

Zeitschrift: Wasser- und Energiewirtschaft = Cours d'eau et énergie
Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband
Band: 32 (1940)
Heft: 5-6

Artikel: Die rechtliche Behandlung des Trolleybus und seine fiskalische Belastung
Autor: Wettstein, B.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-922079>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 17.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Trolleybus de la ville de Neuchâtel.
Une voiture vue du côté des portes
(Fig. 1 de l'article voir page 60).

Die rechtliche Behandlung des Trolleybus und seine fiskalische Belastung

Von Rechtsanwalt Dr. B. Wettstein

Das Recht zur regelmässigen, periodischen Beförderung von Personen im öffentlichen Verkehr steht allein dem Bunde zu. Unternehmungen dieser Art fallen entweder unter das Eisenbahnmonopol, (Bundesverfassung Art. 26, Eisenbahngesetz vom 23. Dezember 1872) oder unter das Postregal (Bundesverfassung Art. 36, Bundesgesetz betr. den Postverkehr vom 2. Oktober 1924). Der Bund ist aber befugt, das ihm zustehende Recht an Dritte zu übertragen. Man spricht in solchen Fällen von einer Verleihung oder Konzession. Durch eine solche wird zwischen Staat und Beliehenem ein besonderes Rechtsverhältnis geschaffen, das seinen Niederschlag in der Konzessionsurkunde (kurz Konzession genannt) findet.

Anmerkung der Redaktion:

Wir verweisen auf folgende Publikationen des Schweiz. Wasserwirtschaftsverbandes über den Trolleybus:

Der elektrische Oberleitungs-Omnibus. Bericht über die XII. öffentliche Diskussionsversammlung des Schweizerischen Wasserwirtschaftsverbandes vom 27. November 1931 in Zürich. Verb.-Schrift Nr. 18 des Schweiz. Wasserwirtschaftsverbandes.

Der Trolleybus. (Elektrischer Fahrleitungsomnibus.) Bericht über die XVII. öffentliche Diskussionsversammlung des Schweizerischen Wasserwirtschaftsverbandes vom 30. März 1938 in Bern. Verbandsschrift Nr. 23 des Schweiz. Wasserwirtschaftsverbandes.

In dieser Urkunde sind die Rechte und Pflichten des Beliehenen genau umschrieben. Massgebend hierfür sind für Eisenbahnunternehmungen das Eisenbahngesetz mit seinen Nebengesetzen (Bundesgesetz über die Nebenbahnen vom 10. August 1900. Eisenbahnhaftpflichtgesetz vom 28. März 1905 u. v. a. siehe Oetiker, Eisenbahngesetzgebung des Bundes), und für Automobilunternehmungen das Postverkehrsgesetz, die Kraftwagenverordnung vom 8. Februar 1916 und das Motorfahrzeuggesetz vom 15. März 1932.

Da der *Trolleybus* der regelmässigen Personenbeförderung dient, besteht kein Zweifel darüber, dass er unter die genannten Bundesmonopole fällt und nur auf Grund einer Bundeskonzession betrieben werden kann. Wenn wir uns aber fragen, welche Gesetze auf ihn anwendbar sind, und wo die Bestimmungen für die Trolleybuskonzessionen gefunden werden können, so stossen wir auf Schwierigkeiten. Ist der Trolleybus eine Eisenbahn oder ein Motorfahrzeug? Die Frage ist von grosser, praktischer Tragweite. Von ihrer Beantwortung hängt es z. B. ab, wer die Konzession zu erteilen hat, welche Vorschriften für die Gewährleistung der Betriebssicherheit anzuwenden sind, ob der Richter bei Verkehrsunfällen auf das Eisenbahnhaftpflichtgesetz oder das Motorfahrzeuggesetz abstellen muss, und ob der

Trolleybus wie ein Motorfahrzeug besteuert werden kann oder wie die Strassenbahn Steuerfreiheit genießt. Die Beispiele lassen sich beliebig vermehren.

Der Gedanke liegt zunächst nahe, den Trolleybus als Motorfahrzeug zu bezeichnen. Diese Ansicht hat sich der Regierungsrat des Kantons Zürich zu eigen gemacht, offenbar aber nur aus fiskalischen Erwägungen. Die gleiche Ansicht wird auch von Bundesrichter Dr. Strebel in seinem Kommentar zum Motorfahrzeuggesetz Art. 1, Ziff. 28 vertreten, lautet doch die Definition des Motorfahrzeuges in der Vollziehungs-Verordnung zum Motorfahrzeuggesetz vom 15. März 1932 Art. 1 wie folgt:

Motorfahrzeuge sind Fahrzeuge, die durch motorische Kraft angetrieben werden und auf öffentlichen Strassen verkehren, ohne an Geleise gebunden zu sein.

Die Zuteilung zu den Eisenbahnen scheint anderseits von vornherein auszuschneiden, denn deren Hauptmerkmal ist die Gebundenheit der Fahrzeuge an die Schiene. Gerade darin liegen ja bekanntlich die Vorteile des Trolleybus im Stadtverkehr, dass er nicht starr an ein Geleise gebunden ist.

Diese Ueberlegungen treffen jedoch nicht den Kern des Problems. Sie gehen aus von der Betrachtung des einzelnen Fahrzeuges, anstatt den ganzen Betrieb ins Auge zu fassen. So wenig wie wir die Eisenbahn nach dem Aussehen und den Eigenschaften der einzelnen Fahrzeuge beurteilen, so wenig dürfen wir dies beim Trolleybusbetrieb tun. Wir müssen vielmehr die Gesamtheit der Betriebseinrichtungen in Berücksichtigung ziehen. Nicht entscheidend ist auch, ob die einzelnen Fahrzeuge die Kraftquelle mit sich führen, wie dies beim Motorfahrzeug immer der Fall ist, oder ob die Kraft von aussen zugeführt wird. Durch die Elektrifizierung des früheren Dampfbetriebes sind die Bundesbahnen ihres Charakters als Eisenbahnen auch nicht entkleidet worden, obschon die Triebfahrzeuge eine grundsätzliche Veränderung erfahren haben und im Gegensatz zu früher ihre Kraftquelle nicht mehr mit sich führen.

Wenn wir nun den Trolleybus von diesem Gesichtspunkt aus betrachten, so fällt uns sofort die grosse Aehnlichkeit mit dem Eisenbahnbetrieb auf. Sie besteht in der Gebundenheit der Fahrzeuge an eine bestimmte Route. Dass diese Gebundenheit ihre Ursache nicht in der Fahrbahn (Geleise) hat, sondern in der Kraftzuleitung, ist ein rein äusserlicher Unterschied. Wichtig ist, dass der Trolleybus nicht die Freizügigkeit des Motorfahrzeuges genießt, sondern, wie die Eisenbahn, auf das Befahren bestimmter, zum voraus vorgezeichneter Linien beschränkt und ausserhalb dieser Routen überhaupt nicht fortbewegungsfähig ist.

Man wird den Trolleybusbetrieb also grundsätzlich den Bahnen zuzählen müssen, ein Standpunkt, der heute auch von den Bundesbehörden vertreten wird. Richtigerweise ist denn auch die Verleihung für die erste moderne Trolleybusstrecke in der Schweiz als «Konzession einer *geleislosen Bahn* in Lausanne und Umgebung» bezeichnet worden, und in den Hinweisen auf die einschlägigen Verordnungen fehlt ein solcher auf die Verordnung über die Konzessionierung von Unternehmungen für die Beförderung von Personen mit Kraftwagen (Kraftwagenverordnung) vom 8. Februar 1916. Auch wurde nicht das für Kraftwagenkonzessionen geschaffene Formular verwendet. Wie wenig die Kraftwagenverordnung auf den Trolleybusbetrieb zugeschnitten ist, ergibt sich aus wenigen Beispielen. So wird die Dauer der Kraftwagenkonzession in der Regel auf 10 Jahre festgesetzt, was angesichts der grossen Investitionen, die bei der Einrichtung einer Trolleybuslinie erforderlich sind, viel zu niedrig wäre. Die Lausanner Trolleybuskonzession wurde auf die Dauer von 37 Jahren erteilt. Ferner sind die technischen Bestimmungen der Kraftwagenverordnung ausschliesslich auf den Betrieb mit Benzinfahrzeugen zugeschnitten und enthalten keinerlei Vorschriften über die elektrischen Einrichtungen einer Trolleybusanlage.

Die Unterstellung der Trolleybusbetriebe unter die Eisenbahngesetzgebung hat u. a. zur Folge, dass antragstellende Behörde für die Erteilung einer Konzession das eidg. Amt für Verkehr (frühere Eisenbahnabteilung) des Post- und Eisenbahndepartementes ist, während diese Befugnis bei Kraftwagenunternehmungen von der Generaldirektion der Post- und Telegraphenverwaltung ausgeübt wird. — Für die Regelung der Arbeits- und Ruhezeit des Personals gilt das Gesetz betr. die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen vom 6. März 1920, nicht etwa die Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer vom 4. Dezember 1933, die gestützt auf Art. 17 Abs. 3 des Motorfahrzeuggesetzes erlassen wurde. — Wenn beim Bau einer Trolleybuslinie fremdes Eigentum in Anspruch genommen werden muss, so kommt das Unternehmen oft in die Lage, eine Expropriation vornehmen zu müssen. Gemäss Art. 12 des Eisenbahngesetzes kann hiefür das eidg. Expropriationsrecht zur Anwendung gelangen. — Es dürfte auch nahe liegen, für die Trolleybusbetriebe das Bundesgesetz über die Verpfändung und Zwangsliquidation von Eisenbahnen und Schiffahrtsunternehmungen vom 25. Sept. 1917 anzuwenden. Es ist geplant, anlässlich der bevorstehenden Revision dieses Gesetzes die Unterstellung des Trolleybusses ausdrücklich festzulegen. — Da der Trolleybus rechtlich als Eisenbahn zu be-

trachten ist, wird er auch dem Bundesgesetz betr. die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen und der Post vom 28. März 1905 unterstellt. In der Konzession für den Trolleybus in Lausanne wird dies ausdrücklich gesagt. Wäre der Trolleybus ein Motorfahrzeug, so müsste er den Haftpflichtbestimmungen des Motorfahrzeuggesetzes unterworfen werden, welche von denen des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes in verschiedenen Punkten abweichen. Es würde zu weit führen, diese Einzelheiten hier näher zu erörtern; erwähnt sei nur, dass das letzte Wort über die Anwendbarkeit der Haftpflichtgesetze bei den Gerichten liegt.

Von grosser, praktischer Tragweite ist die Frage der Rechtsnatur des Trolleybusses für dessen *fiskalische Belastung*. Motorfahrzeuge unterliegen bekanntlich einer Sondersteuer, fälschlicherweise als Verkehrsgebühr bezeichnet. Die Erhebung dieser Steuer ist Sache der Kantone. Sie wird in der Regel abgestuft nach der Leistungsfähigkeit des betreffenden Fahrzeuges. Wenn der Trolleybus ein Motorfahrzeug wäre, so müsste er dieser Sondersteuer unterworfen werden. Sie würde ganz erhebliche Beiträge ausmachen, leistet doch ein moderner Trolleybus gegen 100 PS und müsste folglich z. B. im Kanton Zürich pro Jahr mit ca. 1800 Fr. besteuert werden. Ein städtischer Motorautobus mit 40—60 PS ist mit 1000 bis 1200 Fr. jährlich belastet. Im Bestreben, neue Einnahmequellen zu erschliessen, hat sich der Regierungsrat des Kantons Zürich (im Gegensatz zu den Regierungen anderer Kantone) auf den Standpunkt gestellt, der Trolleybus sei ein Motorfahrzeug. Glücklicherweise ist er mit dieser Ansicht nicht durchgedrungen, andernfalls wäre die weitere Verbreitung dieses modernen und für unsere Verhältnisse geradezu idealen Transportmittels ernstlich in Frage gestellt. In das Gesetz über die Ergänzung und Abänderung des Gesetzes über den Verkehr mit Motorfahrzeugen und Fahrrädern vom 18. Februar 1923 wurde vor wenigen Wochen im Kantonsrat auf Antrag einer Minderheit der Staatsrechnungsprüfungskommission ein Art. 5 aufgenommen, nach welchem Trolleybusse von der Entrichtung von Verkehrsgebühren befreit sind. Der Trolleybus wird damit vernünftigerweise der Strassenbahn völlig gleichgestellt. Vom juristischen Standpunkt aus ist es jedoch als ein Schönheitsfehler zu bezeichnen, dass diese Bestimmung in das Gesetz über den Motorfahrzeugverkehr aufgenommen werden musste, obschon der Trolleybus gar kein Motorfahrzeug ist.

Eine Folge davon, dass der Trolleybus nicht als Motorfahrzeug betrachtet werden kann, ist die, dass die Grössenvorschriften des Motorfahrzeuggesetzes nicht auf ihn anwendbar sind. Es wäre auch völlig

sinnlos, z. B. die Platzzahl für Trolleybusse auf 60 zu beschränken (Art. 15 M.F.V.) oder das Gewicht auf 13 Tonnen (M.F.V. Art. 10) und damit die Einführung rationell arbeitender Fahrzeuge zu verhindern. Es wird gewiss auch niemandem einfallen, den Bau von geräumigeren Strassenbahnwagen durch solche Vorschriften zu hemmen. Ebenso wenig erscheint es zulässig, die Verwendung von zweiachsigen Anhängern zu verbieten (Art. 63 M.F.V.).

In einem Punkte wird man die Anwendung des Motorfahrzeuggesetzes auf den Trolleybus befürworten müssen, nämlich für die Verkehrsvorschriften. Rechtsfahren und Linksvorfahren gilt auch für den Trolleybus. Er muss das Vorfahrtsrecht des von rechts Kommenden, sowie die Verkehrssignale respektieren. Für den Trolleybus irgendwelche Sonderrechte oder gar Vorrechte vor anderen Strassenbenützern einzuräumen, sollte vermieden werden. Bei der an eine bestimmte Fahrbahn gebundenen Strassenbahn mögen solche Sonderbestimmungen noch gerechtfertigt erscheinen; der Trolleybus soll aber gerade in der Anpassungsfähigkeit an den übrigen Verkehr die Strassenbahn übertreffen und sich reibungslos eingliedern. Es ist deshalb auch nicht einzusehen, aus welchen Gründen ihm Sonderrechte eingeräumt werden sollen. Diese Erkenntnis hat sich in grösseren Städten längst durchgesetzt, und es mutet immer etwas provinziell an, wenn beispielsweise in Zürich die öffentlichen Verkehrsmittel immer wieder Vortrittsrechte in Anspruch nehmen. Der Trolleybus wird sich dem Stadtverkehr ausgezeichnet einfügen und beispielsweise auch am Kreisverkehr der grösseren Plätze teilnehmen können. Für ihn dürfen die in Art. 61 der Motorfahrzeugverordnung niedergelegten Vorrechte zugunsten der Strassenbahn nicht mehr gelten.

Soweit in der Eisenbahngesetzgebung für den Trolleybus keine passenden Vorschriften zu finden sind, werden die Behörden nicht davor zurückschrecken dürfen, rechtsschöpferisch vorzugehen. Das ist für ein Spezialgebiet auch bereits geschehen. Der Bundesrat hat unterm 6. September 1938 einen Beschluss über die Ausbildung von Trolleybusführern gefasst. Der Lenker eines Trolleybusses muss sowohl die Schule eines Strassenbahnführers, als auch diejenige eines Motorlastwagenchauffeurs durchlaufen.

Der Wunsch, die Trolleybusbetriebe der Eisenbahngesetzgebung zu unterstellen, hat am 21. Februar dieses Jahres auch zur Einbringung einer *Interpellation im Nationalrat* durch Nationalrat Killer geführt. Darin wird der Bundesrat angefragt, ob er nicht im Hinblick auf die vielerorts aus wirtschaftlichen Gründen notwendig gewordene Umstellung von Strassenbahnbetrieben auf Trolleybusse, nament-

lich aber auch im Interesse einer Sanierung des Strassenverkehrs und der weiteren Entwicklung dieses mit einheimischer Energie betriebenen Verkehrsmittels die rechtliche Unterstellung des Trolleybus unter die Eisenbahngesetzgebung für richtig halte. — Diese Interpellation hat auch schon ihre Gegner gefunden. Im offiziellen Organ des Touringklub der Schweiz («Touring» Nr. 11, 1940) werden Bedenken geäußert gegen die Zweckmässigkeit einer solchen Unterstellung unter die Eisenbahngesetzgebung. Man befürchtet im Lager der Automobilisten insbesondere, dem Trolleybus werde im Strassenverkehr eine Sonderstellung eingeräumt wie der Strassenbahn, was zu einem Verkehrschaos führen werde. Diese Bedenken scheinen uns ungerechtfertigt zu sein. Wir haben oben schon ausgeführt, dass der Trolleybus den Verkehrsregeln des Motorfahrzeuggesetzes unterstellt werden muss, wenn nicht die wichtigsten seiner vielgerühmten Vorteile gegenüber der Strassenbahn verloren gehen sollen. Das schliesst selbstverständlich nicht aus, den Trolleybus grundsätzlich als Eisenbahn zu behandeln. Wir teilen auch nicht die Bedenken des «Touring» gegen die Unterstellung des Trolleybusses unter das Eisenbahnhaftpflichtgesetz und die Strafgesetzgebung zur Bahnbetriebsgefährdung. Es erscheint uns als durchaus angemessen, dem Trolleybusbetrieb den gleichen Schutz vor Störungen durch Dritte angedeihen zu lassen wie der Strassenbahn, der Eisenbahn oder der Post. Auch die Anwendung des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes wird keine Schlechterstellung der übrigen Strassenbenützer mit sich bringen. Sowohl das Motorfahrzeuggesetz als auch das Eisenbahnhaftpflichtgesetz werden vom Grundsatz der Kausalhaftung beherrscht, gemildert durch die Möglichkeit, ein Selbstverschulden des Dritten nachzuweisen. In den wesentlichen Punkten decken sich diese beiden Gesetze.

Der Trolleybus wird sich gelegentlich auch mit den Bestimmungen über den *Heimatschutz* auseinanderzusetzen haben. Man hat schon den Einwand erhoben, die Oberleitungen verunstalten das Landschaftsbild. In Luzern wurde vor ungefähr Jahresfrist eine Vorlage auf Einführung des Trolleybusbetriebes mit dem Argumente bekämpft und zu Fall gebracht, das Stadtbild dieses Fremdenortes werde durch das Leitungsnetz beeinträchtigt. Abgesehen davon, dass im Falle Luzern die Gegner mit abschreckenden Beispielen von ausländischen Anlagen (Lyon) operierten, ist zu sagen, dass die Elektrifizierung der Bundesbahnen auch nicht deshalb unterblieben ist, weil die Leitungsanlagen das künstlerische Empfinden gewisser Aestheten verletzte. Für solche Argumente ist angesichts der grossen, wirtschaftlichen Vorteile denn doch kein Platz mehr, abge-

sehen davon, dass kein Fremder wegen der Leitungsanlagen eines städtischen Trolleybusbetriebes einen Besuch in der Schweiz unterlassen wird. Er wird es vielmehr sehr zu schätzen wissen, den Gestank moderner Rohölmotoren, dem man heute in den meisten Großstädten ausgesetzt ist, für einige Zeit nicht mehr in die Nase zu bekommen.

Schliesslich sei noch eine Bemerkung wegen der *militärischen* Belange angebracht. Der Generalstab sieht es aus naheliegenden Gründen nicht gerne, wenn bestehende Autobusbetriebe zum Trolleybusbetrieb übergehen. Der Bedarf einer modernen Armee an Motorfahrzeugen ist bekanntlich fast unbegrenzt. Der Trolleybus ist hingegen ein völlig ziviles Fahrzeug und muss als dienstuntauglich bezeichnet werden.¹ Andererseits ist hervorzuheben, dass auch im Kriegsfall die grösseren Ortschaften nicht völlig ohne Transportmittel gelassen werden können. Wo die Requisition der Motorfahrzeuge empfindliche Lücken gerissen hat, kann der Trolleybus einspringen. Seine Oberleitung ist in relativ kurzer Zeit erstellt und sein Betriebsstoff wird im Lande erzeugt. Er wird deswegen nie mit den Bedürfnissen der Armee in Konflikt geraten. Auch von diesem Gesichtspunkte aus erscheint es für die Gemeindeverwaltungen als zweckmässig, neben Strassenbahn und Motorfahrzeug auch den Trolleybus einzuführen.

Wir hoffen, mit diesen Ausführungen einen Ueberblick über die mit dem Trolleybus in Beziehung stehenden Rechtsfragen geboten zu haben. Wer sich näher mit der Materie befassen will, greife zu dem ausgezeichneten Aufsatz von Dr. W. Pfister, abgedruckt im Zentralblatt für Staats- und Gemeindeverwaltung Nrn. 17 und 18 1939, dem wir hier einige wichtige Punkte entnommen haben. Für die Unterstellung unter die Eisenbahngesetzgebung hat sich auch Dr. Rob. Piccard im 41. Geschäftsbericht des Versicherungsverbandes schweizerischer Bahnen ausgesprochen.

Bemerkenswert ist auch eine Schrift von W. Storer, Direktor der Rheintalischen Strassenbahnen, vom 14. März 1940, der als Antwort auf den erwähnten Artikel im «Touring» geschrieben und den Mitgliedern der Bundesversammlung zugestellt wurde. Verschiedene Fragen bedürfen noch der nähern Abklärung durch die Verwaltungsbehörden und die Gerichte. In grossen Zügen besteht aber Klarheit über den einzuschlagenden Weg, und vom rechtlichen Standpunkte aus dürfte einer vermehrten Anwendung dieses Verkehrsmittels nichts mehr im Wege stehen.

¹ Dazu ist allerdings zu bemerken, dass es auch sog. «Zweikraftwagen» gibt: ein Trolleybus mit einem Benzin- oder Oelmotor kombiniert, der je nach Bedürfnis die Energie vom Fahrdrat oder vom Brennstoffmotor beziehen kann. Solche Anlagen sind in Newark bei New-York in Betrieb und sollen vorzügliche Resultate ergeben.