



Zürcher Gesetzessammlung seit 1803 online

<http://www.staatsarchiv.zh.ch/query>

Signatur **StAZH OS 33 (S. 98-107)**

Titel **Beschluß des Regierungsrates betreffend
Übertragung und Abänderung der Konzession einer
schmalspurigen Straßenbahn von Zürich nach
Höngg.**

Ordnungsnummer

Datum 07.06.1924

[S. 98] Der Regierungsrat,
nach Einsicht:

- a) eines bezüglichen Gesuches der Stadt Zürich,
 - b) eines Berichtes und Antrages der Baudirektion,
- beschließt: // [S. 99]

Die durch Beschluß des Regierungsrates vom 27. Februar 1896 der politischen Gemeinde Höngg, Theodor Bertschinger, Baumeister, in Lenzburg, J. H. Kuhn, in Zürich, und A. Boller-Schinz, in Zürich, zuhanden einer zu bildenden Aktiengesellschaft erteilte Bewilligung für Erstellung und Betrieb einer schmalspurigen Straßenbahn von der Limmatstraße über die Limmat bei der Wipkingerbrücke und durch die Straße I. Klasse bis ins Dorf Höngg, abgeändert durch Regierungsratsbeschlüsse vom 17. Oktober 1907 (Verzicht auf die Strecke Limmatstraße-Hönggerstraße), 9. Mai 1913 (Bewilligung teilweiser Doppelspur) und 24. April 1913 (Verzicht auf die Strecke Hönggerstraße von der Röschibachstraße bis zur Gemeindegrenze Höngg), wird in der nachstehend abgeänderten Form auf die Stadt Zürich übertragen:

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.

Art. 2. Die Bewilligung wird auf die Dauer von fünfzig Jahren, vom Tage der ursprünglichen Konzessionserteilung durch die Bundesbehörden (23. Dezember 1896) an gerechnet, erteilt, das heißt bis zum 23. Dezember 1946, vorbehalten die Rückkaufs- respektive Heimfallsbestimmungen.

Art. 3. Durch das bewilligte Einlegen der Geleise in den Straßengrund und den Betrieb der Straßenbahn werden weder Eigentumsverhältnisse noch Hoheitsrechte in weitergehendem Sinne verändert, als durch die vorliegende Bewilligung ausdrücklich zugestanden ist. Demgemäß dürfen die eingelegten Schienen und der zur Benutzung dienende Straßengrund, soweit es mit dem Betrieb der Straßenbahn vereinbar ist, für den anderweitigen Verkehr (sowohl Fußgänger- als gewöhnlichen Fahrverkehr) benützt werden, und erwachsen aus der // [S. 100] Ausübung dieses Rechtes für die Stadt Zürich keinerlei Entschädigungsansprüche.



Die Geleiseanlagen und Drahtleitungen, sowie der davon berührte öffentliche Grund dürfen nicht zugunsten 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, entscheiden darüber die Aufsichtsbehörden, in letzter Linie der Regierungsrat.

Art. 5. Durch Konzessionserteilung seitens der zuständigen Behörden kann auch andern Straßenbahnunternehmungen die Benutzung dieser Straße gestattet werden, wenn sich die neue Unternehmung nicht als bloße Konkurrenzunternehmung darstellt.

Art. 6. In dem in Artikel 5 vorgesehenen 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 Zuschlage für Verwaltung, im Streitfalle vom Bundesgerichte festgesetzt wird. Die Stadt Zürich ist berechtigt, für die Erfüllung der diesbezüglichen Verpflichtungen von der mitbenutzenden Straßenbahn Sicherheit zu verlangen.

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.

Art. 7. Der Regierungsrat ist berechtigt, auch nach Genehmigung der eingereichten Vorlagen jederzeit Änderungen zu verlangen, wenn solche durch Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes der Bahn und des Verkehrs in der benutzten Straße geboten sind. Andererseits hat die Stadt Zürich für alle allfälligen Abweichungen von den ursprünglichen Vorlagen // [S. 101] vor deren Ausführung in gleicher Weise wie für die letztern die Zustimmung des Regierungsrates einzuholen.

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

Den Kantonal- und Bundesbeamten, welchen die Überwachung des Straßenwesens und der Bahn hinsichtlich des Baues und des Betriebes obliegt, hat die Straßenbahndirektion behufs Erfüllung ihrer Aufgabe zu jeder Zeit Einsicht von allen Teilen der Bahn und des Materials zu gestatten, und, soweit es deren speziellen Geschäftskreis betrifft, das zur Untersuchung nötige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

Die betreffenden Beamten sind auf ihren Dienstoffen taxfrei zu befördern.

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

B. Anlage und Bau der Bahn.

Straßenkorrekturen.

Art. 10. Für die Linie wird die durchgehende Doppelspur bewilligt.

Art. 11. Die Spurweite der Bahn soll einen Meter betragen.



Art. 12. Die Geleise sollen eine mindestens 25 cm starke Steinbettunterlage erhalten und derart in der Straßenoberfläche liegen, daß die Straenwlbung erhalten bleibt und daß sie den Fuhrwerk- und den Personenverkehr in keiner Weise erschweren. Durch geeignete Vorkehrungen ist für gehörigen Wasserabfluß zu sorgen.

Art. 13. Die erforderlichen Profildimensionen, insbesondere die Breite des freibleibenden Straenstreifens, setzt der Regierungsrat nach Anhörung der Gemeindebehörden für jede ein- // [S. 102] zelne der von der Bahn benützten Straßenstrecken anläßlich der Genehmigung der Baupläne fest, und es haben die Konzessionsinhaber allfällig notwendig werdende Straenkorrekturen auf ihre Rechnung nach den hiefür geltenden Normalien und unter Aufsicht der Straenaufsichtsbehrden auszuführen.

Es ist dafür zu sorgen, daß der Abstand des Rohmaterials, beziehungsweise der Ladungen, von Häusern, Mauern, Einzäunungen u. s. w. in der Regel an keiner Stelle weniger als einen Meter betrage.

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

Art. 15. Das Einlegen der Geleise beziehungsweise Kabel in die Straßenoberfläche 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.

Hiebei ist den Anordnungen der Straenaufsichtsorgane Folge zu leisten. Das gleiche gilt für alle spätern Unterhaltungsarbeiten.

Art. 16. berall, wo Veränderungen respektive Korrekturen der Straßen, Verlegungen von Wasserleitungen u. s. w. notwendig werden, haben dieselben im Einverständnis mit den kompetenten Organen des Staates auf Kosten des Unternehmers zu geschehen. Die gepflsterten Straßenstrecken müssen nach dem Bau wieder gepflstert werden.

Art. 17. Wenn in der Folge von den kompetenten Behörden Korrekturen an denjenigen Straßenstrecken, in welchen die Bahn liegt, beschlossen werden, so hat der jeweilige Konzessionsinhaber die Bahn den neuen Verhältnissen in eigenen Kosten anzupassen, und es begründet die verursachte Betriebsstörung keinerlei Anspruch auf Entschädigung. // [S. 103]

C. Unterhalt der Straße.

Betrieb der Bahn.

Art. 18. Der Unterhalt und die Reinhaltung des Geleises, sowie die jeweilige Instandstellung der Straße im Falle von Reparaturen liegen der Stadt Zürich ob. Überdies liegt ihr der Schneebruch auf der Bahn ob, welcher in einer Weise zu geschehen hat, daß dadurch der Straßenverkehr möglichst wenig gehemmt wird. Bezüglichen Anordnungen der Behörden und Aufsichtsorgane ist ohne Widerrede Folge zu leisten.

An die Kosten des Straenunterhaltes zahlt die Stadt Zürich erstmals für das Jahr 1930, einen jährlichen Beitrag von Fr. 400.–



Im übrigen richtet sich der Unterhalt der befahrenen Straßenstrecken nach den Bestimmungen des Straßengesetzes.

Art. 19. Wenn infolge des Unterhaltes von Gas-, Wasser- und elektrischen Leitungen, sowie von Dolen, Arbeiten am Geleise oder an der Drahtleitung nötig werden, so trägt der Staat nur diejenigen Kosten, welche ihm beim Nichtvorhandensein der Bahn zufallen würden.

Den Gemeindebehörden wird das Recht gewahrt, diejenigen allgemeinen und besondern Anordnungen mit Bezug auf die Drahtleitungen und den Bahnbetrieb zu treffen, welche zum Schutze der Feuerwehr in Brandfällen erforderlich sind.

Der Stadt Zürich steht kein Recht zu, Entschädigungen für die notwendigen Betriebsstörungen zu verlangen.

Art. 20. Die Straßenaufsichtsbehörden sind berechtigt, außerhalb der regelmäßigen Betriebsstunden, soweit dies ohne Gefahr für den Bahnbetrieb möglich ist, ohne Entschädigung das Geleise zum Transport von Straßenmaterial zu benutzen.

Art. 21. Für den Betrieb wird die Aufstellung einer Polizeiverordnung durch den Regierungsrat ausdrücklich vorbehalten.

Art. 22. Bezüglich Dauer der täglichen Dienstzeit und Zahl der auszuführenden Fahrten ist der Fahrplan maßgebend.

Der Regierungsrat ist berechtigt, in außerordentlichen Fällen zeitweise die Einstellung des Betriebes der ganzen Linie oder einzelner Teile derselben zu verlangen. Für die den Unter- // [S. 104] nehmern hieraus erwachsenden Nachteile haben dieselben keinen Anspruch auf Entschädigung.

Art. 23. Die Wagen führen nur eine Klasse.

Art. 24. Die Bestimmungen der jeweils für die Städtische Straßenbahn Zürich gültigen Taxordnung, des Transportreglementes und der übrigen Reglemente und Fahrpläne finden auf das Unternehmen entsprechende Anwendung. Sie sind, bevor sie den Bundesbehörden eingereicht werden, dem Regierungsrat zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 25. Die Einrichtung eines Güterdienstes seitens der Stadt Zürich bedarf der Bewilligung des Regierungsrates; derselbe kann überdies seinerseits die Stadt Zürich zu einer solchen Erweiterung ihres Betriebes anhalten. Für den Güterdienst sind besondere Taxen und Vorschriften aufzustellen.

D. Heimfall und Rückkauf der Bahn.

Hinfall und Übertragung der Konzession.

Art. 26. Nach Ablauf der vorliegenden Bewilligung (Art. 2) und durch die bloße Tatsache dieses Ablaufs tritt der Kanton Zürich unentgeltlich – unter Vorbehalt lediglich der in Art. 27 und 28 vorgesehenen Entschädigung – in das Eigentum der Bahnanlage. Die Bahn ist von der Stadt Zürich in normalem, betriebsfähigem Stande zu hinterlassen oder in solchen herzustellen.

Die nicht auf öffentlichem Grunde befindlichen baulichen Anlagen der Stadt Zürich, sowie ihre beweglichen Sachen, mit Einschluß von Wagen, Maschinen u. s. w., bleiben Eigentum der Stadt Zürich.



Art. 27. Macht der Kanton Zürich im Jahre 1946 von seinem Heimfallsrecht Gebrauch, so hat er die Stadt Zürich für den durch den Bau des zweiten Geleises auf den Strecken «Rose» bis «Alte Post» und «Roter Ackerstein» bis «Alte Trotte», sowie durch den Betoneinbau der bestehenden Geleise entstehenden Mehrwert der Bahnanlage gegenüber der ursprünglichen Anlage zu entschädigen, immerhin nur in demjenigen // [S. 105] Betrage, zu dem dieser Mehrwert die Stadt im Jahre 1946 bei Zugrundelegung einer rechnungsmäßigen gleichmäßigen 50jährigen Abschreibung, ohne jegliche Zinsberechnung und beginnend mit dem auf die Fertigstellung der Arbeiten folgenden Jahre, noch anliegt. Dabei gilt als Mehrwert, der durch die erwähnten Umbauten entsteht, der Betrag, der gemäß dem Bundesgesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahnen vom 27. März 1896 dem Baukonto belastet werden darf, und es sind hierfür die vom Eidgenössischen Eisenbahndepartement genehmigten Abrechnungen maßgebend.

Über die Höhe der Entschädigung entscheiden im Streitfall nach den aufgestellten Grundsätzen die Gerichte.

Die Pläne und der Kostenvoranschlag mit der Ausscheidung der dem Baukonto zu belastenden Beträge für die Umbauten der Bahn sind jeweils dem Regierungsrat zur Genehmigung zu unterbreiten.

Art. 28. Macht der Kanton Zürich im Jahre 1946 von seinem Heimfallsrecht keinen Gebrauch, verlängert er aber der Stadt die Konzession unter den bisherigen beziehungsweise ähnlichen Bedingungen nicht auf wenigstens zehn Jahre, so steht der Stadt Zürich nach Ablauf der Verlängerung pro ratione temporis ein Anspruch auf einen Anteil (im Verhältnis der bewilligten Verlängerung zu zehn Jahren) an der gemäß Art. 27, Abs. 1, berechneten Entschädigung für den Mehrwert der Anlage zu. Der gleiche Anspruch besteht zugunsten der Stadt Zürich, wenn die Konzession zwar auf mehr als zehn Jahre erneuert wird, an die Konzession aber wesentlich ungünstigere wirtschaftliche Bedingungen (finanzielle Auflagen etc.) geknüpft werden.

Über die Höhe der Entschädigung entscheiden im Streitfalle nach den aufgestellten Grundsätzen die Gerichte.

Art. 29. Der Kanton Zürich beziehungsweise eine Organisation zürcherischer Überlandbahnen, bei der der Kanton Zürich beteiligt ist, ist befugt, zu jeder Zeit die Straßenbahn gegen eine dem dazumaligen Sachwert entsprechende, in // [S. 106] Ermangelung einer Einigung durch das Bundesgericht zu bestimmende Entschädigung zurückzukaufen.

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

Art. 30. Bei Nichterfüllung der Vorschriften dieser Bewilligung 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 ins Eigentum des Kantons über, sind von diesem jedoch einem allfällig anderweitigen Unternehmer, dem die betreffende Konzession erteilt worden ist, unentgeltlich zur Verfügung zu stellen. Außerdem haftet in diesem Falle die Stadt Zürich auch für alle Kosten, welche durch anderweitige Fortführung des Unternehmens entstehen.



Art. 31. Im Falle der Liquidation der Bahn ist die Straße auf Kosten der in Liquidation getretenen Unternehmung wieder kunstgerecht herzustellen.

Art. 32. Eine Übertragung dieser Bewilligung auf einen andern Unternehmer, sowie die Betriebsverpachtung der Bahn und die diesbezüglichen Verträge bedürfen der Genehmigung durch den Regierungsrat, welcher dazumal die erforderlich scheinenden Änderungen der Konzession vornehmen wird.

Zürich, den 7. Juni 1924.

Vor dem Regierungsrate,
Der Staatsschreiber:
Paul Keller.

Der bezügliche Bundesbeschluß vom 27. März 1925 lautet:

I. Die durch Bundesbeschluß vom 26. März 1897 (E. A. S. XIV, 369) erteilte und seither wiederholt durch Beschlüsse der Bundesversammlung und des Bundesrates (vgl. E. A. S. XXXVIII, 104, und dortige Verweisungen) ausgedehnte und abgeänderte Konzession für den Bau und Betrieb von Straßenbahnlinien auf dem Gebiet der Stadt Zürich wird auf die Linie in der Hönggerstraße, von der Stadtgrenze bis zum Endpunkt // [S. 107] in Höngg, ausgedehnt und die Konzession der elektrischen Straßenbahn Zürich-Höngg aufgehoben.

II. Gleichzeitig wird die Konzession der städtischen Straßenbahn Zürich wie folgt abgeändert:

Dem Art. 14 wird am Schluß folgender neuer Absatz angefügt:

«Für den Verkehr der über die Stadtgrenze hinausgehenden Linien kann der Bundesrat Abweichungen von den für das Stadtnetz geltenden Tarifen zulassen, immerhin mit der Einschränkung, daß die nach diesem Artikel zulässigen Höchsttaxen nicht überschritten werden dürfen.»

Die Art. 17 und 18 werden neu wie folgt gefaßt:

«Art. 17. Der nach gegenwärtiger Konzession zulässige Höchstbetrag der Beförderungspreise ist verhältnismäßig herabzusetzen, wenn der Jahresgewinn in sechs aufeinanderfolgenden Jahren im Durchschnitt und für jedes einzelne der drei letzten Jahre 6 % des gewinnberechtigten Kapitals übersteigt, sofern die Konzessionärin den Bedürfnissen der Bevölkerung nicht durch Gewährung anderer Preiserleichterungen oder durch Einführung von Verkehrsverbesserungen genügend Rechnung trägt. Kann hierüber eine Verständigung zwischen dem Bundesrat und der Konzessionärin nicht erzielt werden, so entscheidet die Bundesversammlung.

Wenn der Jahresgewinn in drei aufeinanderfolgenden Jahren 2 % des gewinnberechtigten Kapitals nicht erreicht, erlangt die Konzessionärin ein Anrecht auf angemessene Erhöhung des nach gegenwärtiger Konzession zulässigen Höchstbetrages der Beförderungspreise. Über das Maß der Erhöhung entscheidet die Bundesversammlung.»

«Art. 18. Die Konzessionärin ist verpflichtet:



- a) für das Personal eine Krankenkasse einzurichten oder es bei einer Krankenkasse zu versichern;
- b) für das Personal eine Dienstalterskasse oder Pensionskasse zu gründen, wenn der Jahresgewinn in drei aufeinanderfolgenden Jahren 4 % des gewinnberechtigten Kapitals übersteigt;
- c) die Reisenden bei einer Anstalt oder einem Eisenbahnverband gegen diejenigen Unfälle zu versichern, für die sie gemäß den geltenden Bestimmungen haftpflichtig ist.»

Art. 19 erhält folgenden Wortlaut:

«Art. 19. In bezug auf die Benutzung der öffentlichen Straßen für die Anlage und den Betrieb gilt der Beschluß des Regierungsrates des Kantons Zürich vom 7. Juni 1924 betreffend Übertragung und Abänderung der Konzession einer schmalspurigen Straßenbahn von Zürich nach Höngg, soweit derselbe nicht mit den Bestimmungen der Bundeskonzession oder der Bundesgesetzgebung in Widerspruch steht.»

III. Der Bundesrat ist mit dem Vollzug dieses Beschlusses, der sofort in Kraft tritt, beauftragt.

[Transkript: OCR (Überarbeitung: jsn)/08.10.2015]