

Die Gesetzgebung über den Trolleybus

Autor(en): **Wettstein, W.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Wasser- und Energiewirtschaft = Cours d'eau et énergie**

Band (Jahr): **38 (1946)**

Heft 7-8

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-921370>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

ebenfalls als baureif bezeichnet. Materialbedarf und Baukosten sind ganz besonders günstig. Die baulichen Anlagen, Stollen und Druckschächte, können von Anfang an so gross angelegt werden, dass das Werk später ergänzt werden kann durch Stauseen im Aversertal, im Valle di Lei, im Rheinwald oder Zervreila. Auch eine spätere Erweiterung durch Verdoppelung des ganzen Werkes erscheint als wirtschaftlich.

Bei Betrachtung der drei Uebersichtskarten erkennt man *Sufers-Andeer* überall im Mittelpunkt. Es handelt sich hier um die Drehscheibe. *Sufers-Andeer* tritt bei allen Werkkombinationen in Erscheinung, und es

wäre wohl jene Stufe, die, unbekümmert, was nachher kommt, ohne weiteres in Angriff genommen werden könnte, dies um so mehr, als ja die Energiekosten für diese Werkstufe nach unsern Berechnungen sehr günstig sind. Gegenwärtig ist allerdings die Konzession für den Stausee *Sufers* noch nicht erneuert; sie ist abgelaufen. *Sufers* hat noch nicht eingewilligt; aber wir hoffen, dass es in absehbarer Zeit gelingen werde, die Erneuerung dieser Konzession zu erhalten.

Aus diesen Erwägungen ist zu hoffen, dass der grosszügige Ausbau der Wasserkräfte von Graubünden im Interesse des ganzen Landes recht bald einsetzen werde.

Die Gesetzgebung über den Trolleybus

Von Dr. B. Wettstein, Zürich

Die rechtliche Behandlung des Trolleybusses, dieses modernen, elektrisch betriebenen, schienenlosen Verkehrsmittels, hat von jeher Schwierigkeiten bereitet und zu umfangreichen Kontroversen geführt. Die Hauptfrage ist die: hat man den Trolleybus als Eisenbahn oder als Motorfahrzeug zu betrachten und gelten dafür, je nach der Beantwortung dieser Frage, die Vorschriften der Eisenbahngesetzgebung oder diejenigen über den Motorfahrzeugverkehr? Die Tatsache, dass über diese wichtige Frage bis heute keine klare Antwort zu finden war, hat die Entwicklung des Trolleybusses gehemmt und damit die Verbreitung eines für unsere Verhältnisse idealen Verkehrsmittels gehindert. Seit längerer Zeit besteht daher das Bedürfnis nach einer eidgenössischen Regelung, doch blieb die Behandlung dieser Materie wegen des Kriegsausbruches längere Zeit liegen.¹ Das Eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement hat nun den *Vorentwurf* zu einem Bundesgesetz über die Trolleybus-Betriebe, datiert vom 20. Mai 1946, verfasst, der allen Interessenten zugestellt wurde. Wir wollen hier kurz auf den Inhalt dieses Entwurfes eintreten.

Zunächst ist die Kürze des Gesetzes lobend hervorzuheben. Es besteht aus 23 Artikeln, gegenüber deren 52 anderer Vorentwürfe. Alle Einzelheiten sind weggelassen und auf den Verordnungsweg verwiesen worden. In Anlehnung an die Eisenbahngesetzgebung werden in den Art. 1—6 die wichtigsten Grundsätze über die Konzessionserteilung und den Inhalt der Verleihung festgelegt. Es dürfte kein Zweifel darüber bestehen, dass den Bundesbehörden

das Recht zur Erteilung einer Trolleybuskonzession zukommt. Das ergibt sich aus der Bundesverfassung, Art. 26 und Art. 36 (Eisenbahnmonopol und Postregal). Soweit die Strassenhoheit der Kantone berührt wird, ist eine Bewilligungspflicht für die Erstellung fester Anlagen vorgeschrieben (Art. 7). Die Oberaufsicht über die Trolleybusbetriebe wird dem Eidgenössischen Amt für Verkehr übertragen.

Zur oben schon erwähnten Frage, ob der Trolleybus rechtlich als eine Bahn oder als ein Motorfahrzeug zu betrachten sei, nimmt der Entwurf vernünftigerweise keine grundsätzliche Stellung ein. Die Anwendbarkeit der Vorschriften des Eisenbahngesetzes, des Elektrizitätsgesetzes und des Motorfahrzeuggesetzes wird von Fall zu Fall geregelt. Der Trolleybus ist eben ein neuartiges Verkehrsmittel, das teilweise die Merkmale der Eisenbahn und teilweise die Merkmale des Motorfahrzeuges aufweist. Für die Erstellung, den Betrieb und den Unterhalt der elektrischen Einrichtungen gilt die Elektrizitätsgesetzgebung (Art. 13). Das Gesetz über die Nebenbahnen findet Anwendung unter anderem für die Auflagen im Interesse der Landesverteidigung, für den Gerichtsstand, die Leistung gegenüber der Post- und Telegraphenverwaltung, die Aufstellung und Genehmigung von Fahrplänen und Tarifen, die Arbeits- und Ruhezeit des Personals, das Rechnungswesen etc. (Art. 14). Schliesslich untersteht der Trolleybusbetrieb auch noch dem Motorfahrzeuggesetz und zwar für die Verkehrsregeln und die Haftpflicht (Art. 15). Dabei ist der Bundesrat befugt, abweichende Vorschriften zu erlassen, namentlich für die Grösse der Fahrzeuge, die Fahrgeschwindigkeit, die Ausbildung der Fahrzeugführer, den Transport von Gütern und Tieren und das Verhalten bei Unfäl-

¹ Wir haben diese Verhältnisse in der Sondernummer Mai/Juni 1940 ausführlich behandelt und verweisen auch auf den grundlegenden Aufsatz von Dr. Pfister im Zentralblatt für Staats- und Gemeindeverwaltung (Nr. 17 und 18 vom 1. und 15. September 1939).

len. Den Besonderheiten des Trolleybusbetriebes wird auch in der Haftpflicht Rechnung getragen. Wird durch Verwendung eines Fahrzeuges eine Person getötet oder verletzt oder entsteht Sachschaden, so haftet das Trolleybusunternehmen nach den Bestimmungen des Motorfahrzeuggesetzes. Wird jedoch ein Schaden durch die elektrischen Einrichtungen verursacht, so richtet sich die Haftpflicht nach dem Bundesgesetz über die elektrischen Schwach- und Starkstromanlagen. Das Bundesgesetz über die Haftpflicht der Eisenbahnen findet also keine Anwendung, was sicherlich mit den tatsächlichen Verhältnissen in Einklang steht.

Zu begrüssen ist es sodann auch, dass das Trolleybusfahrzeug den Verkehrsregeln des MFG. unterstellt wird. Sein grosser Vorteil, sich dem Strassenverkehr besser anpassen zu können als die Strassenbahn, kommt damit voll zur Geltung.

Der Gesetzentwurf erfüllt unseres Erachtens alle seinerzeit vorgebrachten Wünsche und dürfte geeignet sein, die Weiterentwicklung des Trolleybusses zu gewährleisten. Wir möchten nur noch den Wunsch äussern, dass bis zum Inkrafttreten des Gesetzes nicht mehr gleich viel Zeit vergehen möge wie für seine Entstehung erforderlich war.

Die Verwendung von Gas für industrielle Zwecke

Von Dr. A. Härry, Zürich

Die Schwierigkeiten in der Kohlenversorgung, der Mangel an vergasungsfähiger Steinkohle, die Preiserhöhungen für das Vergasungsmaterial und die Steigerung der Betriebskosten haben die Wirtschaftlichkeit der Gaswerke stark beeinflusst. Einzelne kleinere Gaswerke, die auch in normalen Zeiten an der Grenze der Wirtschaftlichkeit standen oder mit Verlusten arbeiteten, mussten stillgelegt werden. Es ist anzunehmen, dass mit der Verbesserung der Kohlenversorgung und mit dem Rückgange der Kohlenpreise sich die Verhältnisse für die Gasindustrie wieder bessern werden, so dass im Hinblick auf die Kohlenbeschaffung bald wieder normale Zustände eintreten. Dagegen kann mit einem Rückgange der Betriebskosten (Löhne, Material usw.) auf längere Zeit nicht gerechnet werden, so dass an einen Abbau der erhöhten Gaspreise vorderhand nicht zu denken ist. Der Gasabsatz, mengenmässig, nicht nach dem Wärmehalt, hat verhältnismässig wenig abgenommen und dürfte nach Eintritt normaler Verhältnisse bald wieder den früheren Stand erreichen. Dagegen sind auf der Nachfrageseite Wandlungen eingetreten, die für die künftige Entwicklung der Gaswirtschaft von Bedeutung sein werden. Die technische Entwicklung der elektrischen Wärmegeräte für Haushalt und Gewerbe hat in den letzten Jahren grosse Fortschritte gemacht; im Gegensatz zu den Gaspreisen sind die Preise für elektrische Energie stabil geblieben oder gesunken, und die hygienischen Vorzüge haben ihre Wertschätzung gegenüber den Brennstoffen und damit auch gegenüber dem Gas erhöht. Die elektrische Energie wird also voraussichtlich bei Neuinstallationen von Wärmegeräten in Haushalt und Gewerbe in Zukunft mehr als bisher bevorzugt.

Die Folgen einer solchen Entwicklung dürfen aber nicht übersehen werden. Volkswirtschaftliche Erwä-

gungen sprechen dafür, dass die Veredelung der Steinkohle, wie sie in den schweizerischen Gaswerken vorgenommen wird, in gewissem Umfange gesichert werden muss. Die Bedeutung dieser Industrie zeigt besonders anschaulich ein Vortrag von Direktor E. Ramser vor der IG Kohlenveredelung¹. Es muss danach eine jährliche Produktion von ca. 30 000 Tonnen Rohteer, der in den Anlagen der Teerindustrie AG. in Pratteln verarbeitet werden kann, sichergestellt werden. Die obere Grenze ist durch den schweizerischen Eigenbedarf an Teerzeugnissen bestimmt, da eine Ausfuhr nicht in Frage kommen kann. Die in der IG Kohlenveredelung zusammengeschlossenen Kreise machen auf die drohenden Gefahren einer sich selbst überlassenen Entwicklung aufmerksam²; es müssen daher Mittel und Wege gesucht werden, um ihnen zu begegnen und die Befürchtungen zu zerstreuen.

Nach der Statistik haben im Jahre 1943 die 16 grössten Gaswerke der Schweiz oder 21 % von total 76 Betrieben rund 80 % der im ganzen verarbeiteten Steinkohlenmenge von 417 000 Tonnen umgesetzt und 80 % der Gesamtmenge von 280 Mio m³ Gas erzeugt. Die übrigen 60 mittleren und kleinen Gaswerke waren mit 20 % an diesen Leistungen beteiligt; die von ihnen umgesetzte Steinkohlenmenge von 81 000 Tonnen hätte von den grossen Gaswerken übernommen werden können, ohne dass ihre Erweiterung notwendig gewesen wäre, vorausgesetzt, dass sie für das mehr erzeugte Gas Verwendung gehabt hätten. Während eine Stilllegung von kleinen, auch unter normalen Verhältnissen unrentablen Betrieben wirtschaftlich ohne weiteres gerechtfertigt ist, wäre

¹ E. Ramser, Die IG Kohlenveredelung, volkswirtschaftlich gesehen eine Notwendigkeit, Mitteilung Nr. 1 der IG Kohlenveredelung, Zürich 1943.

² Kohlenveredelung in Gefahr! Denkschrift, überreicht von den Initianten zur Bildung einer IG Kohlenveredelung, Zürich, Sept. 1942.