Kanton Zürich
Staatsarchiv

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

Signatur	**StAZH OS 34 (S. 427-437)**
Titel	**Beschlüsse des Regierungsrates über Abänderung, Übertragung, Aufhebung und Ausdehnung der Konzessionen für: I. eine schmalspurige Straßenbahn von Zürich über Schlieren bis zur Kantonsgrenze gegen Bremgarten, II. eine schmalspurige Straßenbahn von Schlieren über Weiningen bis zur Kantonsgrenze gegen Baden, III. eine Straßenbahn Zürich–Oerlikon–Seebach, IV. eine schmalspurige Straßenbahn von Zürich nach Höngg, V. die «Städtische Straßenbahn Zürich».**
Ordnungsnummer	
Datum	13.11.1930-12.02.1931

[S. 427] I. Kantonale Konzession für eine schmalspurige Straßenbahn von Zürich über Schlieren bis zur Kantonsgrenze gegen Bremgarten (O. S. XXV., Seite 55).

a) Die Konzession wird, nachdem sie für die Strecke Dietikon-Kantonsgrenze bereits im Jahre 1898 als erloschen erklärt wurde (O. S. XXV., Seite 303), für die Strecke Schlieren–Dietikon aufgehoben unter folgenden Bedingungen:

   Die Konzessionärin ist verpflichtet, auf der Strecke Schlieren–Dietikon einen Kraftwagenkurs mit minde- // [S. 428] stens 24 Minuten-Betrieb einzurichten; sie darf diesen ohne Zustimmung des Regierungsrates nicht vor Ende 1947 aufheben und hat bis spätestens Ende 1944 dem Regierungsrat mitzuteilen, ob sie auf Ende 1947 den Betrieb eingehen lassen will oder nicht.

b) Die Konzessionsdauer wird bis Ende 1947 verlängert.

c) Art. 35 der Konzession erhält folgenden neuen Wortlaut:

   «Die Unternehmung ist verpflichtet, eine Taxordnung aufzustellen, welche der Genehmigung des Regierungsrates unterliegt. Für Kinder unter 4 Jahren ist nichts zu bezahlen, wenn für sie kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird.»

d) Die Konzession wird auf den 1. Januar 1931 auf die Stadt Zürich übertragen.

II. Die kantonale Konzession für eine schmalspurige Straßenbahn von Schlieren über Weiningen bis zur Kantonsgrenze gegen Baden (O. S. XXV., Seite 67) wird, nachdem sie für die Strecke Weiningen–Kantonsgrenze bereits im Jahre 1898 als erloschen erklärt wurde (O. S. XXV., Seite 303), für die Strecke Schlieren–Weiningen aufgehoben unter folgenden Bedingungen:

1. Die Konzessionärin ist verpflichtet, auf der Strecke Schlieren–Weiningen einen Kraftwagenverkehr einzurichten; sie darf diesen ohne Zustimmung des Regierungsrates nicht vor Ende 1947 eingehen lassen. Die tägliche Betriebsdauer, die Zahl der Kurse und die Taxverhältnisse des künftigen Kraftwagenbetriebes sind so zu gestalten, daß keine Verschlechterung gegenüber dem heutigen Straßenbahnbetrieb

© by Staatsarchiv des Kantons Zürich 2016

eintritt. Eine Reduktion der Betriebsdauer und Zahl der Kurse beziehungsweise Erhöhung der Taxen darf nur mit Zustimmung des Regierungsrates vorgenommen werden. Die Konzessionärin hat dem Regierungsrat bis spätestens Ende 1944 mitzuteilen, ob sie den Betrieb auf Ende 1947 eingehen lassen will oder nicht.

2. Die Entfernung der Geleise hat so rasch wie möglich in einer Weise zu erfolgen, die den Straßenverkehr nicht behindert oder gefährdet. Über den Zeitpunkt der Ausführung // [S. 429] hat sich die Konzessionärin mit dem kantonalen Tiefbauamt zu verständigen.

3. Der über dem Bahnsteinbett liegende Schotter ist auszuräumen. Auf das Bahnsteinbett ist eine bis 10 cm unter die bestehende Straßenfahrbahn reichende Geröllschicht aufzubringen und mit einer zirka 10 Tonnen schweren Walze abzuwalzen. Über dieses Geröllbett ist eine 10 cm starke gewalzte Deckschicht aufzubringen. Diese soll bei geteerter Fahrbahn aus Hartschotter bestehen und mit 5 kg Teer oder Bitumen auf den m^2 getränkt werden. Bei bloß chaussierter Fahrbahn kann gebrochener Grubenschotter ohne Teerung verwendet werden.

4. Entwässerungsanlagen sind so weit nötig zu beseitigen.

5. Die Seitengräben sind nach dem Entfernen der Geleise wieder kunstgerecht herzustellen.

6. Die Vorsignale sind zu entfernen.

7. Die Oberleitung ist gleichzeitig mit dem Oberbau, den Bahnsignalen und den Anschlußweichen zu beseitigen, die Stangenlöcher sind mit Kies auszufüllen.

8. Die beim Ausbau der Geleise aufgerissenen Pflästerungen sind wieder kunstgerecht und zwar auf eine Breite von je 0,5 m beidseits der Schwellenköpfe umzupflästern.

9. Über die Entfernung der Geleise auf der Überfahrtsbrücke über die S. B. B. in Schlieren hat sich die Konzessionärin mit der Verwaltung der S. B. B. ins Einvernehmen zu setzen.

10. Die Straßenbahnbrücke über die Limmat bleibt bis auf weiteres bestehen. Vorbehalten bleibt die Verwendung dieser Brücke und der Zufahrtsrampen im ganzen Umfang für den Fußgängerverkehr. Sie sind von der Konzessionärin ordnungsgemäß zu unterhalten. Auf Verlangen sind sie unentgeltlich an den Staat zu Eigentum abzutreten.

11. Die unter den Ziffern 3, 4, 5, 6 und 8 bezeichneten Arbeiten werden von der kantonalen Baudirektion ausgeführt. Die Konzessionärin hat dem Staat die Kosten hiefür zu ersetzen. Sie hat sich über deren Höhe vor der Entfer- // [S. 430] nung der Oberleitung und des Oberbaues mit der kantonalen Baudirektion zu verständigen.

12. Bei allfälligen Betriebsdefiziten des künftigen Kraftwagenbetriebes Schlieren–Weiningen dürfen die Gemeinden Unterengstringen und Weiningen nicht zu Beiträgen herangezogen werden.

III. Kantonale Konzession für eine Straßenbahn Zürich– Oerlikon–Seebach (O. S. XXIV., Seite 97).

a) Die Konzession wird auf 1. Januar 1931 auf die Stadt Zürich übertragen.

b) Die Konzessionsdauer wird bis Ende 1947 verlängert.

c) Art. 35, Absätze 1 und 2, der Konzession erhalten folgenden neuen Wortlaut:

© by Staatsarchiv des Kantons Zürich 2016

«Die Unternehmung ist verpflichtet, eine Taxordnung aufzustellen, welche der Genehmigung des Regierungsrates unterliegt. Für Kinder unter 4 Jahren ist nichts zu bezahlen, wenn für sie kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird.»

d) Die Konzession wird für die Strecken Oerlikon–Schwamendingen und Seebach–Glattbrugg aufgehoben unter nachstehenden Bedingungen:

1. Die Konzessionärin ist verpflichtet, auf den Strecken Oerlikon–Schwamendingen und Seebach–Glattbrugg einen Kraftwagenverkehr mit durchgehendem 12 Minutenbetrieb einzurichten; sie darf diesen ohne Zustimmung des Regierungsrates nicht vor Ende 1947 eingehen lassen. Die tägliche Betriebsdauer und die Taxverhältnisse sind so zu gestalten, daß keine Verschlechterung gegenüber dem heutigen Straßenbahnbetrieb eintritt. Eine Reduktion der Betriebsdauer und der Zahl der Kurse beziehungsweise Erhöhung der Taxen darf nur mit Zustimmung des Regierungsrates vorgenommen werden. Die Konzessionärin hat dem Regierungsrat bis spätestens Ende 1944 mitzuteilen, ob sie den Betrieb auf Ende 1947 eingehen lassen will oder nicht.

2. Die Entfernung der Geleise hat so rasch wie möglich in einer Weise zu erfolgen, die den Straßenverkehr nicht behindert oder gefährdet. Über den Zeitpunkt der Ausführung // [S. 431] hat sich die Konzessionärin mit dem kantonalen Tiefbauamt zu verständigen.

3. Der über dem Bahnsteinbett liegende Schotter ist auszuräumen. Auf das Bahnsteinbett ist eine bis 10 cm unter die bestehende Straßenfahrbahn reichende Geröllschicht aufzubringen und mit einer zirka 10 Tonnen schweren Walze abzuwalzen. Über dieses Geröllbett ist eine 10 cm starke gewalzte Deckschicht aufzubringen. Diese soll bei geteerter Fahrbahn aus Hartschotter bestehen und mit 5 kg Teer oder Bitumen auf den m^2 getränkt werden. Bei bloß chaussierter Fahrbahn kann gebrochener Grubenschotter ohne Teerung verwendet werden.

4. Entwässerungsanlagen sind so weit nötig zu beseitigen.

5. Die Seitengräben sind nach dem Entfernen der Geleise wieder kunstgerecht herzustellen.

6. Die Vorsignale sind zu entfernen.

7. Die Oberleitung ist gleichzeitig mit dem Oberbau, den Bahnsignalen und den Anschlußweichen zu beseitigen; die Stangenlöcher sind mit Kies auszufüllen.

8. Die beim Ausbau der Geleise aufgerissenen Pflästerungen sind wieder kunstgerecht und zwar auf eine Breite von je 0,5 m beidseits der Schwellenköpfe umzupflästern.

9. Die unter Ziffern 3, 4, 5, 6 und 8 bezeichneten Arbeiten werden von der kantonalen Baudirektion ausgeführt. Die Konzessionärin hat dem Staate hiefür die Kosten zu ersetzen. Sie hat sich über deren Höhe vor Entfernung der Oberleitung und des Oberbaus mit der kantonalen Baudirektion zu verständigen.

10. Über die Entfernung der Geleise auf der Überfahrtsbrücke über die S. B. B. in Glattbrugg, sowie über die Entfernung der Blindweiche bei der Niveaukreuzung mit der S. B. B.-Linie Oerlikon–Kloten hat sich die Konzessionär]n mit der Verwaltung der S. B. B. ins Einvernehmen zu setzen.

11. Die in der Schaffhauserstraße in Oerlikon liegende Weiche für die Strecke Oerlikon–Schwamendingen ist zu entfernen; die dabei in Mitleidenschaft gezogenen Pfläste- // [S. 432] rungen sind von der Konzessionärin wieder in gehörigen Zustand zu versetzen.

© by Staatsarchiv des Kantons Zürich 2016

12. Bei der Straßenbahnend- beziehungsweise der Kraftwagenausgangsstation in Seebach ist im Benehmen mit der kantonalen Baudirektion zur Erleichterung des Umsteigens ein gegen die Witterungseinflüsse gesicherter Perron mit Sitzgelegenheit einzurichten.

IV. Die Dauer der mit Regierungsratsbeschluß vom 7. Juni 1924 abgeänderten Konzession einer schmalspurigen Straßenbahn von Zürich nach Höngg (O. S. XXXIII., Seite 98) wird bis Ende 1947 verlängert.

V. Konzession für die Städtische Straßenbahn Zürich vom 12. März 1897 (O. S. XXV., Seite 1).

a) Die Konzessionsdauer wird bis Ende 1947 verlängert.

b) Die Konzession wird auf folgende neue Linien ausgedehnt:

1. Alfred Escherstraße
2. Bahnhof Wiedikon/Elisabethenstraße — beide bereits erstellt
3. Bahnhofplatz/Geßnerallee.
4. Geleiseschleife Neumühlequai.

Die Fristen für die Einreichung der technischen Unterlagen, Baubeginn, Bauvollendung und Inbetriebsetzung der unter Ziffern 3 und 4 genannten Strecken sind diejenigen der Bundeskonzession.

Diese Zusatzkonzession erlischt ohne weiteres, wenn die zugehörige Bundeskonzession nicht bis 1. Juli 1931 auf die obgenannten Linien ausgedehnt ist.

Die Bundesversammlung ihrerseits hat die entsprechenden Änderungen und Übertragungen der zugehörigen eidgenössischen Konzessionen ebenfalls vollzogen, indem sie der Stadt Zürich eine neue einheitliche Konzession erteilte. Der bezügliche Bundesbeschluß vom 26. März 1931 lautet:

I.

Der Stadtgemeinde Zürich wird unter den in den nachstehenden Artikeln enthaltenen Bedingungen die Konzession für den Bau und Betrieb eines Straßenbahnnetzes auf dem Gebiete der Stadt Zürich // [S. 433] und ihrer Vororte Albisrieden, Altstetten, Schlieren, Höngg, Oerlikon, Seebach und Witikon erteilt.

Art. 1. Es sollen die jeweiligen Bundesgesetze, sowie alle übrigen Vorschriften der Bundesbehörden über Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen jederzeit genaue Beachtung finden.

Art. 2. Die Städtische Straßenbahn Zürich wird als Nebenbahn im Sinne des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 erklärt.

Art. 3. Die Konzession erlischt am 31. Dezember 1947.

Art. 4. Die Konzession gilt für folgende Strecken:

a) auf Stadtgebiet:

1. Hauptbahnhof–Bürkliplatz–Bellevue–Leonhardplatz–Hauptbahnhof;

1 a. Uraniastraße;

2. Bürkliplatz–Bahnhof Enge;

2 a. Alfred Escherstraße;

© by Staatsarchiv des Kantons Zürich 2016

3. Paradeplatz–Bahnhof Enge–Wollishofen;
4. Bahnhof Enge–Albisgütli:
5. Paradeplatz–Sihlbrücke–Badenerstraße–Letzigraben;
6. Badenerstraße–Birmensdorferstraße–Stadtgrenze;
6 a. Bahnhof Wiedikon–Elisabethenstraße;
7. Hauptbahnhof–Löwenstraße–Kasernenstraße–Sihlbrücke;
7 a. Bahnhofplatz–Geßnerallee;
8. Militärstraße–Feldstraße–Stauffacherstraße–Selnaustraße–Stockerstraße;
9. Hohlstraße–Hardplatz;
10. Albisriederstraße–Stadtgrenze;
11. Hauptbahnhof–Escher Wyßplatz–Hardturmstraße;
12. Escher Wyßplatz–Nordbrücke;
13. Hönggerstraße–Stadtgrenze;
14. Bahnhofquai–Stampfenbachstraße–Neue Beckenhofstraße–Schaffhauserstraße–Stadtgrenze;
14 a. Geleiseschleife Neumühlequai;
15. Leonhardplatz–Weinbergstraße–Hofwiesenstraße–Stadtgrenze;
16. Leonhardstraße–Tannenstraße–Universitätsstraße–Winterthurerstraße–Irchelstraße;
17. Bellevue–Rämistraße–Zürichbergstraße–Plattenstraße–Universitätsstraße–Tannenstraße;
18. Leonhardplatz–Seilergraben–Pfauen;
19. Platte–Allmend Fluntern;
20. Pfauen–Hottingerstraße–Römerhof–Klusplatz;
21. Pfauen–Zeltweg–Kreuzplatz;
22. Kreuzplatz–Römerhof;
23. Stadelhofen–Kreuzplatz–Rehalp;
24. Bellevue–Seefeldstraße–Tiefenbrunnen;

b) außerhalb des Stadtgebietes:

25. Stadtgrenze–Triemli;
26. Stadtgrenze–Dorf Albisrieden;
27. Stadtgrenze–Altstetten–Schlieren;
28. Stadtgrenze–Zürcherstraße–Höngg; // [S. 434]
29. Stadtgrenze–Hofwiesenstraße–Oerlikon–Endschleife Bahnhof Oerlikon;
30. Stadtgrenze–Zürcherstraße–Metzgerhalle Oerlikon–Seebach;
30 a. Metzgerhalle–Bahnhof Oerlikon;

c) noch zu bauende Strecken:

31. Sihlbrücke–Manessestraße–Laubegg;

© by Staatsarchiv des Kantons Zürich 2016

32. Laubegg–verlängerte Gießhübelstraße–Friesenberg;

33. Kornhausbrücke–Nordstraße–Stadtgrenze;

34. Hegibachplatz–Brahtzugstraße–Bleulerstraße–Stadtgrenze;

35. Klusplatz–Kapf–Eierbrecht –Witikon.

Art. 5. Für die in Artikel 4, lit. c, unter Nrn. 31–35 aufgezählten neuen Linien sind die vorschriftsmäßigen technischen Vorlagen dem Bundesrate bis zum 1. Januar 1933 einzureichen.

Innert sechs Monaten nach stattgefundener Plangenehmigung ist mit den Erdarbeiten für die Erstellung dieser Linien zu beginnen.

Binnen zwölf Monaten, vom Beginn der Arbeiten an gerechnet, sind die Linien zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Für weitere neue Linien, deren Bau gestützt auf Artikel 6 hiernach bewilligt wird, setzt der Bundesrat von Fall zu Fall die Fristen fest.

Art. 6. Der Bundesrat kann nach Anhörung der Regierung des Kantons Zürich unter den in der gegenwärtigen Konzession enthaltenen Bedingungen der Stadtgemeinde Zürich den Bau weiterer neuer Linien und die Verlegung bestehender Linien im Gebiete der Stadt Zürich und der eingangs genannten Gemeinden, sowie der Gemeinden Kilchberg/Zch., Schwamendingen und Zollikon bewilligen und ihr gestatten, den Betrieb auf einzelnen Strecken des Straßenbahnnetzes zu beschränken oder ganz aufzuheben und die Bahneinrichtungen zu beseitigen.

Art. 7. In bezug auf die Benützung der öffentlichen Straßen für Anlage und Betrieb der Straßenbahn gelten die vom Regierungsrate des Kantons Zürich aufgestellten Vorschriften, soweit sie nicht mit den Bestimmungen der gegenwärtigen Konzession und. der Bundesgesetzgebung in Widerspruch stehen.

Art. 8. Den Bundesbeamten, welchen die Überwachung des Baues und Betriebes der Straßenbahn obliegt, hat diese zur Erfüllung ihrer Aufgabe zu jeder Zeit Einsicht von allen Teilen der Bahn, der Stationen und des Materials zu gestatten, sowie das zur Untersuchung nötige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

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

Art. 10. Die Spurweite der Straßenbahn beträgt 1,0 Meter.

Art. 11. Die Ausführung von Bauten, sowie der zum Betrieb der Straßenbahn erforderlichen Einrichtungen darf nur geschehen auf Grund von Ausführungsplänen, die vorher dem Bundesrate vorgelegt und von diesem genehmigt worden sind.
// [S. 435]

Der Bundesrat ist berechtigt, auch nach Genehmigung der Pläne eine Abänderung dieser Anlagen zu verlangen, wenn eine solche durch die Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 12. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch Bauarbeiten zutage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen u. s. w., sind Eigentum des Kantons Zürich und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

© by Staatsarchiv des Kantons Zürich 2016

Art. 13. Der Konzessionärin ist im allgemeinen anheimgestellt, die Zahl der täglichen Züge und deren Fahrzeiten festzusetzen. Immerhin sind alle Projekte, welche sich auf fahrplanmäßige Züge beziehen, dem eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement vorzulegen und dürfen vor ihrer Genehmigung nicht vollzogen werden. Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat bestimmt.

Art. 14. Die Wagen führen nur eine Klasse, deren Typus durch den Bundesrat genehmigt werden muß.

Art. 15. Die Konzessionärin übernimmt die Beförderung von Personen, sowie von Handgepäck. Zum Viehtransport ist sie nicht verpflichtet. Über die Einrichtung eines Güterdienstes entscheidet der Bundesrat.

Art. 16. Die Konzessionärin hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, können diese nur nach vorher eingeholter Genehmigung des Bundesrates eingeführt werden.

Art. 17. Für die Beförderung von Personen darf eine Taxe von 20 Rappen für den ersten Kilometer und von 10 Rappen für jeden weiteren Kilometer der Bahnlänge bezogen werden. Es sind Abonnementsbillette zu ermäßigten Taxen nach mit dem Bundesrate zu vereinbarenden Bestimmungen auszugeben.

Kinder unter vier Jahren in Begleitung Erwachsener sind unentgeltlich zu befördern, wenn für sie kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird.

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

Im Falle der Einrichtung eines Güterdienstes setzt der Bundesrat die Taxen fest.

Art. 18. Für den Personen-, Gepäck-, Güter- und Tierverkehr mit andern Bahnen über die Strecken der Städtischen Straßenbahn Zürich setzt der Bundesrat nach Anhörung der beteiligten Bahnverwaltungen die Bedingungen und Taxen fest.

Art. 19. Bei der Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet.

Art. 20. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 21. Der nach gegenwärtiger Konzession zulässige Höchstbetrag der Beförderungspreise ist verhältnismäßig herabzusetzen, wenn der auf das Anlagekapital entfallende Jahresgewinn in sechs aufeinanderfolgenden Jahren im Durchschnitt und für jedes einzelne der drei letzten Jahre 6 Prozent übersteigt, sofern nicht die Unternehmung den Bedürfnissen der Bevölkerung durch Gewährung an- // [S. 436] derer Preiserleichterungen oder durch Einführung von Verkehrsverbesserungen genügend Rechnung trägt. Über das Maß der Herabsetzung entscheidet der Bundesrat.

Wenn der Jahresgewinn in drei aufeinanderfolgenden Jahren 2 Prozent des Anlagekapitals nicht erreicht, erlangt die Unternehmung ein Anrecht auf angemessene Erhöhung des nach gegenwärtiger Konzession zulässigen Höchstbetrages der Beförderungspreise. Über das Maß der Erhöhung entscheidet der Bundesrat.

Art. 22. Die Konzessionärin ist verpflichtet:

© by Staatsarchiv des Kantons Zürich 2016

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 Prozent des Jahresgewinnes, bis 10 Prozent des Anlagekapitals erreicht sind;

b) das Personal gegen Krankheit zu versichern;

c) für das Personal eine Alters-, Invaliditäts- und Hinterbliebenenversicherung zu unterhalten;

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. 23. Für die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Bundes gelten folgende Bestimmungen:

a) Der Rückkauf kann jederzeit erfolgen; er ist dem Stadtrat von Zürich drei Jahre zum voraus schriftlich anzukündigen.

b) Durch den Rückkauf wird der Bund Eigentümer der Bahn mit ihrem Betriebsmaterial und aller übrigen Zugehör. Immerhin bleiben die Rechte Dritter hinsichtlich der Krankenkasse und der Alters-, Invaliditäts- und Hinterbliebenenversicherung 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 und sollte auch die Verwendung des Erneuerungsfonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnismäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.

c) Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt den zweiundzwanzigeinhalbfachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkt, in welchem der Rückkauf notifiziert wird, unmittelbar vorangehen, unter Abzug des Erneuerungsfonds.

   Bei Ermittlung des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzedierte Straßenbahnunternehmung 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 welch' letzteren auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefonds einverleibt wurden.

e) Im Falle des Rückkaufes im Zeitpunkte des Ablaufs der Konzession ist nach der Wahl des Bundes entweder der Betrag der erstmaligen Anlagekosten für den Bau und Betrieb oder // [S. 437] eine durch bundesgerichtliche Abschätzung zu bestimmende Summe als Entschädigung zu bezahlen,

f) Streitigkeiten, die über den Rückkauf und damit zusammenhängende Fragen entstehen möchten, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 24. Hat der Kanton den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Artikel 23 vorgesehen ist, jederzeit auszuüben, und der Kanton hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der Konzessionärin zu fordern berechtigt gewesen wäre.

© by Staatsarchiv des Kantons Zürich 2016

II.

Auf den Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Beschlusses werden aufgehoben:

1. Die Bundesbeschlüsse vom 26. März 1897 (EAS 14369), vom 28. März 1903 (EAS 19 60), vom 19. Dezember 1905 (EAS 21336), vom 20. Dezember 1907 (EAS 23381), vom 21. Juni 1913 (EAS 29 125), vom 4. April 1914 (EAS 30 77), vom 27. März 1918 (EAS 34 72), vom 21. Dezember 1918 (EAS 34176), vom 20. Juni 1924 (EAS 40 79), vom 27. März 1925 (EAS 41 36), vom 23. Dezember 1925 (EAS 41 63) und vom 25. Juni 1930 (EAS 46 32), ferner die Bundesratsbeschlüsse vom 7. Juli 1900 (EAS 16174), vom 2. Februar 1906 (EAS 22 31), vom 22. Juni 1907 (EAS 23 30), vom 28. Dezember 1908 (EAS 24568), vom 30. April 1909 (EAS 25152), vom 3. Februar 1911 (EAS 27 31), vom 11. April 1913 (EAS 29 37), vom 7. Dezember 1918 (EAS 34170), vom 13. August 1919 (EAS 35 78), vom 4. Januar 1921 (EAS 37 21), vom 23. Dezember 1921 (EAS 37115), vom 17. November 1922 (EAS 38104), vom 24. November 1922 (EAS 38106), vom 5. Februar 1926 (EAS 42 33), vom 20. Juni 1928 (EAS 44153), vom 12. Februar 1929 (EAS 45 1), vom 27. September 1929 (EAS 45116) und vom 18. März 1930 (EAS 46 21) über die Konzession für die Städtische Straßenbahn Zürich, sowie deren Ausdehnung und Abänderung.

2. Die Bundesbeschlüsse vom 25. März 1896 (EAS 14141), vom 1. Juli 1905 (EAS 21192), vom 30. März 1906 (EAS 22 94), vom 11. April 1907 (EAS 23 70), vom 8. Oktober 1908 (EAS 24387) und vom 1. Oktober 1927 (EAS 43 98) über die Erteilung, Abänderung und Ausdehnung der Konzession für die elektrische Straßenbahn Zürich–Oerlikon–Seebach.

3. Die Bundesbeschlüsse vom 15. Oktober 1897 (EAS 14488) und vom 10. Oktober 1902 (EAS 18197) über die Erteilung und Abänderung der Konzession für die Limmattalstraßenbahn, sowie Ziffer 1, lit. c, des Bundesbeschlusses vom 22. April 1898 (EAS 15124) betreffend Anwendung des Bundesbeschlusses vom 14. Oktober 1897 über die Rückkaufsbestimmungen auf die unterm 15. Oktober 1897 erlassenen Eisenbahnkonzessionen.

III.

Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieses Beschlusses, der am 1. Mai 1931 in Kraft tritt, beauftragt.

[Transkript: OCR (Überarbeitung: sef)/24.09.2015]

© by Staatsarchiv des Kantons Zürich 2016