Beschluss des Regierungsrates

betreffend

Konzessionirung einer Strassenbahn von der Quaibrücke bis zur Kirche Fluntern und von der Leonhardstrasse durch die Tannen- und Universitätsstrasse bis zur Rigistrasse nebst der Verbindung der beiden Stücke durch die Plattenstrasse.

(Vom 7. Februar 1895.)

Der Regierungsrat,

nach Einsicht:

a) eines Konzessionsgesuches der Gesellschaft der Zentralen Zürichbergbahn vom 8. September 1894;
b) einer Vernehmlassung des Stadtrates Zürich vom 6. Oktober 1894,
c) einer Konzession des Stadtrates Zürich an die Zentrale Zürichbergbahn für eine Strassenbahn Quaibrücke bis Kirche Fluntern mit Abzweigung von der Plattenstrasse bis zur Universitätsstrasse vom 3. März 1894;
d) einer Konzession des Stadtrates Zürich an die Firma A. Grether & Cie. in Zürich für eine Strassenbahn in der Tannen- und Universitätsstrasse bis zur Rigistrasse vom 16. Mai 1894;
e) eines Antrages der Direktion der öffentlichen Arbeiten,

beschliesst:

Der Aktiengesellschaft der Zentralen Zürichbergbahn in Zürich wird in Abänderung beziehungsweise Erweiterung der dem Herrn Dr. C. Ausderau in Zürich-Fluntern unterm 9. Dezember 1892 erteilten Konzession für eine Strassenbahn vom Sonnenquai nach Fluntern die Bewilligung erteilt zum Bau und Betrieb folgender elektrischer Strassenbahnlinien:

a) Von der Quaibrücke durch die Rämistrasse, die Zürichberg-, Platten-, Gloria- und Nägelistrasse bis zur Kirche Fluntern;
b) vom Anfangspunkt der Gloriastrasse durch die Plattenstrasse bis zum südlichen Anfangspunkt der Universitätsstrasse;
c) von der Leonhardstrasse durch die Tannen- und Universitätsstrasse bis zur Rigistrasse,

unter folgenden Bedingungen:

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.

Art. 2. Die vom Stadtrat Zürich erteilten Konzessionen für diese Linien werden insoweit anerkannt und vorbehalten, als sie mit der gegenwärtigen kantonalen Konzession nicht im Widerspruche stehen.

Art. 3. Die Bewilligung wird auf die Dauer von fünfzig Jahren, vom Tage der Konzessionserteilung durch die Bundesbehörden an gerechnet, erteilt, vorbehalten die Rückkaufs- resp. Heimfallsbestimmungen.

Art. 4. Der Konzessionsinhaber hat sein rechtliches Domizil in Zürich zu nehmen.

Art. 5. Die Direktion und der Verwaltungsrat oder weitere Ausschuss sollen ausschliesslich aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen. Der Regierungsrat ist berechtigt, ein bis zwei Mitglieder des Verwaltungsrates zu wählen.

Art. 6. Durch das bewilligte Einlegen der Geleise und die Anbringung der Drahtleitung bezw. Legung der Kabel im öffentlichen Grund und durch den Betrieb der Strassenbahn durch den Unternehmer werden weder Eigentumsverhältnisse noch Hoheitsrechte in weitergehendem Sinne verändert, als durch die vorliegende Bewilligung ausdrücklich zugestanden ist. Demgemäss dürfen die vom Unternehmer gelegten Schienen und

der ihm zur Benutzung dienende Strassengrund, soweit es mit dem Betrieb der Strassenbahn vereinbar ist, für den anderweitigen Verkehr (sowol Fussgänger- als gewöhnlichen Fahrverkehr) benutzt werden, und es erwachsen aus der Ausübung dieses Rechtes für den Unternehmer keinerlei Entschädigungsansprüche.

Die Geleiseanlagen und das davon berührte Grundeigentum dürfen nicht zu Gunsten Dritter verpfändet werden.

Art. 7. Sofern sich über den Umfang der zulässigen Inanspruchnahme des öffentlichen Grundes, die aufzustellenden speziellen Vorschriften, oder über Einzelheiten der Ausführung Anstände ergeben, entscheiden darüber die Oberbehörden, in letzter Linie der Regierungsrat.

Art. 8. Die Spurweite der Bahn soll einen Meter betragen. Die Bahn wird, mit Ausnahme der Strecke Quaibrücke-Heimplatz, vorläufig einspurig mit den erforderlichen Ausweichgeleisen erstellt. Die Strecke Quaibrücke-Heimplatz wird mit der Elektrischen Strassenbahn Zürich (Strecke Quaibrücke-Römerhof) als Gemeinschaftsstrecke betrieben.

Art. 9. Durch Konzessionserteilung seitens der zuständigen Behörden kann auch andern Strassenbahnunternehmungen die Mitbenutzung der Bahn gegen angemessene im Streitfalle durch das Bundesgericht festzusetzende Entschädigung gestattet werden.

Der Konzessionsinhaber ist berechtigt, für die Erfüllung der bezüglichen Verpflichtungen von der mitbenutzenden Strassenbahn Sicherheit zu verlangen.

Art. 10. Die Lage der Bahn in den Strassen soll den öffentlichen Interessen des Verkehrs der Fussgänger und der Fuhrwerke und den Anforderungen eines rationellen Strassenunterhaltes genügen, sowie auf die im Strassengrunde liegenden oder noch zu legenden öffentlichen Leitungen jeder Art Rücksicht nehmen und ferner den Interessen der anstossenden Liegenschaften bestmöglich Rechnung tragen.

Art. 11. Das Geleise soll eine mindestens 25 cm starke Steinbettunterlage erhalten und ist derart in die Strassenoberfläche einzulegen, dass die Strassenwölbung erhalten bleibt,

und dass es den Fuhrwerk- und Personenverkehr in keiner Weise erschwert.

Durch geeignete Vorkehrungen ist für gehörigen Wasserabfluss zu sorgen.

Art. 12. Das Einlegen der Schienen und bezw. Kabel soll in einer den Strassenverkehr möglichst wenig hemmenden Weise geschehen und es sind die Schädigungen an den Strassen unverzüglich auszubessern. Die gepflästerten Strassenstrecken müssen nach dem Bau wieder gepflästert und die chaussirten Strassen in guten Stand gestellt werden.

Diejenigen Strecken der Strassenbahn, welche eine Steigung von über 5 % aufweisen, werden von der Stadt auf Rechnung der Unternehmung innerhalb und ausserhalb der Schienen auf eine Gesamtbreite von 2 m gepflästert. Diese Pflicht erstreckt sich auch auf solche kürzere Strecken, welche, wie z. B. Kurven, mit geringerem Gefälle in Strecken mit Gefäll über 5 % eingeschaltet sind.

Die Ausweichstellen müssen in gleicher Weise gepflästert werden.

In der Ausführung dieser Arbeiten, sowie auch aller späteren Unterhaltungsarbeiten ist den Anordnungen der Strassenaufsichtsorgane Folge zu leisten.

Art. 13. Ueberall, wo in Folge der Bahnbaute Veränderungen oder Korrektionen der Strassen, Verlegungen von Leitungen u. s. w. notwendig werden, haben dieselben im Einverständnisse mit der Stadt auf Kosten des Konzessionsinhabers zu geschehen.

Art. 14. Alles Material, welches zur Herstellung des Geleises und der Leitung benutzt wird, soll von bester Qualität sein. Bei dessen Auswahl und Verwendung ist eine grösstmögliche Beschränkung der Reparaturen und damit des Aufbrechens der Strassen anzustreben.

Art. 15. Als Betriebskraft wird der elektrische Strom verwendet, der durch Drähte, welche überall mindestens 5,5 Meter 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. 16. Die Anlegung der Drahtleitungen darf nur nach vorangegangener Bewilligung seitens der zuständigen eidgenössischen Behörden erfolgen. Der Regierungsrat genehmigt den bezüglichen Plan innerhalb dieser Bewilligung und mit Berücksichtigung der bereits vorhandenen elektrischen Leitungen.

Art. 17. Das einmal genehmigte Betriebssystem kann nur mit Zustimmung des Regierungsrates geändert werden.

Art. 18. Wenn sich nach Eröffnung des Betriebes herausstellt, dass die durch oberirdische Kabel bewerkstelligte Zuleitung der Elektrizität einen regelmässigen Bahnbetrieb hindert oder das Leben von Personen gefährdet, so ist der Regierungsrat berechtigt, auf Kosten des Konzessionsinhabers schützende Vorkehrungen anzuordnen und, wenn diese nicht ausreichen, Ersatz der Betriebsanlage durch eine solche anderer Art zu verlangen.

Art. 19. Binnen einer Frist von 3 Monaten, vom Datum der Bundeskonzession an gerechnet, sind die technischen und finanziellen Vorlagen für das Unternehmen, von den Konzessionsbewerbern unterzeichnet, dem Regierungsrate einzureichen. Die erstern haben zu bestehen in Situationsplan, Längenprofil, typischen Querprofilen, Detailzeichnungen des Oberbaues, der Leitung, des Rollmaterials und der Hochbauten.

Die zum Konzessionsgesuch eingereichten Pläne sind nur für das Tracé 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.

Vor Genehmigung sämtlicher Pläne dürfen die Strassen für den Bau der Linie nicht in Anspruch genommen werden.

Art. 20. Für jede Abweichung von den genehmigten Plänen ist die Zustimmung des Regierungsrates einzuholen.

Art. 21. Nach Erteilung der Baubewilligung durch die Bundesbehörde ist die Bahn binnen Jahresfrist in betriebsfähigem Zustande zu erstellen und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 22. Der Regierungsrat ist berechtigt, auch nach Genehmigung der eingereichten Vorlagen noch 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 der Unternehmer für alle allfälligen Abweichungen von den ursprünglichen Vorlagen vor deren Ausführung in gleicher Weise wie für die ursprüngliche Eingabe die Zustimmung des Regierungsrates einzuholen.

Art. 23. Wenn in der Folge von den kompetenten Behörden Strassenkorrektionen oder öffentliche Bauten überhaupt, Leitungen jeder Art inbegriffen, an denjenigen Strassenstrecken, in welchen die Bahn liegt, beschlossen werden, so hat der jeweilige Konzessionsinhaber die Bahn den neuen Verhältnissen auf eigene Kosten anzupassen, und es begründet die verursachte Betriebsstörung keinerlei Anspruch auf Entschädigung.

Art. 24. Im Falle der Liquidation der Bahn ist die Strasse auf Kosten der in Liquidation getretenen Unternehmung wieder kunstgerecht herzustellen.

Art. 25. Der Unterhalt und die Reinhaltung des Geleises liegt dem Konzessionsinhaber ob. Der Unterhalt der von der Bahngesellschaft zu erstellenden Pflästerungen wird von der Stadt auf Rechnung jener besorgt. Ueberdies liegt dem Konzessionsinhaber der Schneebruch auf der Bahn ob. Derselbe hat gemäss den bezüglichen Anordnungen der städtischen Behörden und Aufsichtsorgane in einer Weise zu erfolgen, dass dadurch der Strassenverkehr so wenig als möglich gehemmt wird.

Im übrigen ist der Unterhalt der befahrenen Strassenstrecken Sache der Stadt.

Art. 26. Wenn infolge des Baues oder Unterhaltes von Gas-, Wasser- und elektrischen Leitungen sowie von Dolen, Arbeiten am Geleise oder an der Drahtleitung nötig werden, so trägt die Stadt nur diejenigen Kosten, welche ihr beim Nichtvorhandensein der Bahn zufallen würden.

Dem Konzessionsinhaber steht kein Recht zu, Entschädigung für die hiedurch notwendig werdenden Betriebsstörungen zu verlangen.

Art. 27. Für die Benutzung derjenigen Strassen, an deren Unterhalt der Staat gemäss § 60 Abs. 2 des Strassengesetzes beitragspflichtig ist, zur Geleiseanlage und Kraftleitung ist dem

Staat eine vom Regierungsrat festzusetzende einmalige Konzessionsgebühr zu entrichten, welche 250 Franken per Kilometer nicht übersteigen soll.

Wenn das Unternehmen nach Abzug des Saldovortrages vom Vorjahre und der Einlagen in den Erneuerungs- und Amortisationsfond einen Reinertrag von fünf oder mehr Prozenten des Aktienkapitals ergibt, so ist der Stadt an die Kosten des Strassenunterhaltes ein Beitrag von 300 Fr. per Kilometer der befahrenen Strassenstrecken zu verabfolgen.

Art. 28. Die sämtlichen Reglemente, Tarife etc. sind, bevor sie den Bundesbehörden eingereicht werden, dem Regierungsrate zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 29. Die Personentaxe darf folgende Ansätze nicht übersteigen:

a) für die Strecke Quaibrücke-Kirche Fluntern 40 Rappen,
b) für die Strecken Plattenstrasse-Rigistrasse oder Plattenstrasse-Leonhardstrasse oder Leonhardstrasse - Tannenstrasse 10 Rappen.

Für Kinder unter 3 Jahren, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, ist nichts, für solche zwischen dem dritten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahr die Hälfte der Taxe zu bezahlen.

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

Art. 30. Die Bahngesellschaft hat Abonnemente mit ermässigten Preisen für die eigene Linie auszugeben.

Sie ist verpflichtet, zur Ausgabe direkter Billete sowie von Abonnementen über die Linien anderer Lokalbahnen mitzuwirken.

Art. 31. Der Unternehmer ist nur zum Transport von Personen- und Handgepäck, letzteres bis auf 50 Kilo Gewicht, verpflichtet. Eine Ausdehnung der Unternehmung auf den Transport von Waaren und Vieh bedarf einer besondern Bewilligung durch den Regierungsrat und einer Ergänzung der Konzession durch Bundesbeschluss.

Art. 32. Die Fahrgeschwindigkeit soll nicht mehr als 12 Kilometer per Stunde betragen.

Der Regierungsrat behält sich vor, für besonders schwierige Strecken die Einhaltung geringerer Geschwindigkeiten zu verlangen.

Art. 33. Ueber die Verhältnisse des Betriebes der Strassenbahn zum öffentlichen Grunde und zum allgemeinen Verkehr erlässt der Stadtrat eine Polizeiverordnung, welche der Genehmigung des Regierungsrates unterliegt.

Art. 34. Die Stadtgemeinde und der Kanton Zürich sind berechtigt, die Strassenbahn ausserhalb der regelmässigen Betriebszeit für öffentliche Zwecke gegen Vergütung der Selbstkosten zu benutzen.

Art. 35. Die Gesellschaft hat dem Regierungsrat je 6 Wochen vor Beginn einer Betriebsperiode den Fahrplan zur Genehmigung einzureichen. Es ist in demselben auf richtigen Anschluss an die übrigen Verkehrsanstalten Bedacht zu nehmen. Für die Strecke Quaibrücke-Heimplatz wird ein mit demjenigen der Elektrischen Strassenbahn alternirender Fahrplan vorgeschrieben.

Für Fahrten ausserhalb der regelmässigen Betriebsstunden ist die Genehmigung des Regierungsrates einzuholen.

Art. 36. Den kantonalen und städtischen Beamten, welchen die Aufsicht über die Innehaltung der in dieser Konzession aufgestellten Verpflichtungen der Bahngesellschaft, sowie die Ueberwachung des Strassenwesens und der Bahn hinsichtlich des Baues und Betriebes obliegt, hat die Bahnverwaltung zu jeder Zeit Einsicht von allen Teilen der Bahn, des Materials und der zugehörigen Anlagen zu gestatten und, soweit es deren speziellen Geschäftskreis betrifft, das zur Untersuchung nötige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

Die betreffenden Beamten sind bei Ausübung ihrer Funktionen taxfrei zu befördern.

Art. 37. Der Regierungsrat kann verlangen, dass Beamte oder Angestellte der Gesellschaft, welche in der Ausübung ihrer Verrichtungen zu begründeten Klagen Anlass geben, und gegen welche die Gesellschaft nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nötigenfalls entlassen werden.

Art. 38. Nach Ablauf der vorliegenden Konzession und durch die blosse Tatsache dieses Ablaufs tritt die Stadt Zürich unentgeltlich in das Eigentum der Bahn ein. Sofern die Bahn sich nicht in normalem, betriebsfähigem Stande befindet, ist dieselbe durch den Konzessionsinhaber bezw. auf seine Kosten in solchen zu stellen.

Die nicht auf öffentlichem Grunde befindlichen baulichen Anlagen des Unternehmers, sowie seine beweglichen Sachen mit Einschluss von Wagen, Maschinen u. s. f. bleiben sein Eigentum.

Art. 39. Der Kanton Zürich sowohl als die Gemeinde, letztere unter Vorbehalt der Genehmigung des Regierungsrates, sind befugt, zu jeder Zeit die infolge dieser Konzession erstellten Strassenbahnen gegen eine in Ermanglung einer Einigung durch das Bundesgericht zu bestimmende Entschädigung zurückzukaufen.

Die Rückkaufssumme wird, falls der Rückkauf in den ersten 30 Jahren vom Tage der Konzessionserteilung an gerechnet erfolgt, das 25fache, vom 31. bis 40. das 20fache, vom 41. bis 50. Jahre das 15fache des durchschnittlichen Reinertrages der letzten zehn Jahre betragen, immerhin in der Meinung, dass die Entschädigung in keinem Falle weniger als das ursprüngliche Anlagekapital betragen darf.

In den ersten 15 Jahren der Konzessionsdauer darf vom Rückkaufsrecht nur Gebrauch gemacht werden, wenn Gründe der öffentlichen Wohlfahrt oder Sicherheit die Beseitigung der Strassenbahn gebieten oder wenn durch den Staat resp. die Gemeinde das bereits bestehende Zürcher Tramwaynetz zurückgekauft wird, im letztern Falle jedoch nur gegen volle Rückerstattung der Anlagekosten nebst Zins à 5% per Betriebsjahr, abzüglich der bezahlten Dividenden.

Art. 40. Im Falle Nichteinhaltung der in Art. 19 und 21 aufgestellten Fristen, sowie Nichterfüllung der Vorschriften dieser Konzession und Nichtbeachtung bezüglicher Mahnung kann der Regierungsrat die Konzession als verwirkt erklären.

In diesem Falle gehen die Bauten und die übrigen Bestandteile der Bahn, soweit dieselben auf dem öffentlichen Grunde liegen, sofort ohne Entschädigung in das Eigentum der Stadt über, sind von dieser jedoch einem etwaigen andern

Unternehmer, dem die betreffende Konzession erteilt worden ist, unentgeltlich zur Verfügung zu stellen. Ausserdem haftet in diesem Falle der Unternehmer auch für allen anderweitigen Schaden, welcher behufs Gewinnung eines andern Unternehmers entsteht.

Art. 41. Eine Uebertragung dieser Bewilligung auf einen andern Unternehmer bedarf der Genehmigung durch den Regierungsrat.

Zürich, den 7. Februar 1895.

Vor dem Regierungsrate,
Der Staatsschreiber:
Stüssi.

Der bezügliche Bundesbeschluss vom 5. April 1895 lautet:

1. Der Gesellschaft der Zentralen Zürchbergbahn wird die Konzession für den Bau und Betrieb von Ergänzungslinien von der Platte (Post) zur Tannenstrasse und von der Drahtseilbahn beim Polytechnikum zum Anfang der Rigistrasse unter den in der Konzession elektrischer Strassenbahnen in Zürich vom 29. März 1893 [siehe O.S. XXIII. 165] enthaltenen Bedingungen mit folgenden Abänderungen bezw. Ergänzungen erteilt:

a. Die in Art. 5 festgesetzte Frist zur Einreichung der vorschriftsgemässen technischen und finanziellen Vorlagen wird auf 6 Monate, vom Datum dieses Konzessionsaktes an gerechnet, bestimmt.

b. Die in Art. 6 zur Bauvollendung festgesetzte Frist wird auf 12 Monate, vom Beginn der Arbeiten an gerechnet, bestimmt.

c. Art. 15 wird ergänzt wie folgt:

Die Personentaxen für die Ergänzungslinien werden für die Strecken Plattenstrasse-Leonhardstrasse und Leonhardstrasse-Rigistrasse auf je auf 10 Rappen festgesetzt.

Alinea 2 dieses Artikels erhält folgenden Zusatz:

Für Kinder zwischen dem 3. und dem zurückgelegten 10. Altersjahre ist die Hälfte der normalen Taxe zu bezahlen, in der Meinung, dass im Minimum 10 Rappen bezogen und Bruchteile unter 5 Rappen auf diese aufgerundet werden.