



Staatsarchiv des Kantons Zürich

Regierungsratsbeschlüsse seit 1803 online

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

Signatur	StAZH MM 2.244 RRB 1884/0967
Titel	Straßenbahn; Kompetenzstreit mit dem Stadtrath Zürich.
Datum	24.05.1884
P.	568–585

[p. 568] In Sachen

a. des Stadtrathes Zürich,

b. des Straßenbahnverbandes in Zürich, Rekurrenten gegen einen Beschluß des Bezirksrathes Zürich,

betreffend Kompetenzstreit über Erstellung von neuen Geleisen & deren Kostenaufgabe, hat sich ergeben:

A. Um einen richtigen Einblick in den Sinn und Geist des Status der Straßenbahn & der mit ihr zusammenhängenden Urkunden zu erhalten, erscheint es angezeigt, zunächst, wenn auch möglichst gedrängt, eine historische Entwicklung voraus zu schicken. Wie sich bei den Eisenbahnen durch die Erfahrung die Nothwendigkeit einer einheitlichen Oberbehörde gegenüber den oft von entgegengesetzten Inte- // [p. 569] ressen geleiteten Kantonalbehörden herausgestellt hat, erwies sich bei den Bestrebungen auf Erstellung von Straßenbahnen, die in einzelnen Gemeinden allerdings viel kräftiger aufgetreten sind als in andern, von Anfang an die Aufstellung einer gemeinsamen Behörde, welche die Interessen der Gemeinde sowohl gegenüber einer Unternehmung als gegenüber der Oberbehörden zu vertreten hätte, als unbedingte Nothwendigkeit. Nur so haben die lokalen Interessen gegenüber der schweiz. Eisenbahnbehörde, welche solchen anfänglich jede direkte Betheiligung verweigerte, Geltung finden können. Nur so haben die Gemeinden auf Gewinnung eines den speziellen gemeinsamen & lokalen Interessen dienenden Unternehmens & auf Aufstellung richtiger Grundsätze betr. Tarif, Fahrordnung u. drgl. hinwirken können, während sie sonst der Bundesbehörde ganz machtlos gegenüber gestanden wären. Man hat anfänglich geglaubt, eine solche Behörde in der alle Gemeinden umfassenden Gemeindekommission der Stadt Zürich & Ausgemeinden schon vorzufinden, hat sich aber nach jahrelangen fruchtlosen Verhandlungen & Bemühungen überzeugen müssen, daß nur durch eine Vereinigung der zunächst interessirten Gemeinden wirklich positive Leistungen erzielt & nicht bloß die Bestrebungen der // [p. 570] einzelnen Gemeinden, die eine Straßenbahn aufrichtig gewollt haben, vereitelt würden. So sind endlich die 4 Gemeinden Zürich, Riesbach, Enge & Außersihl zusammen getreten, um auf Grund des provisorischen Status, das den 24. April 1881 von den 4 Gemeindeversammlungen genehmigt wurde, bestimmte Grundlagen zu schaffen, und nach Kenntnißnahme der Sachlage einen Straßenbahnverband definitiv zu gründen. Während dieser Zeit der Vorbereitung war das Statut die einzige Grundlage des damals noch provisorischen Verbandes & es stand außer Zweifel, daß keine Gemeinde von ihren Kompetenzen der gemeinsamen Behörde mehr abgetreten habe, als aus den verschiedenen Artikeln des Statuts sich ergebe. Damals ist der gemeinsamen Behörde durch die sämmtlichen beigetretenen Gemeinden als einzige Aufgabe gestellt worden, möglichst bald die Erstellung von Straßenbahnen zu erzielen, einen Unternehmer zu suchen, Konzessionen & allfällige Verträge vorzubereiten.

Durch Ausschreibung in weitesten Kreisen ist es gelungen, unter mehreren Bewerbern einen annehmbaren Unternehmer zu finden, mit ihm einen Vertrag abzuschließen, wonach er unter möglichst günstigen Bedingungen, die neben der Verträge [sic!] vom 26. Okt. 1881 im Pflichtheft vom 24. gl. Mts. // [p. 571] und im Entwurf zu einer Bundeskonzession vom 24. gl. Mts. übergegangen in den Regierungsbeschluß vom 3. Dezbr. enthalten sind, sich verpflichtet hat, die im Allgemeinen festgesetzten Linien zu erstellen & zu betreiben.

Diese 3 Aktenstücke, Vertrag, Pflichtenheft und Konzessionsentwurf,

resp. Regierungsbeschluß sind am 20. November 1881 den 4 Gemeinden als Beilagen zum Statut mit dem Antrage auf definitive Bildung des Straßenbahnverbandes auf Grund des frühern provisorischen Statuts & dieser 3 Urkunden vorgelegt worden. Alle Gemeinden haben diesen Antrag genehmigt.

Es bildet somit von jetzt an das Statut gleichzeitig mit den genannten Urkunden die Grundlage des Verbandes, welcher gemäß § 8 des Gemeindegesetzes für gemeinschaftliche Besorgung der vorgesehenen Straßenbahnen die im Statut vorgeschriebenen Organe aufgestellt hat. Die Kompetenz dieser Organe ergibt sich jetzt aus dem Statut & den übrigen grundlegenden Urkunden zusammen. Die Straßenbahnkommission, resp. die Versammlung der Gemeindelegirten wahrt nach dem Wortlaute des Statuts die Rechte und Interessen der Gemeinden gemeinsam [§ 1 Abs. 2 des Statuts] & vertritt nach dem fast identischen Wortlaut des Regierungsbeschlusses die Interessen der betr. Gemeinden & die Gemeinden gegenüber // [p. 572] dem Konzessionär & den Oberbehörden [Art. 4 des Regierungsbeschlusses]. Die Kompetenz des Verbandes, resp. der gemeinsamen Behörde umfaßt daher bezüglich der Rechte & Interessen der 4 Gemeinden dem Konzessionär gegenüber Alles, soweit nicht die Kompetenz der lokalen Behörden, der Gemeindevorstände, ausdrücklich vorbehalten wird, was allerdings an zahlreichen Orten der Fall ist. – Eine Durchsicht der Urkunden zeigt sofort, daß überall da, wo die Gemeinden selbst eintreten sollen, dieß ausdrücklich gesagt ist, als Ausnahme von der angeführten allgemeinen Regel. – In allen andern Fällen hat der Konzessionär oder dessen Nachfolger, die Aktiengesellschaft, nur mit den Behörden des Verbandes & zwar mit der Straßenbahnkommission, als ausführendes Organ desselben, zu verkehren. Letztere allein hat auch die Vertretung bei den Oberbehörden.

B. Unterm 20. April 1883 stellte nun das Direktionskomitee der Straßenbahngesellschaft an den Stadtrath das Gesuch, die Geleiseanlagen der Straßenbahn durch folgende Ergänzungen erweitern zu dürfen.

1. durch ein Doppelgeleise von der Tonhalle bis zum Hôtel belle-vue;
2. durch ein Doppelgeleise in der Bahnhofstraße von der Ausweiche Rennweg bis zur Augustinergasse; // [p. 573]
3. durch ein Doppelgeleise in der Bahnhofstraße vom Hôtel National bis zum Linthescherplatz, und
4. durch ein Ausweichegeleise, resp. Stumpengeleise auf dem Bahnhofplatze zwischen der Aussteighalle & dem Trottoir längs der Limmat.

Von diesen ist N^o 1 seither bewilligt & ausgeführt, auf N^o 2 verzichtet worden.

C. Unterm 6. Juni 1883 beschloß der Stadtrath Zürich, an die Bewilligung zur Erstellung des Doppelgeleises an der untern Bahnhofstraße die Bedingung zu knüpfen, daß die Straßenbahngesellschaft die Kosten, auch der Pflasterung zwischen dem alten & neuen Geleise, welche geschlossen ausgeführt werden solle, übernehmen.

Im Fernern knüpfte der Stadtrath die Bewilligung zur definitiven Anlage des Stumpengeleises bei der Aussteighalle des Bahnhofes an folgende Bedingungen:

a. die Station ist zu pflastern auf Kosten der Unternehmung.

b. nur bespannte & bemannte Wagen dürfen daselbst aufgestellt werden & nicht mehr als drei derselben gleichzeitig & so, daß die gepflasterte Fußgänger-Passage über den Platz frei bleibt.

c. der Stadtrath kann die Verlegung der Geleise ver- // [p. 574] langen, wenn es sich in der Folge zeigen sollte, daß der Verkehr auf dem Platze vor der Aussteighalle unter dem Tramwayverkehr Noth leidet. In diesem Falle sind alle entstehenden Kosten vom Inhaber der Konzession zu tragen. Der Stadtrath entscheidet, ob die Voraussetzungen für die Nothwendigkeit der Geleiseverlegung vorhanden seien oder nicht.

d. [Bausache].

e. die Gesellschaft hat die Kosten, welche die Nordostbahn für Einrichtung des Platzes für die Dienstmänner verrechnet, der Stadt zu remoursieren.

D. Hierauf beschloß die unterm 9. Juli gl. Js. einberufene Versammlung der Gemeindedelegirten, entgegen den Vorstellungen der städtischen Delegirten: Die Versammlung der Gemeindedelegirten, auf Antrag der Straßenbahnkommission, ertheilt ihre Genehmigung zu der von der Straßenbahngesellschaft nachgesuchten Erstellung eines Doppelgeleises in der unteren Bahnhofstraße vom Hôtel National bis zum Linthescherplatz, sowie zu der Erstellung eines Ausweichgeleises auf dem Bahnhofvorplatz gegen die Ausstellung hin, in der vom städtischen Ingenieur vorgeschlagenen Ausdehnung. Als Bestandtheile des ursprünglichen Netzes gelten für diese Anlagen die // [p. 575] selben Bestimmungen wie für jenes. Es kann auf die vom Stadtrath in seinem Beschlusse vom 6. Juni aufgestellten weitergehenden Forderungen nicht eingetreten werden.

E. Hierüber beschwerte sich der Stadtrath Zürich mit Schreiben vom 22. Juli beim Bezirksrathe & bestritt die Kompetenz der Delegirtenversammlung zu obigen [sic!] Beschlusse. Nur für Erstellung der Straßenbahn & für Erlaß von Polizeiverordnungen seien die Straßenbahnbehörden zuständig. Die erstere habe mit der Kollaudation & Betriebseröffnung der Bahn ihren Abschluß gefunden, & könnten höchstens noch Reparaturen in die Kompetenz dieser Behörden fallen. Wenn es dem Belieben der Bahnbehörden anheim gestellt würde, unter dem Vorwande von Ergänzungen an das bestehende Bahnnetz nach Gutfinden Neuanlagen auch innerhalb der vertraglich festgesetzten Endpunkte der Bahnanlage anzubauen, würde das für den städtischen Verkehr wie für die städtischen Finanzen die schlimmsten Konsequenzen nach sich ziehen. Wenn also der Stadtrath im Hinblick auf die gesteigerten Ansprüchen an den Tramwayverkehr in Folge der Landesausstellung den Bau der beiden streitigen Geleiseanlagen bewilligt habe, so sei das nur unter ausdrücklicher Wahrung seiner Rechte geschehen. // [p. 576]

F. Die Straßenbahnkommission anerkennt in ihrem Schreiben vom 18. August zunächst die letzterwähnte Bewilligung des Stadtrathes ebenfalls nur als eine provisorische bis nach Austrag des Kompetenzstreites. Den Gegenstand des Rekurses betreffend sei zu bemerken, daß der Entscheid der Rekursbehörde nicht bloß für das Doppelgeleise in der Bahnhofstraße vom Hôtel National bis Linthescherplatz, und das Ausweichgeleise resp. Stumpengeleise auf dem Bahnhofplatz zwischen der Aussteighalle und dem Trottoir längs der Limmat von Bedeutung sei, sondern auch für das Doppelgeleise von der Tonhalle bis zum Hôtel Bellevue. Soweit nämlich der Stadtrath hier an seiner Zustimmung Forderungen geknüpft habe, welche über Bestimmungen des Vertrages, Pflichtenheftes, & Regierungsbeschlusses vom 3. Dezbr. 1881 hinausgingen, oder mit der ungeschmälerten Anwendung dieser Aktenstücke nicht im Einklang seien, sei die Straßenbahnkommission nicht im Falle, solche Forderungen zulassen zu können.

Die Ansicht der Straßenbahnkommission & Delegirtenversammlung gehe dahin, daß für alle genannten Bauten als Bestandtheile des ursprünglichen Netzes dieselben Bestimmungen gelten, wie für jenes, daß daher auf weitergehende Forderungen nicht eingetreten werden könne. –

Die Straßenbahngesellschaft ersuche demnach ihre // [p. 577] Anschauung zu genehmigen, daß auch nachträgliche nach Statut & Beilagen der Unternehmung obliegende, von ihr aus

Auftrag oder mit Genehmigung der Straßenbahnkommission auszuführende Ergänzungen des Netzes die Bestimmungen eben dieses Statuts & Beilagen Anwendung finden. Nach Ansicht des Stadtrathes sollen die vorliegenden Bauten Aenderungen oder wohl Abweichungen vom konzedirten Netze & die Anlage des Stumpengeleises bei der Aussteighalle eine „eigene“ Abzweigung, wohl eine selbstständige Erweiterung bilden. Die Straßenbahnkommission stelle die Ansicht auf, daß es sich bei allen diesen Anlagen durchaus nur um die mit dem Betrieb Schritt haltende Ausführung der Konzession & der vertraglichen Verpflichtungen des Unternehmens, also um Arbeiten handle, zu denen er nach Art. 8 des Regierungsbeschlusses gezwungen werden müßte, wenn er sie nicht aus eigenem Antrieb auszuführen nachgesucht hätte.

Die Doppelgeleise oder Verlängerung der Kreuzungen bei der Tonhalle & in der Bahnhofstraße im Hôtel National ergeben sich nach dem von den kompetenten Behörden genehmigten Fahrtenplan als zum genauen Betrieb unbedingt nöthig; sie bilden überdies Bruchstücke des schon in den ursprünglichen Akten zur nachträglichen Ausfüh- // [p. 578] rung vorgesehenen Doppelgeleisen in Bahnhofstraße & Sonnenquai.

In gleichem Grade nothwendig für den gewöhnlichen Betrieb und nicht etwa bloß für die Landesausstellung, sei das Stumpengeleise, resp. Ausweichgeleise vor der Aussteighalle des Bahnhofes. Darüber zu streiten, ob die Stadt gut gethan habe, bei Abschluß des Straßenbahnverbandes gewisse Kommunalkompetenzen auf 50 Jahre hinaus an ein gemeinschaftliches Organ abzutreten, wäre wohl jetzt unnütz. Es genüge zu konstatiren, daß die große Mehrheit der anwesenden Stimmenden in sämmtlichen

4 Gemeindeversammlungen diese Abtretung an ein gemeinschaftliches Organ gebilligt habe, & es werde keine Behörde berechtigt sein, nun schrittweise wieder zurückzugehen. Es werde daher um Abweisung des Rekurses ersucht.

G. In seiner vom 25. September datirten Replik auf dieses ihm zur Beantwortung zugestellte Schreiben hebt der Stadtrath besonders hervor, daß die städtischen Behörden sich bewußt seien, an der Straßenbahnen [sic!] wie andere mitgewirkt zu haben, daß sie auf die in dem Statut der vier Gemeinden übernommenen Verpflichtungen ehrlich zu erfüllen & die an die Straßenbahnorgane abgetretenen Kompe- // [p. 579] tenzen loyal zu achten bereit seien. dagegen glauben sie aber auch berechtigt wie verpflichtet zu sein, Uebergriffen entgegen zu treten, welche die gesetzliche Autorität der Gemeindeorgane zu schwächen & der Stadt Lasten & Kosten aufzubürden geeignet seien, welche nur der Privatunternehmung zu gute kommen & an welche bei Abschluß des Verbandes niemand gedacht habe. Den besten Beweis, wie der Stadtrath diese Doppelstellung einnehme, & daß ihn in dem Verkehr mit den Straßenbahnbehörden keinerlei Animosität leite, gebe die Thatsache, daß er die Ausführung der jetzigen streitigen Vorrichtungen vor dem Entscheid, aber allerdings ohne Präjudiz für denselben, wie die Straßenbahnkommission selbst zugebe, gestattet habe. Prinzipiell sei der Stadtrath der Ansicht, daß der Satz des Art. 8 des Pflichtenheftes, wonach die Gemeinde die Materialkosten zu bezahlen habe, nicht von selbst auch für den Fall Anwendung finde, da der Konzessionär nicht gezwungen, sondern freiwillig, als in seinem Interesse liegend, neue Geleise verlange. Das Verlangen der Gemeinde, daß er in diesem Fall auch die Kosten des Pflästerers bezahle, sei daher ganz natürlich, & für den Zweck des Straßenbahnverbandes, die Autorität der Straßenbahnorgane & das Interesse der übrigen Gemeinden, die ganz das gleiche Recht hätten, ungefährlich. Man // [p. 580] hätte daher erwarten dürfen, daß man wenigstens die Uebernahme dieser Kosten der Unternehmung, die sich dessen nicht geweigert, – erlaubt hätte!

Der Stadtrath beantrage: es möchte seine Beschwerde begründet erklärt, & der Beschluß der Delegirtenversammlung vom 9. Juni als formell & materiell ungerechtfertigt aufgehoben werden.

H. Der Bezirksrath gelangte zu folgenden Erwägungen:

1. Nach § 11 des Statuts vom 20. Novbr. 1881 liege es in der Aufgabe der Straßenbahnkommission, innerhalb ihrer Kompetenzen alles das zu thun, was zur Erstellung

der in § 1 des Statuts erwähnten, d. h. der in der Konzession inbegriffenen Straßenbahnen führe.

2. Ein Unterschied zwischen der ersten Anlage & spätern in der Konzession vorgesehenen Erweiterungen des Bahnnetzes bezüglich des Baues und Betriebes der Bahn sei weder in dem zitierten Statut noch in dem Beschluß des Regierungsrathes vom 3. Dezember aufgestellt.

3. Das Doppelgeleise vom Hôtel National bis Linthescherplatz gehöre zu denjenigen Erweiterungen des Straßenbahnnetzes, welche in Art. 8 des Bundesbeschlusses betr. Konzession einer Straßenbahn in Zürich & Umgebung vom 31. Januar 1882 // [p. 581] vorgesehen seien, & somit die Konzession besitzen würden.

4. Das Stumpengeleise auf dem Bahnhofplatz zwischen Aussteighalle & Limmattrottoir dagegen sei weder als ein Doppelgeleise, noch als eine Ausweichung des ursprünglichen Straßenbahnnetzes, sondern als eine selbstständige, in Art. 8 des Konzessionsbeschlusses nicht inbegriffene Erweiterung zu betrachten.

Deshalb sei die Beschwerde des Stadtrathes Zürich in Bezug auf 1–3 abzuweisen, in Bezug auf 4 begründet. –

J. Demnach hat der Bezirksrath Zürich unterm 13. Oktober 1883 beschlossen:

I. Die Organe des Straßenbahnverbandes sind befugt, das Doppelgeleise, resp. die verlängerte Ausweichung von Hôtel National bis zum Linthescherplatz zu erstellen, & es ist der Stadtrath Zürich nicht berechtigt, hiefür besondere, im Konzessionsbeschluß nicht enthaltene Bedingungen aufzustellen.

II. In Bezug auf Erwägung 4 werden die Organe des Straßenverbandes angewiesen, nach § 18 des Konzessionsbeschlusses vom 31. Januar 1882 zu verfahren.

K. Gegen Disp. I des obigen Beschlusses rekurrierte der Stadtrath Zürich mit Schreiben vom 30. Okt. 1883, gestützt auf die in demselben aufgenommenen Ausführungen & die Anschauung, daß mit dem Statut die Straßenbahn nicht das unbedingte Recht erhalten habe, // [p. 582] über die Straßen der Stadt & das Aufbrechen derselben nach ihrem Belieben jederzeit zu verfügen, & daß mit dem Statut der Gemeindebehörde nicht für immer das Recht benommen sei, die zum Schutze des öffentlichen Verkehrs dienlichen Maßnahmen zu treffen.

L. Die Straßenbahngesellschaft, unterstützt von der Straßenbahnkommission Namens der Gemeinde delegirten, rekurrierte mit Schreiben vom 16. Novbr. 1883 gegen Disp. II des bezirksrätlichen Beschlusses, indem sie findet, das Stumpengeleise beim Bahnhof könne nicht als eine selbstständige Anlage bezeichnet werden. Der Bau dieses Geleises habe weit mehr im Interesse des gewöhnlichen als des eigenen Verkehrs gelegen. Ohne dasselbe hätte mit unabweisbarer Nothwendigkeit eine Haltstelle am westlichen Ende der Bahnhofbrücke erstellt und der Bahnhofplatz in seiner ganzen Ausdehnung zum Rangiren der Bahnwagen benutzt werden müssen, wodurch der Straßenverkehr in unerträglicher Weise gehemmt worden wäre.

Es kommt in Betracht:

1. Mit Regierungsbeschluß vom 23. Juni 1883 wurde den von der Straßenbahngesellschaft vorgelegten Plänen für die fraglichen Geleiseerweiterungen unter Vorbehalt des Regierungsbeschlusses vom 2. Dezbr. 1881 & vorbehältlich der Hebung der Anstände zwischen der Gesellschaft und // [p. 583] dem Stadtrath Zürich die Genehmigung ertheilt. Diese Aufstände betreffen nicht die Sache selbst, gegen welche keine Einwendung gemacht wurde, sondern gewisse Leistungen, welche entweder der Stadtrath oder die Bahngesellschaft zu übernehmen hat.

Es kann deshalb nicht Sache des Bezirksrathes sein, sich darüber auszusprechen, ob für die vom Regierungsrathe genehmigten Bauten weitere Konzessionen nothwendig seien oder

nicht. Der Bezirksrath hatte nur über die Frage einzutreten, wem die beanstandete Leistung zukomme, ob der Gesellschaft oder dem Stadtrath, bezw., ob die bezüglichlichen Kompetenzen vom Stadtrath an den Gemeindeverband übergegangen seien oder nicht.

2. Das Statut stützt sich nicht auf einen Spezialplan über die angestrebte Straßenbahn, sondern nur auf die in demselben angeführten Endpunkte: Bahnhof - Zürich einerseits und andererseits der Tiefenbrunnen in Riesbach, Stockgasse - Enge & städtischer Friedhof in Außersihl. Die fraglichen Geleiseerweiterungen liegen augenscheinlich in diesem Rahmen. Das Stumpengeleise liegt am Bahnhof so gut als die den östlichen Vorplatz durchschneidenden Geleise.

3. Auch der Regierungsbeschluß vom 3. Dezbr. 1881 beschränkt sich nicht auf einen Spezialplan, die // [p. 584] Genehmigung eines solchen blieb vorbehalten. Ferner wurde unter Art. 7 das Recht vorbehalten, auch nach Genehmigung der eingereichten Vorlagen noch Aenderungen an solchen zu verlangen, wenn solche durch die Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes der Bahn & des Verkehrs & den benutzten Straßen geboten sind, & nach Art. 19 selbst Verlegungen in andere Straßen.

4. Sowohl nach dem Statut als nach dem Regierungsbeschluß vom 3. Dezbr. 1881 unterliegen die unterm 23. Juni 1883 genehmigten Geleiseerweiterungen denselben Bestimmungen & Kompetenzen, wie die ursprüngliche Geleiseanlage.

Der Regierungsrath,
nach Einsicht eines Antrages der Direktion der öffentlichen Arbeiten,
beschließt:

I. Der Beschluß des Bezirksrathes Zürich vom 13. Oktober 1883 wird bezüglich Disp. I bestätigt, dagegen Disp. II desselben als aufgehoben erklärt.

II. Die Kompetenz der Organe des zürch. Straßenbahnverbandes erstreckt sich auch auf die unterm 23. Juni 1883 bewilligten Geleiseerweiterungen, & es steht deshalb dem Stadtrathe Zürich nicht zu, bezüglichliche Ausnahmsbedingungen zu stellen.

III. Dem Stadtrathe Zürich werden die erst- & zweitinstanzlichen Kosten überbunden. // [p. 585]

IV. Mittheilung an den Stadtrath Zürich unter Rückstellung des erstinstanzlichen Entscheides und der Akten, an die Straßenbahnkommission für sich & zu Handen des Direktionskomite unter Rückstellung des von ihr eingelegten bezirksrätlichen Entscheides, an den Bezirksrath Zürich und an die Direktion der öffentlichen Arbeiten unter Rückstellung aller übrigen Akten.

[Transkript: esk/26.08.2015]