

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Drahtseilbahn vom Leonhardsplatz in Zürich nach dem Susenberg am Zürichberg.

(Vom 27. März 1908.)

Tit.

Mittelst Eingabe vom 9. August 1908 stellt Herr O. Guhl, Bankier in Zürich, das Gesuch, es möchte ihm zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Drahtseilbahn vom Leonhardsplatz in Zürich nach dem Susenberg am Zürichberg erteilt werden.

Nach den Ausführungen des Konzessionsbewerbers soll die projektierte Seilbahn den zur Überbauung mit Wohnquartieren vorzüglich geeigneten Südwesthang des Zürichberges sowohl mit dem Hauptbahnhof der schweizerischen Bundesbahnen als auch mit der Hauptlinie der städtischen Strassenbahnen Zürichs in kürzester direkter Verbindung bringen und die Überbauung dieser gesunden, zu Wohnungsquartieren sich vorzüglich eignenden Abhänge fördern.

Der allgemeine Bericht geht davon aus, dass die Bevölkerung der Stadt Zürich rasch zugenommen und der Verkehr sich bedeutend gesteigert habe. Neben den 10 Normalbahnstationen im Stadtgebiet habe sich im Laufe der Jahre das städtische

Strassenbahnnetz auf eine Baulänge von rund 25 km. und eine Geleiselänge von 48 km. ausgedehnt, und die Beförderung von Trampassagieren sei im Jahre 1906 auf rund 16,000,000 angestiegen.

Das flache Land um den Kern der Altstadt herum sei bald dicht überbaut, und durch den Ausbau der Quartiere längs der Dolderbahn und der Rigiquartierseilbahn habe man den dringendsten Bedürfnissen nur vorübergehend abhelfen können. Bei den rapid gestiegenen Baumaterial- und Lohnpreisen müsse danach gestrebt werden, noch billigeres Bauland zu erschliessen. Hierfür eigne sich ganz vorzüglich das Gebiet zwischen Rigiquartierbahn und Dolderbahn einerseits, Hochstrasse und Waldrand am Zürichberg anderseits.

Parallel mit der Förderung des Baues von gesunden Wohnquartieren nebst Erstellung von guten Kommunikationen solle zugleich der Besuch des prächtigen Zürichberges erleichtert werden. Es sei keine Aussicht vorhanden, dass die städtischen Strassenbahnen auf den Zürichberg hinauf weitergeführt werden, und doch bestehe ein dringendes Bedürfnis, ein Verkehrsmittel zu schaffen, welches es möglich mache, vom Zentrum der Stadt aus, im Anschluss an den Hauptbahnhof der schweizerischen Bundesbahnen und die städtischen Strassenbahnen, in möglichst kurzer Zeit die in verschiedenen Höhen des Zürichberghanges sich hinziehenden Längsstrassen zu den Wohnquartieren, sowie die oberen Partien des Zürichberghanges zu erreichen, wobei in erster Linie auf eine rasche Beförderung des Personenverkehrs Bedacht zu nehmen sei. Dieser Zweck werde durch die Erstellung der projektierten Seilbahn ebenfalls erreicht.

Die dichte Bebauung der unteren Partien in der Richtung des vorgesehenen Tracés nötige zur Anlage einer unterirdischen Linienführung. In Anbetracht der vielen in Aussicht stehenden Strassenzüge, welche sich in Zukunft mit der Bahn kreuzen werden, sei auch in den oberen Partien darauf Rücksicht zu nehmen, dass der Bahn- und Strassenverkehr in keiner Weise benachteiligt werde. Ferner sei dafür zu sorgen, dass die Bahn durch Anlage einer Anzahl Haltstellen, auch den lokalen Bedürfnissen der einzelnen Quartiere von Anfang an Rechnung trage.

Der technische Bericht enthält folgende Hauptangaben:

Horizontale Länge des Geleises: 1597 m.

Schiefe Länge des Geleises: 1614 m.

Spurweite: 1 m.

Höhenquoten: Leonhardsplatz 413,5 m., Susenberg 631 m.

Maximalsteigung: 189,1 ‰.

Zwischenstationen: 3.

Betriebssystem: Elektrizität. Kraftbezug in transformierter Spannung von der Stadt Zürich.

Bei den Haltstellen seien oberirdische Gebäulichkeiten, der Wichtigkeit der Haltstellen entsprechend, vorgesehen, die zur Aufnahme der Bureaux, Wartsäle etc. dienen sollen und von welchen aus der Zugang zu den Einsteigeperrons zu erfolgen habe.

An Rollmaterial seien 2 Personenwagen zu je 50 Plätzen nebst einem kleinen Gepäckraum vorgesehen.

Der Kostenvoranschlag sieht vor:

Vorbereitende Arbeiten	Fr.	140,000
Kapitalbeschaffung	„	50,000
Expropriation	„	50,000
Unterbau	„	1,300,000
Oberbau	„	62,000
Hochbau	„	80,000
Rollmaterial	„	24,000
Drahtseil und Tragrollen	„	20,000
Elektromotor	„	32,000
Elektrische Ausrüstung	„	15,000
Telephon und Signale	„	3,000
Einfriedigung etc.	„	9,000
Mobiliar und Gerätschaften	„	8,000
Unvorhergesehenes	„	57,000
	Total	Fr. 1,850,000

oder per laufenden Meter Geleise Fr. 1146.

Nach der Rentabilitätsberechnung ergibt sich für die Aktionäre eine Dividende von 3 ‰.

In seiner Vernehmlassung vom 31. Oktober 1907 spricht sich der Regierungsrat des Kantons Zürich zu gunsten des Konzessionsgesuches aus.

Die konferenziellen Verhandlungen fanden am 16. März 1908 in Bern statt; der vom Eisenbahndepartement vorgelegte Konzessionsentwurf wurde mit zwei unbedeutenden Änderungen angenommen.

Wir empfehlen Ihnen den nachstehenden Beschlussesentwurf zur Annahme und benützen auch diesen Anlass, Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 27. März 1908.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Brenner.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer elektrischen Drahtseilbahn vom Leonhardsplatz in Zürich nach dem Susenberg am Zürichberg.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe des Initiativkomitees für die Drahtseilbahn Leonhardsplatz-Susenberg, vom 9. August 1907;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 27. März 1908,

beschliesst:

Einem Initiativkomitee, vertreten durch Herrn O. Guhl, Banquier in Zürich, wird zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer elektrischen Drahtseilbahn vom Leonhardsplatz in Zürich nach dem Susenberg am Zürichberg, unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen erteilt:

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

Die Bahn wird als Nebenbahn im Sinne des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 erklärt.

Art. 2. Die Konzession wird auf die Dauer von 80 Jahren, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

Art. 3. Der Sitz der Gesellschaft ist in Zürich.

Art. 4. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrates oder weitem Ausschusses soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Art. 5. Binnen einer Frist von 36 Monaten, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, sind dem Bundesrat die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Innert 6 Monaten nach der Plangenehmigung ist mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu beginnen.

Art. 6. Binnen zwei Jahren, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die ganze konzessionierte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 7. Die Ausführung des Bahnbaues, sowie der zum Betrieb der Bahn erforderlichen Einrichtungen darf nur geschehen auf Grund von Ausführungsplänen, welche vorher dem Bundesrat vorgelegt und von diesem genehmigt worden sind. Der Bundesrat ist berechtigt, auch nach Genehmigung der Pläne eine Abänderung derselben zu verlangen, wenn eine solche durch die Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird mit Spurweite von 1 Meter und eingleisig erstellt und mittelst Elektrizität betrieben.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zu Tage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen u. s. w., sind Eigentum des Kantons Zürich und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 10. Den eidgenössischen Beamten, welchen die Überwachung der Bahn hinsichtlich der Bauten oder des Betriebes obliegt, hat die Bahnverwaltung behufs 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. 11. Der Bundesrat kann verlangen, dass Beamte oder Angestellte der Gesellschaft, welche in der Ausübung ihrer Funktionen zu begründeten Klagen Anlass geben und gegen welche die Gesellschaft nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nötigenfalls entlassen werden.

Ebenso hat er das Recht, zu verlangen, dass Mitglieder der Verwaltung, welchen vorübergehend oder dauernd Funktionen eines Beamten oder Angestellten übertragen sind und die in der Ausübung derselben Anlass zu begründeten Klagen geben, dieser Funktionen enthoben werden.

Art. 12. Die Gesellschaft übernimmt die Beförderung von Personen und Gepäck bis zu 50 kg. Gewicht per Stück; über die Einführung eines vollständigen Gepäckverkehrs oder eines Güterdienstes entscheidet der Bundesrat. Zum Transport von Gütern und von lebenden Tieren ist die Gesellschaft nicht verpflichtet.

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, können solche erst eingeführt werden, nachdem sie vom Bundesrat genehmigt worden sind.

Art. 14. Im allgemeinen ist der Gesellschaft anheimgestellt, die Zahl der täglichen Züge und deren Kurszeiten festzustellen.

Immerhin sind alle daherigen Projekte, welche sich auf fahrplanmässige Züge beziehen, dem Eisenbahndepartement vorzulegen und dürfen vor ihrer Genehmigung nicht vollzogen werden.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat festgesetzt.

Art. 15. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit nur einer Klasse aufstellen, deren Typus vom Bundesrat genehmigt werden muss.

Art. 16. Für die Beförderung von Personen können Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

für die Bergfahrt	80 Rappen,
für die Talfahrt	50 Rappen.

Für Hin- und Rückfahrten sind die Personentaxen mindestens 20% niedriger anzusetzen, als für eine einmalige Berg- und Talfahrt.

Kinder unter vier Jahren sind gratis zu befördern, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird.

Für Kinder zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahre ist die Hälfte der Taxe zu zahlen. Der Bundesrat ist berechtigt, diese Altersgrenze von zehn Jahren zu erweitern.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, zu Bedingungen, welche im Einvernehmen mit dem Bundesrat aufzustellen sind, Abonnementsbillette zu reduzierter Taxe auszugeben.

Art. 17. Jeder Reisende ist berechtigt, 10 Kilogramm Reisegepäck taxfrei zu befördern, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für anderes Reisegepäck kann für die Berg- oder Talfahrt eine Taxe von höchstens 50 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Mit Zustimmung des Bundesrates kann für das Reisendengepäck ein Abfertigungsverfahren mit einer einheitlichen Taxe eingeführt werden. In diesem Falle setzt der Bundesrat die Taxe fest.

Art. 18. Im Falle der Einführung eines Güterdienstes setzt der Bundesrat die Taxen und Bedingungen fest.

Art. 19. Im Falle der Errichtung von Zwischenstationen werden für dieselben die in den Artikeln 16 und 17 vorgesehenen Taxen im Verhältnis zur kilometrischen Entfernung berechnet.

Art. 20. Die Minimaltransporttaxe für Gepäck beträgt höchstens 20 Rappen.

Art. 21. Bezüglich des Gewichtes werden Gepäcksendungen bis auf 10 kg. für volle 10 kg. gerechnet; das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 kg. berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 kg. für eine ganze Einheit gilt.

Wenn die genaue Ziffer der so berechneten Taxe nicht ohne Rest durch 5 teilbar ist, so wird sie auf die nächsthöhere durch 5 teilbare Zahl aufgerundet, sofern der Rest mindestens einen Rappen beträgt.

Art. 22. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 23. Sämtliche Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 24. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nacheinander einen sechs Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so

ist das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transporttaxen verhältnismässig herabzusetzen. Kann hierüber eine Verständigung zwischen dem Bundesrat und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet die Bundesversammlung.

Reicht der Ertrag des Unternehmens nicht hin, die Betriebskosten, einschliesslich die Verzinsung des Obligationenkapitals, zu decken, so kann der Bundesrat eine angemessene Erhöhung obiger Tarifsätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 25. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äufnung genügender Erneuerungs- und Reservefonds zu sorgen und für das Personal eine Kranken- und Unterstützungskasse einzurichten oder dasselbe bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Ferner sind die Reisenden und das Personal bei einer Anstalt bezüglich derjenigen Verpflichtungen zu versichern, welche aus dem Haftpflichtgesetz vom 28. März 1905 mit bezug auf Unfälle beim Bau, beim Betrieb und bei Hülfgeschäften sich ergeben.

Art. 26. Für die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Zürich gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens 30 Jahre nach Eröffnung des Betriebes und von da an je auf 1. Januar eines Jahres erfolgen. Vom Entschluss des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem Eintritte desselben Kenntnis zu geben.
- b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigentümer der Bahn mit ihrem Betriebsmaterial und allen übrigen Zugehören. Immerhin bleiben die Drittmannsrechte hinsichtlich des Pensions- und Unterstützungsfonds vorbehalten. Zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, ist die Bahn samt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustande abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge getan werden, und sollte auch die Verwendung der Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnismässiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.
- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Januar 1940 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des

durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Kalenderjahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1940 und 1. Januar 1955 erfolgt, den $22\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1955 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Wert des oben beschriebenen Reinertrages; — unter Abzug der Erneuerungs- und Reservefonds.

Bei Ermittlung des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzessionierte Eisenbahnunternehmung mit Ausschluss aller anderen 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 welchen letztern 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 Rückkäufers entweder der Betrag der erstmaligen Anlagekosten für den Bau und Betrieb oder eine durch bundesgerichtliche Abschätzung zu bestimmende Summe als Entschädigung zu bezahlen.
- f. Streitigkeiten, die über den Rückkauf und damit zusammenhängende Fragen entstehen, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 27. Hat der Kanton Zürich den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 26 definiert worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der konzessionierten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

Art. 28. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieses Beschlusses, welcher am 1. Mai 1908 in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Drahtseilbahn vom Leonhardsplatz in Zürich nach dem Susenberg am Zürichberg. (Vom 27. März 1908.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1908
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	14
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	01.04.1908
Date	
Data	
Seite	833-842
Page	
Pagina	
Ref. No	10 022 835

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.