

Bundesblatt

83. Jahrgang.

Bern, den 25. März 1931.

Band I.

*Erscheint wöchentlich. Preis 20 Franken im Jahr, 10 Franken im Halbjahr, zuzüglich
Nachnahme- und Postbestellungsgeb. — Einrückungsgebühr: 50 Rappen die Pettzeile oder deren Raum. — Inserate franko an
Stämpfli & Cie in Bern*

2666

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung über die Erteilung einer
neuen Konzession für die Städtische Strassenbahn Zürich.

(Vom 20. März 1931.)

Herr Präsident!
Hochgeehrte Herren!

Mit Eingabe vom 12. Juli 1930 stellte der Stadtrat von Zürich eine Reihe von Begehren, die alle auf die Neuordnung der rechtlichen Verhältnisse der Städtischen Strassenbahn hinzielten. Sie waren in der Hauptsache bedingt durch die geplante Eingliederung der Limmattalstrassenbahn und der elektrischen Strassenbahn Zürich-Oerlikon-Seebach in das städtische Strassenbahnnetz und lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- a. Abänderung der Konzession der Limmattalstrassenbahn und der elektrischen Strassenbahn Zürich-Oerlikon-Seebach in dem Sinn, dass der Abbruch der Linien Seebach-Glattbrugg, Oerlikon-Schwamendingen, Schlieren-Dietikon und Schlieren-Weiningen zu bewilligen und für diese Strecken der Übergang zum Autobusbetrieb zu gestatten sei;
- b. Übertragung der derart abgeänderten Konzession der Limmattalstrassenbahn und der elektrischen Strassenbahn Zürich-Oerlikon-Seebach auf die Stadt Zürich;
- c. Ausdehnung der Konzession der Städtischen Strassenbahn Zürich auf eine neue Linie in der Winterthurerstrasse von der Ichelstrasse bis zum Waldgarten in Schwamendingen;
- d. Abänderung der Konzession der Städtischen Strassenbahn Zürich durch Erteilung einer neuen einheitlichen Konzession, in welcher alle bisherigen Änderungen zusammengefasst und die übrigen Bestimmungen redaktionell der seit Erteilung der ersten Konzession eingetretenen Veränderung der Verhältnisse angepasst werden, gleich wie dies in den letzten Jahren durch die Erteilung neuer einheitlicher Konzessionen für die Genfer Strassenbahn und die Städtische Strassenbahn Schaffhausen (vgl. die Bundesbeschlüsse vom 14. Juni 1928 und vom 19. Dezember 1930; EAS 44, 176 und 46, 81), geschehen ist.

Aus den mündlichen und schriftlichen Verhandlungen mit den städtischen Behörden ist folgendes hervorzuheben:

A.

Der Regierungsrat des Kantons Zürich glaubte sich zuerst mit der Erteilung einer neuen einheitlichen Bundeskonzession nicht einverstanden erklären zu können. Auch ergaben sich Schwierigkeiten wegen der von der Stadt Zürich geplanten Ersetzung der Strassenbahnlinien Seebach–Glattbrugg und Oerlikon–Schwamendingen durch Autobuslinien, wogegen die beteiligten Gemeinden zuerst Widerspruch erhoben. Sodann lehnte der Regierungsrat die Zustimmung zu der von der Stadt Zürich angebehrten Ausdehnung ihrer Konzession auf die neue Linie in der Winterthurerstrasse von der Irehelstrasse bis zum Waldgarten in Schwamendingen ab, weil seines Erachtens in diese Überlandstrasse nicht dem allgemeinen Verkehr hinderliche Strassenbahngleise eingelegt werden sollten.

In der Folge kam über die umstrittenen Punkte indessen in allen Teilen eine Einigung zustande. In bezug auf die neue Linie von der Irehelstrasse nach Schwamendingen erklärte sich der Stadtrat von Zürich damit einverstanden, dass die Behandlung dieses Konzessionsausdehnungsgesuches einstweilen zurückgestellt werde, bis sich die Verhältnisse hinsichtlich der Eingemeindung der Gemeinde Schwamendingen in die Stadt Zürich abgeklärt haben; diese Linie ist daher in den Konzessionsentwurf für eine neue Bundeskonzession nicht aufgenommen worden. Der anfänglich vorhandene Widerstand gegen die Aufhebung der Strassenbahnlinien Oerlikon–Schwamendingen und Seebach–Glattbrugg konnte durch Entgegenkommen in der Tarifgestaltung (Einbezug der Autobusstrecke Oerlikon–Schwamendingen in die einheitliche Taxordnung der städtischen Strassenbahn und Schaffung einer besonderen kombinierten Wochenkarte für die Strecke Glattbrugg–Zürich Hauptbahnhof) beseitigt werden. Auch mit der Zusammenfassung des bestehenden Rechtszustandes und der von der Stadt Zürich begehrten Abänderungen in einer neuen einheitlichen Bundeskonzession erklärte sich der Regierungsrat des Kantons Zürich schliesslich einverstanden, in der Meinung, dass dadurch der Zusammenfassung der für die Strassenbenützung erteilten kantonalen Bewilligungen in einem einheitlichen Akt nicht vorgegriffen werde, weil eine solche Massnahme besonderer Verhältnisse halber noch eingehender Prüfung bedarf.

B.

Der Inhalt des nachfolgenden Konzessionsentwurfs, mit dem sich der Regierungsrat und der Stadtrat von Zürich mit Schreiben vom 12. bzw. 21. Februar 1931 einverstanden erklärt haben, gibt uns zu folgenden Bemerkungen Anlass:

Da es sich, wie bereits bemerkt, in der Hauptsache lediglich um eine Zusammenfassung des bestehenden Rechtszustandes in einen neuen einheitlichen

Akt handelt, sind an den Bestimmungen der bisherigen Konzession über die Konzessionsdauer und den Rückkauf keine grundlegenden Änderungen vorgenommen worden.

Die Art. 1, 2, 8—16 und 19/20 entsprechen dem üblichen Konzessionsinhalt in der redaktionellen Fassung der neueren Konzessionen.

In Art. 3 wird das Ende der Dauer der Bundeskonzession einheitlich auf den 31. Dezember 1947 festgesetzt, während die zurzeit geltenden Konzessionen der elektrischen Strassenbahn Zürich—Oerlikon—Seebach, der Städtischen Strassenbahn Zürich und der Limmattalstrassenbahn am 25. März 1946, am 26. März 1947 und am 15. Oktober 1947 auslaufen. Die kantonalen Bewilligungen für die Strassenbenützung sind ebenfalls einheitlich bis Ende 1947 verlängert worden.

Bei der Aufzählung der Strecken, für welche die Konzession gilt (Art. 4), sind die Linien der elektrischen Strassenbahn Zürich—Oerlikon—Seebach und der Limmattalstrassenbahn, die von der Stadt Zürich als Strassenbahnen weiter betrieben werden, neu eingefügt; weggelassen sind also die eingangs erwähnten Endstrecken, die künftig nur noch mit Automobilen betrieben werden sollen. In der Aufzählung sind ferner unter Nr. 31—35 eine Anzahl noch nicht gebauter Strecken aufgeführt, für welche die Stadt Zürich indessen bereits im Besitze einer entsprechenden Konzessionsansdehnung ist. Neu ist sodann auch die Erwähnung der noch zu bauenden, lediglich der Entlastung bestehender Linien dienenden Parallelstrecken Bahnhofplatz—Gessnerallee (Nr. 7 a) und Geleischleife Neumühlequai (Nr. 14 a), für welche die erforderlichen technischen Vorlagen bereits eingereicht oder in Aussicht gestellt sind.

Die in Art. 5 festgesetzten Fristen für die Einreichung der vorschriftsgemässen technischen Vorlagen für die in Art. 4 erwähnten neuen Linien entsprechen dem geltenden Rechtszustand.

In Art. 6 wird entsprechend dem Wortlaut anderer neuerer Strassenbahnkonzessionen (Strassenbahnen der Städte Genf, Luzern und Schaffhausen) der Bundesrat ermächtigt, nicht nur die Ausdehnung der Konzession auf weitere Linien in der Stadt Zürich und ihren heutigen Vorortsgemeinden zu bewilligen, sondern gegebenenfalls auch die Einschränkung oder gänzliche Aufhebung des Betriebs auf einzelnen Strecken und die Beseitigung der Bahneinrichtungen zu gestatten; es soll dadurch namentlich der Abbruch von Strassenbahnlinien erleichtert werden für den Fall, dass es sich als wünschenswert erweist, diese durch Autobuslinien zu ersetzen, wie dies in den letzten Jahren verschiedenenorts der Fall war.

Art. 7 enthält den bei Strassenbahnen üblichen Vorbehalt der kantonalen Vorschriften über die Benützung der öffentlichen Strassen. Eine Erwähnung der Daten der entsprechenden Regierungsratsbeschlüsse ist dabei absichtlich unterblieben in der Meinung, dass am Bestand dieser kantonalen Bewilligungen, deren Dauer, wie bereits bemerkt, der neuen Bundeskonzession angepasst worden ist, einstweilen nichts geändert werden und dass es dem Regierungsrate des Kantons Zürich freistehen soll, die Zusammenfassung der geltenden kan-

tonalen Bewilligungen in einen einheitlichen Akt in dem ihm genehmen Zeitpunkt vorzunehmen. Selbstverständlich gelten sowohl die bestehenden kantonalen Vorschriften als auch eine allenfalls später zu erlassende einheitliche kantonale Bewilligung nur so weit, als sie nicht mit den Bestimmungen der Bundeskonzession und der Bundesgesetzgebung in Widerspruch stehen.

In *Art. 17* ist die konzessionsmässige Maximaltaxe für die Personenbeförderung wie in der bisherigen Konzession der Städtischen Strassenbahn Zürich auf 20 Rappen für den ersten Kilometer und 10 Rappen für jeden weitem Kilometer der Bahnlänge festgesetzt. Dies bedeutet für die Linien der ehemaligen elektrischen Strassenbahn Zürich-Oerlikon-Seebach und der Limmatalstrassenbahn eine etwelche Erhöhung. Ferner wurde von der Aufnahme der in den bisherigen Konzessionen der genannten beiden Unternehmungen enthaltenen Verpflichtung zur Abgabe von Kinderbilletten zu ermässigtem Preise abgesehen. Die neue Taxordnung der Städtischen Strassenbahn Zürich bringt für die betreffenden Linien so grosse anderweitige Vorteile, dass dieser Nachteil von den Beteiligten in Kauf genommen werden kann; es ist denn auch von keiner Seite gegen diese Änderungen Widerspruch erhoben worden.

Art. 18 ist durch die Mitbenützung der Anlagen der Städtischen Strassenbahn Zürich durch die Forchbahn bedingt.

In *Art. 21* ist, wie dies vereinzelt schon in andern Konzessionen geschah, die Befugnis zur Anordnung von Taxherabsetzungen und -erhöhungen je nach den Jahresergebnissen anstelle der Bundesversammlung dem Bundesrat übertragen.

Die bisher nur in den Konzessionen der elektrischen Strassenbahn Zürich-Oerlikon-Seebach und der Limmatalstrassenbahn enthaltene Verpflichtung zur Äufnung eines Reservefonds ist in *Art. 22, lit. a*, auf die gesamte Unternehmung ausgedehnt worden, von der Erwägung ausgehend, dass ein solcher Fonds nicht nur für private Unternehmungen, sondern auch für kommunale Betriebe wünschenswert erscheint. Die kantonalen und städtischen Behörden haben sich denn auch mit der Aufnahme dieser Verpflichtung ausdrücklich einverstanden erklärt, in der Meinung, dass der bereits bestehende «Ausgleichsfonds» der Städtischen Strassenbahn Zürich als «Reservefonds» im Sinne der neuen Konzessionsbestimmung anerkannt werde; dem steht unsererseits nichts entgegen. Die Redaktion von *Art. 22, lit. b und c*, trägt dem tatsächlich bereits bestehenden Zustand Rechnung.

In *Art. 23, lit. a und c*, wird in bezug auf den Rückkauf der bestehende Rechtszustand bestätigt; die redaktionellen Änderungen bedeuten lediglich die Anpassung an die Tatsache, dass der Termin, auf welchen der Rückkauf frühestens erfolgen könnte, bei allen drei in Frage stehenden Konzessionen, die durch die neue einheitliche Konzession ersetzt werden sollen, bereits abgelaufen ist. *Art. 23, lit. b und d-f*, entsprechen dem üblichen Konzessionsinhalt.

Art. 24 stimmt mit dem Wortlaut von *Art. 21* der geltenden Konzession der Städtischen Strassenbahn Zürich überein.

Gemäss Ziffer II des Entwurfs sind alle 21 Bundesbeschlüsse und 18 Bundesratsbeschlüsse, welche die neue einheitliche Konzession ersetzt, aufgehoben.

Unter Ziffer III ist das Inkrafttreten der neuen einheitlichen Konzession auf den 1. Mai 1931 vorgesehen. Es ist beabsichtigt, auf diesen Zeitpunkt die elektrische Strassenbahn Zürich-Oerlikon-Seebach und die Limmatalstrassenbahn als Aktiengesellschaften zu liquidieren und ihr Netz, soweit der Betrieb nach der neuen Bundeskonzession aufrechtzuerhalten ist, dem städtischen Strassenbahnnetz einzuverleiben. Auf den gleichen Zeitpunkt soll auch die neue einheitliche Taxordnung für die erweiterte Städtische Strassenbahn Zürich in Kraft gesetzt werden. Die Konzessionierung der Automobillinien, von denen eingangs die Rede war, fällt in die Kompetenz des Post- und Eisenbahndepartements.

Wir empfehlen Ihnen die Annahme des nachfolgenden Beschlussesentwurfs und benützen den Anlass, um Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 20. März 1931.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Häberlin.

Der Bundeskanzler:

Kaeslin.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss
über die
**Erteilung einer neuen Konzession für die Städtische
Strassenbahn Zürich.**

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

eines Gesuches vom 12. Juli 1930 sowie verschiedener weiterer Eingaben
des Stadtrates von Zürich.

der Vernehmlassung des Regierungsrates des Kantons Zürich vom 12. Fe-
bruar 1931,

einer Botschaft des Bundesrates vom 20. März 1931,

beschliesst:

1.

Der Stadtgemeinde Zürich wird unter den in den nachstehenden Artikeln
enthaltenen Bedingungen die Konzession für den Bau und Betrieb eines Strassen-
bahnnetzes auf dem Gebiete der Stadt Zürich 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 jeder-
zeit genaue Beachtung finden.

Art. 2.

Die Städtische Strassenbahn Zürich wird als Nebenbahn im Sinne des Bun-
desgesetzes 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–Burkliplatz–Bellevue–Leonhardplatz–Hauptbahnhof;
- 1a. Uraniastrasse;
2. Bürkliplatz–Bahnhof Enge;
- 2a. Alfred Escherstrasse;
3. Paradeplatz–Bahnhof Enge–Wollishofen;
4. Bahnhof Enge–Albisgütli;
5. Paradeplatz–Sihlbrücke–Badenerstrasse–Letziggraben;
6. Badenerstrasse–Birmensdorferstrasse–Stadtgrenze;
- 6a. Bahnhof Wiedikon–Elisabethenstrasse;
7. Hauptbahnhof–Löwenstrasse–Kasernenstrasse–Sihlbrücke;
- 7a. Bahnhofplatz–Gessnerallee;
8. Militärstrasse–Feldstrasse–Stauffacherstrasse–Selnaustrasse–Stockerstrasse;
9. Hohlstrasse–Hardplatz;
10. Albisriederstrasse–Stadtgrenze;
11. Hauptbahnhof–Escher Wyssplatz–Hardturmstrasse;
12. Escher Wyssplatz–Nordbrücke;
13. Höggerstrasse–Stadtgrenze;
14. Bahnhofquai–Stampfenbachstrasse–Neue Beckenhofstrasse–Schaffhauserstrasse–Stadtgrenze;
- 14a. 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 Ablisrieden;
27. Stadtgrenze–Altstetten–Schlieren;
28. Stadtgrenze–Zürcherstrasse–Högg;

29. Stadtgrenze–Hofwiesenstrasse–Oerlikon–Endschleife Bahnhof Oerlikon;
 30. Stadtgrenze–Zürcherstrasse–Metzgerhalle Oerlikon–Seebach;
 30a. Metzgerhalle–Bahnhof Oerlikon;

c. noch zu bauende Strecken:

31. Sihlbrücke–Manessestrasse–Laubegg;
 32. Laubegg–verlängerte Giesshübelstrasse–Friesenberg;
 33. Kornhausbrücke–Nordstrasse–Stadtgrenze;
 34. Hegibachplatz–Drahtzugstrasse–Bleulerstrasse–Stadtgrenze;
 35. Klusplatz–Kapf–Eierbrecht–Witikon.

Art. 5.

Für die in Art. 4, lit. c, unter Nr. 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 12 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 Art. 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/Zeh., 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.

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 usw., sind Eigentum des Kantons Zürich und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

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 4 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 Guterdenstes setzt der Bundesrat die Taxen fest.

Art. 18.

Für den Personen-, Gepäck-, Guter- 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 % übersteigt, sofern nicht die Unternehmung den Bedürfnissen der Bevölkerung durch Gewährung anderer 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 % 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:

- 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 % des Jahresgewinnes, bis 10 % 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 Zurich 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 zweiundzwanzig-einhalbfachen 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 kuzedierte 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 Betriebs-einnahmen 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 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.

II.

Auf den Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Beschlusses werden aufgehoben:

1. Die Bundesbeschlüsse vom 26. März 1897 (EAS 14 869), vom 28. März 1908 (EAS 19 60), vom 19. Dezember 1905 (EAS 21 336), vom 20. Dezember 1907 (EAS 23 881), vom 21. Juni 1918 (EAS 29 125), vom 4. April 1914 (EAS 30 77), vom 27. März 1918 (EAS 34 72), vom 21. Dezember 1918 (EAS 34 176), 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 16 174), vom 2. Februar 1906 (EAS 22 31), vom 22. Juni 1907 (EAS 23 30), vom 28. Dezember 1908 (EAS 24 568), vom 30. April 1909 (EAS 25 152), vom 3. Februar 1911 (EAS 27 31), vom 11. April 1913 (EAS 29 87), vom 7. Dezember 1918 (EAS 34 170), vom 18. August 1919 (EAS 35 78), vom 4. Januar 1921 (EAS 37 21), vom 28. Dezember 1921 (EAS 37 115), vom 17. November 1922 (EAS 38 104), vom 24. November 1922 (EAS 38 106), vom 5. Februar 1926 (EAS 42 33), vom 20. Juni 1928 (EAS 44 153), vom 12. Februar 1929 (EAS 45 1), vom 27. September 1929 (EAS 45 116) 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 14 141), vom 1. Juli 1905 (EAS 21 192), vom 30. März 1906 (EAS 22 94), vom 11. April 1907 (EAS 23 70), vom 8. Oktober 1908 (EAS 24 387) 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 14 488) und vom 10. Oktober 1902 (EAS 18 197) über die Erteilung und Abänderung der Kon-

zession für die Limmattalstrassenbahn sowie Ziffer 1, lit. c, des Bundesbeschlusses vom 22. April 1898 (EAS 15 124) 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.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Erteilung einer neuen Konzession für die Städtische Strassenbahn Zürich. (Vom 20. März 1931.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1931
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	12
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	2666
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	25.03.1931
Date	
Data	
Seite	381-393
Page	
Pagina	
Ref. No	10 031 303

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.