar, auch für weitere Kreise erschliessen.

Das Reppischtal sowie Vorder- und Hinter-Buchenegg würden eine sehr erwünschte Verkehrsverbesserung nach der Stadt erhalten, da aus dieser Gegend die Milchtransporte nach Adliswil und nach Zürich sehr bedeutend seien.

3. Die Bahngesellschaft Zürich-Uetliberg hat zu beiden Konzessionsgesuchen in ablehnendem Sinne Stellung genommen. Sie bestreitet das Verkehrsbedürfnis für beide Bahnen; sie würden überdies der Uetlibergbahn, deren Personenverkehr ohnehin in den letzten Jahren einen Rückgang zu verzeichnen habe, empfindlich schaden und ihr die finanzielle Grundlage entziehen.

4. Beide Konzessionsgesuche wurden der Regierung des Kantons Zürich zur Vernehmlassung zugestellt. Mit Eingabe vom 25. August 1932 nimmt sie zu den beiden Projekten Stellung.

Das Gesuch der Gemeinde Adliswil für die Drahtseilbahn Adliswil-Felsenegg beantragt die Kantonsregierung abzuweisen. Die Talstation dieser Bahn sei rund 8 km südlich des Bahnhofs Selnau der Zürich-Uetlibergbahn, ihre Bergstation nur rund 6 km südlich derjenigen der gleichen Bahn vorgesehen. Diese geringe Entfernung lasse vermuten, dass eine Drahtseilbahn Adliswil-

Felsenegg zu der bestehenden Uetlibergbahn in Konkurrenz träte. Es sei aber ferner zu berücksichtigen, dass die projektierte Drahtseilbahn im wesentlichen kein neues Verkehrsgebiet erschliessen wurde, da sie im Anschluss an die Sihltalbahn im grossen und ganzen dasselbe Gebiet mit ein und demselben Teilstück der Albiskette in einer Länge von rund 6 km verbinden solle wie die elektrische Uetlibergbahn. Daraus lasse sich deutlich die Gefahr der Konkurrenzierung dieser Bahn erkennen. Zudem bestehe für eine Drahtseilbahn Adliswil-Felsenegg auch kein allgemeines Verkehrsbedürfnis und damit auch kein öffentliches Interesse.

Anders verhalte es sich mit dem andern Projekt, der Standseilbahn Langnau-Albis, die in einer kaum mehr zum Einzugsgebiet der Uetlibergbahn gehörenden Gegend vorgesehen sei und von dieser Bahn rund 9 km entfernt wäre. Das Interessengebiet der Uetlibergbahn durfte nur bis zur Felsenegg reichen. Eine Konkurrenzierung durch eine Standseilbahn Langnau-Albis erscheine somit so gut wie ausgeschlossen. Es könne vielmehr angenommen werden, dass eine Mehrbelebung der Albiskette durch eine Standseilbahn Langnau-Albis auch den Verkehr der Uetlibergbahn steigern werde. Das Konzessionsbegehren lasse sich aber auch vom Standpunkt des öffentlichen Interesses aus befürworten. Eine Bahn von Langnau auf den Albis werde ein Gelände mit beliebten Ausflugszielen, die schon heute eine grosse Anziehungskraft ausübten, noch bedeutend anziehender machen. Es sei auch mit einer Besiedelung des aussichtsreichen Ostabhanges zu rechnen. Ohne Zweifel werde auch der Verkehr der Sihltalbahn gefördert, besonders wenn die beiden Bahnen, wie vorgesehen, gemeinsam betrieben würden und deshalb voraussichtlich verschiedene Erleichterungen gewährt werden könnten. Aus diesen Gründen zieht der Regierungsrat des Kantons Zurich eine Standseilbahn Langnau-Albis dem Projekt Adliswil-Felsenegg vor und befürwortet das Konzessionsgesuch der Sihltalbahn und Mitbeteiligten.

5. Die charakteristischen Verhältnisse der beiden Projekte sind folgende.

	Langnau-Albis	Adliswil-Felsenegg
Länge der Bahn {	in Bahnneigung . . . . .	1118 m
	horizontal . . . . .	1060 m
Höhenkoten {	untere Station . . . . .	463,00 m
	obere Station . . . . .	785,68 m
Sektionen . . . . .	1	1
Spurweite Meter . . . . .	1,0	1,0
Steigungen . . . . .	6,05—27%	14,7—54,5%
Minimalradien auf offener Strecke . . . . .	300 m	200 m
Tunnellänge . . . . .	—	91 m
Wagen . . . . .	2 à 100 P	2 à 60 P
Geschwindigkeit m/sek. . . . .	4,0 m	2,5 m

	Langnau-Albis	Adliswil-Felsenegg
Fahrzeit Minuten . . . . .	9	7,5
Stundenleistung in jeder Richtung mit 2' Umschlagszeit (Personen) . . . . .	545	380
Güterverkehr . . . . .	ja	ja
Betriebssystem . . . . .	elektrisch	elektrisch
Betriebsdauer . . . . .	ganzjährig	ganzjährig
Kostenvoranschlag {	total . . . . .	Fr. 1,150,000
	pro km. . . . .	» 527,523
angenommene Reisendenzahl minimal . . . . .	120,000	140,000
konzessionsmässige Taxen: Bergfahrt . . . . .	Fr. 1.20	Fr. 1.—
	Talfahrt . . . . .	» —.80
	Retour . . . . .	» 1.60
	Gepäck . . . . .	» 1.50
	Güter . . . . .	» 1.20
Einnahmen . . . . .	» 130,000	» 108,000
Ausgaben . . . . .	» 58,600	» 40,000
Überschuss der Einnahmen . . . . .	» 76,400	» 68,000

6. Vergleich der Vor- und Nachteile: Aus der vorstehenden Gegenüberstellung ergibt sich, dass die von der Gemeinde Adliswil projektierte Bahn ungefähr halb so lang und dementsprechend auch billiger ist als das Langnauer-Projekt der Sihltalbahn. Auch das Längenprofil, das allerdings grössere Steigungen (maximal 54,5 gegen 27%) aufweist, ist günstiger als dasjenige des Langnauer Projektes, das die Verwendung von Ballastseilen erfordert. Dagegen ist die Stundenleistung des Adliswilerprojektes von nur 380 Personen in jeder Richtung im Vergleich mit dem andern wesentlich geringer.

In volkswirtschaftlicher und verkehrspolitischer Beziehung ist das Langnauerprojekt nach der Auffassung der Kantonsregierung demjenigen der Gemeinde Adliswil wesentlich überlegen. Der Regierungsrat des Kantons Zürich spricht sich denn auch eindeutig zugunsten jenes Projektes aus und lehnt das zweite bestimmt ab.

7. Wir erachten die Beurteilung der Sachlage durch die kantonale Behörde als zutreffend, insbesondere auch hinsichtlich der von der Uetlibergbahn befürchteten Konkurrenz. Gegen die Erteilung einer Konzession für eine Standseilbahn Langnau-Albis haben wir im übrigen grundsätzlich keine Einwendungen zu erheben. Wir stehen daher nicht an, Ihnen die Konzessionierung dieses Projektes, unter Abweisung desjenigen der Gemeinde Adliswil, zu beantragen.

Mit dem Inhalte des Konzessionsentwurfes, der dem üblichen Konzessionsinhalte entspricht, sind sowohl die Konzessionsbewerber wie auch die Kantonsregierung einverstanden.

Wir empfehlen Ihnen den nachstehenden Bundesbeschlussentwurf zur Annahme und benützen den Anlass, Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 14. Dezember 1932.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**Motta.**

Der Vizekanzler:

**Leimgruber.**

(Entwurf.)

## **Bundesbeschluss**

über die

**Konzession einer Standseilbahn von Langnau a. A. auf den Albis.**

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

der Eingabe eines Konsortiums, bestehend aus der Sihltalbahn A.-G., Zürich, der A.-G. Heinrich Hatt-Haller, Zürich, und der L. von Roll'schen Giesserei, Bern, vom 18. März 1932,

einer Eingabe der Gemeinde Adliswil, bei Zürich, vom 6. Juni 1932, der Vernehmlassung des Regierungsrates des Kantons Zürich vom 25. August 1932,

einer Botschaft des Bundesrates vom 14. Dezember 1932,

beschliesst:

### I.

Dem im Eingang genannten Konsortium wird zuhanden einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer Standseilbahn von Langnau a. A. auf den Albis unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen erteilt:

## 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 Bahn wird als Nebenbahn im Sinne des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 erklärt.

## Art. 3.

Die Konzession wird auf die Dauer von 80 Jahren, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

## Art. 4.

Der Sitz der zu bildenden Aktiengesellschaft wird in Zürich sein.

## Art. 5.

Die Mehrheit der Direktion, des Verwaltungsrates und eines allfälligen Verwaltungsratsausschusses soll aus Schweizerbürgern, die ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, gebildet werden.

Das ständige Personal soll aus Schweizerbürgern bestehen.

## Art. 6.

Binnen einer Frist von vierundzwanzig Monaten, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, sind dem Bundesrat die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft zur Genehmigung einzureichen. Innert sechs Monaten nach der Plangenehmigung ist mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu beginnen.

Binnen zwölf Monaten, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die ganze konzessionierte 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 Bundesrat 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. 8.

Die vom Bundesrat aus militärischen Rücksichten verlangten Erweiterungs- und Ergänzungsbauten sowie Zerstörungsvorkehren hat die Gesellschaft auf ihre Kosten auszuführen.

## Art. 9.

Die Bahn wird mit Spurweite von 1,0 m erstellt und elektrisch betrieben.

## Art. 10.

Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zutage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen usw., sind Eigentum des Kantons Zürich und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

## Art. 11.

Den eidgenössischen Aufsichtsbeamten ist zu jeder Zeit freier Zutritt zu allen Teilen der Bahn zu gewähren sowie das zur Vornahme der Untersuchung nötige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

## Art. 12.

Der Bundesrat kann verlangen, dass Beamte oder Angestellte der Bahn, die in der Ausübung ihres Dienstes zu begründeten Klagen Anlass geben und gegen die nicht von der Gesellschaft selbst eingeschritten wird, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nötigenfalls entlassen werden. Das gleiche gilt gegebenenfalls gegenüber Mitgliedern der Verwaltung, denen vorübergehend oder dauernd Dienstverrichtungen eines Beamten oder Angestellten übertragen sind.

## Art. 13.

Die Gesellschaft übernimmt die Beförderung von Personen, Gepäck und Stückgütern.

## Art. 14.

Im allgemeinen ist der Gesellschaft anheimgestellt, die Zahl der täglichen Züge und deren Kurszeiten festzusetzen. Immerhin sind alle dahergigen Projekte, welche sich auf fahrplanmässige Züge beziehen, dem Post- und Eisenbahndepartement vorzulegen und dürfen vor ihrer Genehmigung nicht vollzogen werden.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat festgesetzt.

## Art. 15.

Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit nur einer Klasse verwenden, deren Typus vom Bundesrat genehmigt werden muss.

## Art. 16.

Für die Beförderung von Personen können Taxen bis zum Betrag folgender Ansätze für die Person und die ganze Linie bezogen werden:

Für die Bergfahrt. . . . .	Fr. 1.20
Für die Talfahrt . . . . .	» —.80
Für die Hin- und Rückfahrt. . . . .	» 1.60

Kinder unter vier Jahren sind taxfrei zu befördern, sofern für sie kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird. Für Kinder zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zwölften Altersjahr darf die Hälfte der Taxe erhoben werden.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, zu Bedingungen, die im Einvernehmen mit dem Bundesrat aufzustellen sind, Abonnementsbillete zu ermässiger Taxe auszugeben.

#### Art. 17.

Jeder Reisende ist berechtigt, 10 Kilogramm Reisegepäck taxfrei zu befördern, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Wagen untergebracht werden kann.

Für anderes Reisegepäck und für Stückgüter können für die ganze Strecke (Bergfahrt oder Talfahrt) für je 100 Kilogramm Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

Gepäck . . . . .	Fr. 1.50
Güter . . . . .	» 1.20

Die Mindesttaxe für eine Sendung wird vom Bundesrat festgesetzt.

#### Art. 18.

Das Gewicht wird bei Gütersendungen bis auf 20 Kilogramm für volle 20 Kilogramm und bei Gepäcksendungen bis auf 10 Kilogramm für volle 10 Kilogramm gerechnet. Das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt.

#### Art. 19.

Die in Art. 16 und 17 aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen nur den Transport von Station zu Station. Das Gepäck und die Stückgüter sind von den Aufgebern an die Stationsplätze aufzuliefern und von den Adressaten auf der Bestimmungsstation abzuholen. Das Auf- und Abladen ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe hierfür in der Regel nicht erhoben werden.

#### Art. 20.

Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind Reglemente und Tarife aufzustellen.

#### Art. 21.

Sämtliche Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate ehe die Bahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen.

#### Art. 22.

Das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transporttaxen ist verhältnismässig herabzusetzen, wenn der Jahresgewinn in sechs aufeinanderfolgenden Jahren im Durchschnitt und für jedes einzelne der drei



letzten Jahre 6% des Aktienkapitals übersteigt, sofern nicht die Gesellschaft den Bedürfnissen der Bevölkerung durch Gewährung anderer Preiserleichterungen oder durch Einführung von Verkehrsverbesserungen genügend Rechnung trägt. Kann hierüber eine Verständigung zwischen dem Bundesrat und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet die Bundesversammlung.

#### Art. 23.

Wenn der Jahresgewinn in drei aufeinanderfolgenden Jahren 2% des Aktienkapitals nicht erreicht, erlangt die Gesellschaft ein Anrecht auf angemessene Erhöhung des nach gegenwärtiger Konzession zulässigen Höchstbetrages der Beförderungspreise. Über das Mass der Erhöhung entscheidet der Bundesrat.

#### Art. 24.

Die Gesellschaft ist verpflichtet:

- a. einen Reservefonds, dessen Mittel zur Bestreitung ausserordentlicher Ausgaben infolge von Naturereignissen, Unfällen und Krisen sowie zur Deckung allfälliger Fehlbeträge dienen sollen, zu äufnen durch jährliche Rücklage von mindestens 5% des Jahresgewinnes, bis 10% des Aktienkapitals erreicht sind;
- b. für das Personal eine Krankenkasse einzurichten oder es bei einer Krankenkasse zu versichern;
- c. für das Personal eine Dienstalterskasse oder Pensionskasse zu gründen oder das Personal bei einer Anstalt zu versichern, wenn der Jahresgewinn in drei aufeinanderfolgenden Jahren 4% des Aktienkapitals übersteigt;
- d. die Reisenden bei einer Anstalt oder einem Eisenbahnverband gegen diejenigen Unfälle zu versichern, für die sie gemäss den geltenden gesetzlichen Bestimmungen haftpflichtig ist.

#### Art. 25.

Für die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Bundes, oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Zürich, gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens 30 Jahre nach Eröffnung des Betriebes und von da an je auf 1. Januar eines Jahres erfolgen. Vom Entschluss des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem Eintritte desselben Kenntnis zu geben.
- b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigentümer der Bahn mit ihrem Betriebsmaterial und aller übrigen Zugehör. Immerhin bleiben die Drittmannsrechte hinsichtlich der 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 nicht Genüge getan werden,

so ist ein verhältnismässiger Betrag von der Rückkaufsumme in Abzug zu bringen.

- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Januar 1967 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Kalenderjahre, die dem Zeitpunkt in welchem der Rückkauf der Gesellschaft angekündigt wird, unmittelbar vorangehen; sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1967 und 1. Januar 1982 erfolgt, den 22½fachen Wert; wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1982 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Wert des oben beschriebenen Reinertrages — unter Abzug des Erneuerungsfonds.

Bei Ermittlung des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzessionierte Eisenbahnunternehmung 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 welcher letzteren auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder dem Erneuerungsfonds 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, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

#### Art. 26.

Hat der Kanton Zürich den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 25 vorgesehen ist, jederzeit auszuüben, und der Kanton Zürich hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

#### II.

Das von der Gemeinde Adliswil eingereichte Konzessionsgesuch für den Bau und Betrieb einer Standseilbahn Adliswil-Felsenegg vom 6. Juni 1982 wird abgewiesen.

#### III.

Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge dieses Beschlusses, der am in Kraft tritt, beauftragt.

## **Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Erteilung einer Konzession für eine Standseilbahn von Langnau a. A. auf den Albis. (Vom 14. Dezember 1932.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1932
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	52
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	2916
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	21.12.1932
Date	
Data	
Seite	1112-1121
Page	
Pagina	
Ref. No	10 031 860

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.