Kanton Zürich
Staatsarchiv

Zürcher Gesetzessammlung seit 1803 online
http://www.staatsarchiv.zh.ch/query

Signatur	**StAZH OS 24 (S. 138-145)**
Titel	**Beschluss des Regierungsrates betreffend Konzessionirung einer Strassenbahn vom Kreuzplatz (Zürich V) durch den Zeltweg: und Seilergraben bis zum Hauptbahnhof Zürich.**
Ordnungsnummer	
Datum	27.02.1896

[S. 138] Der Regierungsrat,

nach Einsicht:

a) eines Konzessionsgesuches des Stadtrates Zürich,

b) eines Berichtes und Antrages der Direktion der öffentlichen Arbeiten,

beschliesst:

Dem Stadtrate von Zürich wird zu Handen der Stadtgemeinde die Bewilligung erteilt für den Bau und Betrieb einer elektrischen Strassenbahn vom Kreuzplatz (Zürich V) durch den Zeltweg, die Heimstrasse, den Hirschen- und Seilergraben über die Bahnhofbrücke bis zum Hauptbahnhof Zürich, unter folgenden Bedingungen:

A. Allgemeines.

Art. 1. Es sollen die in der Kantonalkompetenz von den zuständigen Behörden erlassenen Vorschriften, sowie die jeweiligen Bundesgesetze und alle übrigen Vorschriften der Bundesbehörden über den Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen, soweit solche auf die Strassenbahnen als anwendbar erklärt werden, jederzeit genaue Beachtung finden. // [S. 139]

Art. 2. Die Bewilligung wird auf die Dauer von fünfzig Jahren, vom Tage der Konzessionserteilung durch die Bundesbehörden an gerechnet, erteilt, vorbehalten die Rückkaufsbestimmungen.

Art. 3. Durch die Bewilligung der Anlage und des Betriebes der Strassenbahn werden weder Eigentumsverhältnisse noch Hoheitsrechte in weitergehendem Sinne verändert, als in vorliegender Konzession ausdrücklich zugestanden ist. Die von der Unternehmung gelegten Schienen und der ihr zur Benutzung dienende Strassengrund sollen, soweit es mit dem Betrieb der Strassenbahn vereinbar ist, für den anderweitigen Verkehr (Fussgänger und Fuhrwerke) benutzt werden dürfen.

Die im öffentlichen Grunde befindlichen Teile der Bahn dürfen nicht zu Gunsten Dritter verpfändet werden.

Art. 4. Sofern sich über den Umfang der zulässigen Inanspruchnahme des öffentlichen Grundes, die aufzustellenden speziellen Vorschriften, oder über Einzelheiten der Ausführung Anstände ergeben, entscheidet darüber der Regierungsrat.

Art. 5. Durch Konzessionserteilung seitens der zuständigen Behörden kann auch ändern Strassenbahnunternehmungen die Benutzung dieser Strassen gestattet

© by Staatsarchiv des Kantons Zürich 2016

werden. Dieses Recht wird der «Elektrischen Strassenbahn» von vorneherein zugesichert.

Die Priorität des Baues richtet sich nach der Leistung des Finanzausweises.

Der letztere wird für die vorliegende Konzession als geleistet betrachtet, wenn die Stadtgemeinde die Ausführung der Bahn beschlossen hat.

Art. 6. In dem in Art. 5 Abs. 1 und 2 bezeichneten Falle haben je die andern Bahnen das Recht zur Mitbenutzung der Geleise gegen angemessene Entschädigung, welche auf Grund der Selbstkosten für Anlage, Betrieb und Unterhalt mit einem angemessenen Zuschläge für Verwaltung im Streitfälle vom Bundesgerichte festgesetzt wird. Der Erbauer beziehungsweise Inhaber der Linie ist berechtigt, für die Erfüllung der diesbezüglichen Verpflichtungen von der mitbenutzenden Strassenbahn Sicherheit zu verlangen. // [S. 140]

Die betreffenden Strecken sind als Gemeinschaftsstrecken zu betreiben und es unterliegen die Vereinbarungen der Konzessionäre über den Betrieb und den Bahnunterhalt der Genehmigung des Regierungsrates.

Auf den Gemeinschaftsstrecken sind von den Konzessionären in der Regel gleiche Taxen zu erheben.

Nach Leistung des Finanzausweises und Bau der Bahn werden Konzessionen für die von der Bahn benützten Strassen nicht mehr erteilt, wenn sich die neue Unternehmung im wesentlichen als blosse Konkurrenzunternehmung darstellt, insofern wenigstens der Erbauer beziehungsweise Inhaber der Bahn dieselbe in einer den Verkehrsverhältnissen entsprechenden Weise betreibt.

Art. 7. Der Regierungsrat ist berechtigt, auch nach Genehmigung der eingereichten Vorlagen jederzeit Aenderungen zu verlangen, wenn solche durch Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes der Bahn und des Verkehrs in den benutzten Strassen geboten sind. Anderseits hat die Stadt für alle allfälligen Abweichungen von den ursprünglichen Vorlagen vor deren Ausführung in gleicher Weise wie für die ursprünglichen Eingaben die Zustimmung des Regierungsrates einzuholen.

Art. 8. Der Regierungsrat und dessen Organe sind berechtigt, über die Innehaltung der in dieser Konzession aufgestellten Verpflichtungen der Konzessionärin Aufsicht zu üben.

Den Kantonalbeamten, welchen die Oberaufsicht über das städtische Strassenwesens obliegt, hat die Bahnverwaltung behufs Erfüllung ihrer Aufgabe zu jeder Zeit Einsicht von allen Teilen der Bahn und des Materials zu gestatten, und das zur Untersuchung nötige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

Die betreffenden Beamten sind auf ihren Diensttouren taxfrei zu befördern.

Art. 9. Der Regierungsrat kann verlangen, dass Beamte oder Angestellte der Bahnverwaltung, welche in der Ausübung ihrer Funktionen zu begründeten Klagen Anlass geben, und gegen welche die Stadtbehörde nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nötigenfalls entlassen werden. // [S. 141]

Art. 10. Der Staat bezieht für die Konzessionserteilung eine vom Regierungsrate festzusetzende einmalige Konzessionsgebühr, welche 250 Franken per Kilometer nicht übersteigen soll.

© by Staatsarchiv des Kantons Zürich 2016

B. Anlage und Bau der Bahn.

Art. 11. Binnen einer Frist von 3 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes durch die Bundesbehörden an gerechnet, sind die technischen und finanziellen Vorlagen für das Unternehmen dem Regierungsrate einzureichen. Die erstern haben zu bestehen in Situationsplan, Längenprofil, typischen Querprofilen, Detailzeichnungen des Oberbaues, der Leitung, des Rohmaterials und allfälliger Hochbauten.

Die zum Konzessionsgesuch eingereichten Pläne sind nur für das Trace im allgemeinen massgebend. Für die genaue Lage des Geleises in den Strassen, die Konstruktion und Anordnung der Leitung, überhaupt für alle Details bleibt die Genehmigung der oben verlangten Vorlagen vorbehalten.

Art. 12. Die Bauarbeiten sind spätestens sechs Monate nach Erteilung der Baubewilligung durch den Bundesrat zu beginnen und es ist die Bahn spätestens 12 Monate nach Beginn der Bauarbeiten in Betrieb zu setzen.

Art. 13. Die Linie wird vorläufig einspurig ausgeführt, mit Ausnahme der als Ausweichstellen nötigen doppelspurigen Strecken.

Art. 14. Die Spurweite der Bahn soll einen Meter betragen.

Art. 15. Die erforderlichen Profildimensionen, insbesondere die Breite des freibleibenden Strassenstreifens, setzt der Regierungsrat nach Anhörung der Stadtbehörden für die von der Bahn benutzten Strassenstrecken anlässlich der Genehmigung der Baupläne fest.

Es ist dafür zu sorgen, dass der Abstand des Rollmaterials bezw. der Ladungen von Häusern, Mauern, Einzäunungen u. s. w. in der Regel an keiner Stelle weniger als 1 Meter betrage.

Art. 16. Alles Material, welches zur Herstellung des Geleises benutzt wird, soll bester Qualität sein. Bei dessen Aus- // [S. 142] wahl und Verwendung ist eine möglichste Beschränkung der Reparaturen und damit des Aufbrechens der Strassenfläche anzustreben.

Art. 17. Das Einlegen der Geleise bezw. Kabel soll in einer für den Strassenverkehr möglichst unschädlichen Weise geschehen, und es sind allfällige Schädigungen an der Strasse unverzüglich auszubessern und dieselbe in gehörigen Zustand zu stellen.

C. Unterhalt der Strassen. Betrieb der Bahn.

Art. 18. Durch den Schneebruch für die Bahn soll der übrige Strassenverkehr möglichst wenig gehemmt werden.

Art. 19. Als Betriebskraft wird der elektrische Strom verwendet, der durch Drähte, welche mindestens 5,5 m über dem Scheitelpunkt der Strasse liegen müssen, eventuell durch Kabel, den auf den Wagen befindlichen Motoren zugeführt wird. Die Spannung soll 600 Volt nicht übersteigen. Die Rückleitung des Stromes geschieht durch die Schienenanlage.

Art. 20. Jede Aenderung des Betriebssystems bedarf der Genehmigung durch den Regierungsrat.

Art. 21. Das Zusammenkuppeln von Fahrzeugen bedarf der Bewilligung des Regierungsrates.

© by Staatsarchiv des Kantons Zürich 2016

Art. 22. Die Fahrgeschwindigkeit soll 15 Kilometer, in Kurven 10 Kilometer per Stunde nicht übersteigen.

Der Regierungsrat behält sich überdies vor, sofern auf Grund gemachter Erfahrungen das Bedürfnis sich herausstellt, für das ganze Netz oder für besonders schwierige Strecken die Einhaltung geringerer Geschwindigkeiten zu verlangen.

Art. 23. Für den Betrieb wird übrigens die Aufstellung einer Polizeiverordnung durch die Stadt, welche der Genehmigung des Regierungsrates bedarf, ausdrücklich vorbehalten.

Art. 24. Bezüglich Dauer der täglichen Dienstzeit und Zahl der auszuführenden Fahrten ist der Fahrplan massgebend. Für Fahrten ausserhalb der regelmässigen Betriebsstunden ist die Genehmigung des Regierungsrates einzuholen. // [S. 143]

Die Stadtbehörden sind unter Vorbehalt der Genehmigung durch den Regierungsrat berechtigt, in ausserordentlichen Fällen, wie Feste, öffentliche Aufzüge, oder wenn Arbeiten im Strassengebiet den Verkehr schwierig oder gefährlich machen, zeitweise die Einstellung des Betriebs der ganzen Linie oder einzelner Teile derselben anzuordnen.

Art. 25. Die Wagen führen nur eine Klasse.

Art. 26. Die Unternehmung ist berechtigt, für jede Befahrung der ganzen Strecke oder eines Teils derselben 10 Rappen für den ersten und 5 Rappen für jeden folgenden Kilometer zu beziehen.

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

Art. 27. Für Fahrten ausserhalb der regelmässigen Betriebszeit dürfen mit Genehmigung des Regierungsrates höhere Taxen bezogen werden.

Art. 28. Die Konzessionärin ist zur Ausgabe von Einzeln- und Kollektivabonnementen zu ermässigten Preisen verpflichtet.

Art. 29. Sie ist ferner verpflichtet, Einzelbillete und Abonnemente für die Benutzung der eigenen und anderer Strassenbahnen in direkter Fahrt auszugeben.

Ueber allfällige Anstände zwischen den bei der Ausgabe direkter Billete beteiligten Strassenbahnen entscheidet der Regierungsrat.

Art. 30. Die Unternehmung übernimmt blos die Beförderung von Personen, sowie von Gepäck, bis auf 50 Kg. Gewicht. Das Handgepäck ist soweit taxfrei, als es ohne Belästigung der Mitreisenden untergebracht werden kann; soweit dafür besonderer Platz in Anspruch genommen wird, ist für solches die Personentaxe zu bezahlen.

Die Einrichtung eines Güterdienstes seitens der Konzessionärin bedarf der Bewilligung des Regierungsrates; derselbe kann seinerseits die Konzessionsinhaberin zu einer solchen Erweiterung ihres Betriebes anhalten. Für den Güterdienst sind besondere Taxen und Vorschriften aufzustellen.

Art. 31. Die sämtlichen Reglemente, Tarife, Fahrpläne etc. sind, bevor sie den Bundesbehörden eingereicht werden, dem Regierungsrat zur Genehmigung vorzulegen. // [S. 144]

© by Staatsarchiv des Kantons Zürich 2016

D. Rückkauf der Bahn. Hinfall und Uebertragung der Konzession.

Art. 82. Der Kanton Zürich ist befugt, zu jeder Zeit die infolge dieser Konzession erstellte Strassenbahn gegen eine in Ermanglung einer Einigung durch das Bundesgericht zu bestimmende Entschädigung zurückzukaufen.

Vom Entschlusse des Rückkaufs ist der Stadt Zürich zwei Jahre vor dem Eintritt des Rückkaufes Kenntnis zu geben.

Art. 33. Die Rückkaufssumme wird, falls der Rückkauf in den ersten 15 Jahren, vom Datum der Bundeskonzession an gerechnet, erfolgt, im Betrage der Anlagekosten nebst Zins zu 5 % des Anlagekapitals seit Beginn des Betriebes bestehen, wogegen dem Kanton zur Abrechnung an diesem Zinse der auf die Dauer des Konzessionsbetriebes entfallende Reingewinn und der aus den Betriebsergebnissen gebildete Reservefond gutzuschreiben sind. Uebersteigen der Reingewinn und der Reservefond den Zins, so bleibt der Ueberschuss der Konzessionärin.

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

Art. 34. Erfolgt der Ankauf nach Ablauf der ersten 15 Jahre durch den Kanton, so wird die Rückkaufssumme bis zum 30. Jahre das 20fache und bis zum 50. Jahre das 15fache des durchschnittlichen Reinertrages der letzten 10 Jahre betragen, immerhin in der Meinung, dass die Entschädigung nicht weniger als die ursprünglichen Anlagekosten und nicht mehr als das anderthalbfache derselben betragen darf.

Für die Berechnung des Reinertrages ist die Gewinn- und Verlustrechnung massgebend, nachdem aus derselben der jeweilige Saldovortrag und die Einlagen in den Erneuerungsfond und den Reservefond (Amortisationsfond, Unfallfond und sonstige Spezialreserven), sowie die Verwendungen aus denselben und die Erträgnisse dieser Fonds und allfällig weiterer Kapitalien entfernt sein werden, welche nicht zur Anlage der Bahn verwendet worden sind. Dagegen fallen dann der Erneuerungsfond und der Reservefond ohne weiteres dem Staat zu. // [S. 145]

Art. 35. Im Falle der Nichteinhaltung der in den Art. 10 und 11 aufgestellten Fristen, sowie der Nichterfüllung der Vorschriften dieser Bewilligung und Nichtbeachtung bezüglicher Mahnung kann der Regierungsrat die Konzession als verwirkt erklären.

In diesem Falle sind die Bauten und die übrigen Bestandteile der Bahn, soweit dieselben auf dem öffentlichen Grunde liegen, einem allfällig anderweitigen Unternehmer, dem die betreffende Konzession erteilt worden ist, unentgeltlich zur Verfügung zu stellen. Ausserdem haftet in diesem Falle die Stadt auch für alle Kosten, welche durch anderweitige Fortführung des Unternehmens entstehen.

© by Staatsarchiv des Kantons Zürich 2016

Art. 36. Eine Uebertragung dieser Bewilligung auf einen andern Unternehmer, sowie die Betriebsverpachtung der Bahn und die diesbezüglichen Verträge bedürfen der Genehmigung durch den Regierungsrat, welcher dannzumal die erforderlich scheinenden Aenderungen der Konzession vornehmen wird.

Zürich, den 27. Februar 1896.

Vor dem Regierungsrate,
Der Staatsschreiber:
Stüssi.

[Transkript: OCR (Überarbeitung: sef)/12.11.2015]

© by Staatsarchiv des Kantons Zürich 2016