

1764. Limmattalstrassenbahn. Nach Einsicht eines Antrages der Baudirektion und der Volkswirtschaftsdirektion beschließt der Regierungsrat:

I. An das Schweiz. Eisenbahndepartement in Bern wird geschrieben:

„Mit Beschluß vom 23. März 1901 haben wir der Limmattalstrassenbahn die Bewilligung erteilt, ihren Verkehr von der Stadtgrenze beim Lezigraben unter Mitbenutzung der Strassenbahn der Stadt Zürich bis zum Übergang der Badenerstraße über die linksufrige Seebahn weiter zu führen und den Stadtrat Zürich verpflichtet, der Limmattalstrassenbahn die Mitbenutzung der Geleise der städt. Strassenbahn gegen eine im Streitfall durch das Bundesgericht zu bestimmende Entschädigung zu gestatten.

Mit Eingabe vom 24. April 1901 stellte die Direktion der Limmattalstrassenbahn bei Ihnen zu Händen des Bundesrates und der Bundesversammlung das Gesuch:

„Es möge die Konzession der Limmattalstrassenbahn vom 15. Oktober 1897 auf Grund des Beschlusses der Regierung des Kantons Zürich vom 23. März 1901 dahin erweitert werden, daß die Einführung der Linie in die Stadt Zürich von der Stadtgrenze beim Lezigraben bis zum Übergang der Badenerstraße über die linksufrige Seebahn durch Mitbenutzung der Geleise der städtischen Strassenbahn konzessionirt werde, zugleich mit der Verlängerung dieser Mitbenutzung bis zum Paradeplatz als naturgemäßes Objektiv und Verkehrszentrum, sobald die erwähnte Niveaukreuzung beseitigt sein wird“.

Mit Schreiben No. 2502 I vom 29. April 1901 übermittelten Sie uns das oben erwähnte Gesuch in Abschrift zur Vernehmlassung und fügten demselben im Wesentlichen folgende Bemerkungen bei:

Da es sich um eine Strassenbahn handle, so sei nach feststehender Praxis Voraussetzung der Erteilung der Bundeskonzession, daß die Frage der Strassenbenutzung vorher in abschließlicher Weise durch die kompetente lokale oder kantonale Behörde geordnet sei. Sie nehmen zwar an, daß der Regierungsratsbeschluß vom 23. März 1901 diesen Zweck verfolge, ersuchen uns aber, uns über diesen Punkt aussprechen zu wollen und auch dem Stadtrate von Zürich Gelegenheit zu geben, in der Angelegenheit die Interessen der Stadt zu wahren.

Die Gesuchstellerin habe Ihnen mit Eingabe vom 30. März 1901 unsern mehrfach erwähnten Beschluß übermittelt mit dem Gesuche, der Bundesrat wolle der in diesem Beschluß enthaltenen Bewilligung seine Genehmigung erteilen. Sie haben aber hierauf erwidert, daß nach Ihrer Auffassung nicht einfach durch bundesrätliche Genehmigung der regierungsrätlichen Verfügung, sondern nur durch Erteilung der Konzession seitens der eidgenössischen Räte die Frage der Einführung des Verkehrs der Limmattalstrassenbahn in die Stadt Zürich definitiv geordnet werden könne.

Mit weiterem Schreiben No. 3809 I vom 19. Juni 1901 bringen Sie uns zur Kenntnis, daß die Petentin mit Schreiben vom 12. Juni die Erklärung abgebe, daß sie ihr Konzessionsgesuch dahin modifizire, daß in Übereinstimmung mit uns als Endpunkt ihres Betriebes für einmal der Seebahn-Niveauübergang der Badenerstraße angenommen werde.

Unsere Baudirektion hatte, Ihrer Weisung entsprechend, am 2. Mai 1901 Ihre erste Zuschrift nebst Beilagen dem Stadtrat Zürich zur Vernehmlassung zugestellt.

Seine Antwort vom 5. Juni 1901 schließt der Stadtrat mit dem Ersuchen an die Baudirektion, den Regierungsrat zu veranlassen,

a) auf seinen Beschluß vom 23. März 1901 zurückzukommen und denselben aufzuheben,

b) das Gesuch der Limmattalstrassenbahn vom 24. April 1901 an Sie zu Händen des Bundesrates in ablehnendem Sinne zu begutachten.

In seiner Begründung sucht der Stadtrat darzutun, daß wir zu unserm Beschlusse weder formell berechtigt noch materiell veranlaßt gewesen seien.

Wir verzichten darauf, auf alle Einzelheiten der stadträtlichen Antwort einzutreten, sondern verweisen zunächst auf unsern mehrfach erwähnten Beschluß vom 23. März 1901 und dessen ausführliche Begründung, wodurch die Ausführungen des Stadtrates größtenteils widerlegt sind.

Teils rekapitulierend, teils ergänzend fügen wir folgendes bei:

1. Wir stützen unsern Beschluß zunächst auf § 62, Abs. 2 unseres Straßengesetzes vom 20. August 1893, welchen der Stadtrat bestrebt ist, für das Gebiet der Stadt Zürich wirkungslos zu machen. Derselbe lautet:

„Diese Gemeinden (d. h. die Städte Zürich und Winterthur) sind verpflichtet, zu gestatten, daß Straßenbahnen, welche die Verbindung einer andern Gemeinde mit der Stadt bezwecken, an geeigneter Stelle in diese eingeführt werden. In solchen Fällen darf die Bewilligung nur soweit von Bedingungen abhängig gemacht werden, welche über diejenigen des Regierungsrates hinausgehen, als solche durch die Sorge für gute Instandhaltung des Straßenkörpers und die Sicherung des übrigen Straßenverkehrs geboten sind“.

Daß die Limmattalstraßenbahn obigen Zweck hat, ist ohne weiteres klar und daß der Stadtrat Zürich gestützt auf obige Bestimmung auch gegen seinen Willen verhalten werden kann, der Limmattalstraßenbahn die Einführung in die Stadt zu gestatten, dürfte auch keines weitem Beweises bedürfen.

2. Wir stützen uns ferner auf Art. 5 und Art. 6, Abs. 2 der kantonalen Konzession für die städtischen Straßenbahnen vom 12. März 1897, lautend:

„Art. 5. Durch Konzessionserteilung seitens der zuständigen Behörden kann auch andern Straßenbahnunternehmungen die Benutzung dieser Straßen gestattet werden“.

„Art. 6, Abs. 2. 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“.

Der Stadtrat Zürich seinerseits glaubt sich auf Art. 6 Abs. 4 dieser Konzession stützen zu können, indem er die Einführungsstrecke der Limmattalstraßenbahn als Konkurrenzunternehmung zu der städt. Straßenbahn darstellt. Die vom Stadtrat angerufene Bestimmung der Konzession lautet:

„Nach Leistung des Finanzausweises und Bau der Bahn werden Konzessionen für die von der Bahn benützten Straßen nicht mehr erteilt, wenn sich die neue Unternehmung im wesentlichen als bloße Konkurrenzunternehmung darstellt, insofern wenigstens der Erbauer bzw. Inhaber der Bahn dieselbe in einer den Verhältnissen entsprechenden Weise betreibt“.

Daß beim Befahren einer Bahnstrecke durch zwei Unternehmungen die eine der andern Konkurrenz macht, liegt in der Natur der Sache; daß aber diese Einführungsstrecke nicht den Zweck hat, der städt. Straßenbahn Konkurrenz zu machen, sondern einfach den, den Passagieren der Limmattalstraßenbahn und der städtischen Straßenbahn das lästige Umsteigen an der Grenze zu ersparen und die Einführung des Güterverkehrs, welchen die städt. Straßenbahn nicht abnimmt, in die Stadt zu ermöglichen, dürfte für jeden Unbefangenen ebenfalls klar sein.

3. Der Stadtrat glaubt, weil die in der frühern Pferdebahnkonzession enthalten gewesene Verpflichtung zur Einführung neuer Linien in die neue Konzession nicht mehr aufgenommen worden sei, könne dieselbe nicht mehr als Begründung zur vorliegenden Frage dienen.

Hiezu ist zu bemerken, daß die Konzession für die Pferdebahn noch unter der Herrschaft des alten Straßengesetzes erteilt wurde, welches über Straßenbahnen keine Bestimmungen enthielt, und daß nunmehr § 62, Abs. 2 des neuen Gesetzes, sowie Art. 5 und 6 der neuen Konzession die vom Stadtrat erwähnte Bestimmung der alten ersetzen.

4. Wir waren somit kompetent zur Fassung unseres vom Stadtrat angefochtenen Beschlusses vom 23. März 1901 und geben Ihnen gegenüber gleichzeitig die Erklärung ab, daß wir diesen Beschluß als

die von Ihnen geforderte Bewilligung der kantonalen Behörde zur Benutzung der städtischen Straße durch die Limmattalstraßenbahn und gleichzeitig als Bewilligung zur Mitbenutzung der städt. Geleise gestützt auf Art. 5 und Art. 6 Abs. 2 der kantonalen Konzession für die städtische Straßenbahn betrachten.

Selbstverständlich hatte der Beschluß, wie aus dem zugehörigen Berichte der Baudirektion mit aller Deutlichkeit hervorgeht, zur Voraussetzung, daß für diese Einführung auch die Konzession der Bundesbehörden nachgesucht und erteilt werde.

Was die in § 62 Abs. 1 des Straßengesetzes vorgesehene städt. Bewilligung betrifft, so weigert sich bekanntlich der Stadtrat, dieselbe zu erteilen. Er kann aber gestützt auf § 62, Abs. 2 des Straßengesetzes hierzu gezwungen werden, sobald der Regierungsratsbeschluß vom 23. März 1901 in Rechtskraft erwachsen ist und das ist der Fall, wenn der Limmattalstraßenbahn die Bundeskonzession für die Einführungstrecke erteilt ist.

5. In materieller Beziehung ist gegenüber dem schwachen Versuch des Stadtrates, die Unmöglichkeit der Einführung der Limmattalstraßenbahn in die Stadt darzutun, einfach auf die Verhältnisse in andern großen Städten zu verweisen, wo zum Teil in Straßen, deren Breite geringer ist als diejenige der Badenerstraße in Zürich, ein Straßenbahn-, Fuhrwerk- und Personenverkehr sich abwickelt, welchem gegenüber derjenige in der Badenerstraße so einfach ist. Es ist gar nicht einzusehen, warum es nicht möglich sein sollte, selbst dann, wenn die Stadt den 3 Minutenbetrieb einführen sollte, noch Wagen der Limmattalstraßenbahn zwischen den städtischen laufen zu lassen.

Auch die Behauptung des Stadtrates, daß die Raumverhältnisse auf den Straßen und Plätzen der Stadt nicht gestatten, Rückstellgeleise anzulegen, und daß daselbst auch kein Raum für Abfertigung des Güterverkehrs vorhanden sei, können wir in dieser Allgemeinheit nicht gelten lassen. Unsere Baudirektion hat übrigens in ihrem Bericht zu unserm Beschluß vom 23. März 1901 schon darauf hingewiesen, daß, wenn auf dem öffentlichen Grund nicht Platz genug vorhanden sei, zu diesem Zwecke Privateigentum expropriert werden könne.

6. Wir empfehlen Ihnen, dem Gesuche der Limmattalstraßenbahn zu entsprechen.

So sehr es zu bedauern ist, daß sich die Stadtbehörde gegenüber den berechtigten Begehren des Limmattales so ablehnend verhält und zu einer gütlichen Verständigung keine Hand bieten will, so sehr sind wir doch überzeugt, daß bei allseitig gutem Willen auch eine befriedigende Lösung möglich ist und zweifellos bald gefunden sein wird, wenn die Limmattalstraßenbahn noch die Konzession für die Strecke Stadtgrenze bis zum Übergang der Badenerstraße über die linksufrige Seebahn besitzt und alsdann zu der Stadt in ein anderes Rechtsverhältnis tritt. Es wäre verfrüht, schon jetzt eingehend auf die verschiedenen Möglichkeiten einer Lösung dieser Angelegenheit einzutreten. Indessen wollen wir doch nicht unterlassen, wenigstens darauf hinzuweisen, daß wenn ein gemeinsamer Betrieb der vorbezeichneten Strecke wirklich die von der Stadt Zürich behaupteten Schwierigkeiten in sich schließen sollte, doch sicherlich nichts entgegenstehen würde, auf dem Vertragswege die Verhältnisse so zu regeln, daß entweder nur eine Gesellschaft den Betrieb der ganzen Strecke zwischen linksufriger Seebahn und Luzernerlinie pachtweise allein übernimmt oder daß beide Gesellschaften diese ganze Strecke durchfahren, wodurch im einen wie im andern Falle nach beiden Richtungen das wirklich lästige, bei den Passagieren so viel Unwillen erregende Umsteigen an der Stadtgrenze wegfallen würde.

Wir übermitteln Ihnen gleichzeitig das Doppel des städt. rätlichen Schreibens vom 5. Juni 1901 nebst dessen 3 Beilagen, nämlich:

- a) Regierungsratsbeschluß vom 23. März 1901,
- b) Zusammenstellung der Einnahmen und des Verkehrs auf der Strecke Bahnübergang-Stadtgrenze,
- c) Weisung des Bauvorstandes II an den Stadtrat vom 24. März 1898."

II. Auf das Gesuch des Stadtrates Zürich um Aufhebung des Beschlusses vom 23. März 1901 wird nicht eingetreten.

III. Mitteilung an die Direktion der Limmattalstraßenbahn, an den Stadtrat Zürich und an die Baudirektion.