

XVI. Verkehrswesen.

Während der Verwaltungsbericht nur jene Verkehrsanstalten in Betracht ziehen kann, auf welche die Gemeinde eine Ingerenz hat, ist es Aufgabe des statistischen Jahrbuches, den öffentlichen Verkehr in Wien im ganzen zur Darstellung zu bringen, und enthält daher dieses Werk im Abschnitte XIX auch Daten über den Post-, Telegraphen-, Telephon-, Straßenverkehr im allgemeinen, die Flussschiffahrt, die Plakhdierer und den Fremdenverkehr in den Hotels.

A. Eisenbahnen.

1. Locomotiv-Eisenbahnen.

Localbahnen. Eine besonders rege Thätigkeit entwickelte sich im abgelaufenen Jahre auf dem Gebiete des Localbahnwesens.

Wie schon im Verwaltungsberichte für das Jahr 1884 erwähnt, wurden die Verhandlungen mit der Locomotivfabriks-Firma Krauß & Comp. in München und Linz als Concessionärin für den Bau und Betrieb der Dampftramway von Wien nach Stammersdorf und Groß-Enzersdorf fortgesetzt und ist am 27. Mai 1885 der auf die Benützung der städtischen Straßen und sonstigen städtischen Gründe zum Baue und Betriebe dieser Localbahn bezügliche Vertrag zwischen der Gemeinde Wien und der genannten Firma abgeschlossen worden.

Der Abschluß dieses Vertrages hat aus dem Grunde eine Verzögerung erfahren, weil über Ansuchen der genannten Firma wiederholt Abänderungen der gefaßten Gemeinderathsbeschlüsse vorgenommen wurden, und weil der Gemeinderath darauf bestand, daß von den Concessionären alle geforderten Behelfe im Bezug auf die bauliche Anlage dieser Bahn noch vor Abschluß des Vertrages beigebracht werden. Auch erheischte der Abschluß dieses Vertrages große Vorsicht, weil derselbe gewissermaßen als Muster für alle ähnlichen mit anderen Localbahnunternehmungen abzuschließenden Verträge anzusehen war.

Dieser Umstand rechtfertigt auch die Aufnahme desselben in den vorliegenden Verwaltungsbericht; er lautet wie folgt:

§ 1.

Die Gemeinde Wien erklärt unter den in diesem Vertrage festgesetzten Bedingungen und Bestimmungen ihre Zustimmung dazu zu geben, daß die Locomotivfabriks-Firma „Krauß & Comp.“ in München und Linz folgende städtische Straßenräume auf die in diesem Vertrage näher angegebene Art und Weise zu dem ihr mit der Concessionsurkunde vom 3. April 1884, R.-G.-Bl. 85,

bewilligten Baue und Betriebe einer Localbahn (Dampftramway) von Wien, II. Bezirk, einerseits nach Stammersdorf, andererseits nach Groß-Enzersdorf während der Zeit vom 3. April 1884 bis dahin 1974 benütze:

1. die zur Anlage des Geleises von Kilometer 0.₀ bis 0.₇ sowie zur Anlage der Station Wien erforderlichen Grundstreifen des Treppelweges,

2. die zu dem gleichen Zwecke erforderlichen Grundtheile in der oberen Donaufraße längs des Treppelweges in einer Breite von 2 Meter,

3. die zur Anlage des Geleises und der Haltestelle erforderlichen Grundtheile in der oberen Donaufraße, auf dem Mathildenplatze, in der Jägerstraße, Stromstraße, Marchfeldstraße und auf dem Kaiserplatze.

Diese Straßengründe sind in den diesem Vertrage beigehefteten, als integrierender Bestandtheil desselben erklärten Detailplänen gelb lasirt.

§ 2.

Die Gemeinde Wien verpachtet ferner unter den in diesem Vertrage festgesetzten Bedingungen und Bestimmungen an die Locomotivfabriks-Firma „Krauß & Comp.“ in München und Linz und letztere pachtet zu dem gleichen im § 1 angegebenen Zwecke, sowie auf die gleiche im § 1 bestimmte Dauer die in den angeschlossenen Detailplänen blau lasirten, zur Anlage der Station „Augartenbrücke“ und des Geleises oberhalb derselben erforderlichen Grundtheile der der Gemeinde Wien gehörigen, im Grundbuche des II. Bezirkes, Einl.-Nr. 343, inneliegenden Lagerplätze.

§ 3.

Der genannte Concessionär hat für die Benützung städtischer Straßengründe zum Baue und Betriebe der vorbezeichneten Bahn ein jährliches Entgelt von 10 fl. per je 100 Meter (1 Hektometer) Bahnlänge auf städtischen Straßengründen und überdies, wenn das jährliche Reinerträgnis aus dem Betriebe der Bahn 6% des investierten Capitales übersteigt, bei einem Reinerträgnisse von 6 bis 7% außerdem von diesem siebenten Percent oder dessen Bruchtheil ein Zehntel, von einem Reinerträgnisse von 7—8% außerdem von dem achten Percent oder dessen Bruchtheil zwei Zehntel, von einem Reinerträgnisse von 8—9% außerdem von diesem neunten Percent oder dessen Bruchtheil drei Zehntel, von einem Reinerträgnisse von 9—10% außerdem von diesem zehnten Percent oder dessen Bruchtheil vier Zehntel, endlich von dem 10% übersteigenden Reinerträgnisse außerdem die Hälfte an die Gemeinde zu zahlen.

Der fixe Betrag von 10 fl. per 100 Meter ist vom Tage des Baubeginnes im Wiener Gemeindegebiete an jährlich vorhinein zu bezahlen, und wird überdies bemerkt, daß bei Berechnung der Länge der Bahnstrecke innerhalb des Wiener Gemeindegebietes die Länge unter 100 Meter für volle 100 Meter angenommen wird. Die ziffermäßige Feststellung dieses Betrages wird bei dem Baubeginne der Bahn durch Messung der Trace festgestellt werden.

Die procentuelle Abgabe vom Reinerträgnisse ist sofort nach erfolgter Veröffentlichung des jährlichen Rechnungsabchlusses der Bahnunternehmung, längstens aber bis 30. Juni jeden Jahres für das vorhergegangene Jahr an die städtische Hauptcassa abzuführen.

Für die Benützung der städtischen Straßengründe zur Herstellung von Gebäuden hat der Concessionär ein jährliches Entgelt von 60 kr. per Quadratmeter der benützten Fläche vom Tage des Baubeginnes an, und zwar ebenfalls jährlich im vorhinein an die städtische Hauptcassa zu zahlen.

§ 4.

An Bestandzins für die im § 2 erwähnten städtischen Privatgründe hat der Concessionär jährlich 60 kr. für jeden Quadratmeter, d. i. 4% des heutigen Grundwertes, und für den zur currenten Bahn erforderlichen 2.₅₀ Meter breiten städtischen Grundstreifen einen Bestandzins von 60 kr. per Currentmeter vom Tage des Baubeginnes an an die Gemeinde Wien zu entrichten.

Dieser Bestandzins, welcher ebenfalls ganzjährig im vorhinein zu entrichten ist, gilt nur für die ersten 20 Jahre und wird für je weitere 10 Jahre mit 4% des jeweiligen, durch gerichtliche Schätzung zu ermittelnden Grundwertes bestimmt.

§ 5.

Der Gemeinderath behält sich das Recht vor, auch anderen Unternehmungen die Benützung von städtischen Gründen für die Verbindung von Punkten der Stadt zu ertheilen, welche bereits durch die von dem Concessionär zu erbauende Linie verbunden sind.

Der Concessionär darf insbesondere keine Einwendungen erheben, oder Ersatz- oder Entschädigungsansprüche an die Gemeinde stellen, wenn seine Linie von solchen Linien gekreuzt wird, welche zufolge erhaltener Bewilligung von anderen Unternehmern auf Querstraßen errichtet werden; er ist auch verpflichtet, den Eigenthümer fremder Linien kurze Strecken seiner eigenen Geleiseanlage mitbenützen zu lassen; er hat jedoch in diesem Falle das Recht, von der anderen Unternehmung für die Erhaltung der gemeinschaftlichen Strecke und für die Verzinsung und Amortisierung des in diesem Streckentheile investierten Capitales eine Beitragsleistung zu fordern. Kommt zwischen dem Concessionär und dem anderen Unternehmer eine Einigung über die Höhe der von letzterem zu zahlenden Entschädigungsgebühr nicht zustande, so hat die Gemeinde das Recht, die Höhe derselben als für beide Theile bindend festzusetzen.

§ 6.

Der Concessionär hat allen Anordnungen, welche die Gemeinde Wien wegen der Anlegung der Bahn und in der Folge wegen des Bestandes und Betriebes derselben für die Erhaltung der betreffenden Straßen und der sonstigen städtischen Gründe für den Verkehr nothwendig findet, nachzukommen, desgleichen die Kosten für alle zur Hintanhaltung einer Störung oder Gefährdung des Verkehrs erforderlichen Vorkehrungen zu bestreiten.

§ 7.

Durch die Anlage und den Betrieb der Bahn darf die stete Offenhaltung, Sicherheit und Bequemlichkeit des allgemeinen Verkehrs keine Einbuße erleiden; der Bestand der Straßen und ihrer Objecte darf durch die Bahn nicht gefährdet und deren Erhaltung nicht beeinträchtigt werden.

§ 8.

Die Anlage der Geleise, Ausweichen, Wechsel, Signale zc. muß in einer solchen Weise vorgenommen werden, daß der Verkehr des anderen Fuhrwerkes nicht behindert wird, das Geleise an allen Stellen anstandslos nach jeder Richtung hin von allen Fuhrwerken befahren und gekreuzt werden kann und auch den Fußgehern in keiner Hinsicht ein Hindernis bereitet wird. Es dürfen daher ohne Verlangen oder ohne Zustimmung der Gemeinde

- a) keinerlei Einfriedungen und Terrain erhöhungen oder Vertiefungen längs der Bahn angebracht, oder Objecte, die über das Niveau der Straße hervorragen, aufgestellt werden;
- b) die Schienenoberfläche muß genau im Niveau der Straße liegen;
- c) die Ablagerung oder Deponierung von Materialien und Requisiten oder das Stehenlassen von Fahrbetriebsmitteln auf der Straße ist nicht gestattet; dieselbe muß vielmehr in ihrer ganzen Breite einschließlich der Geleise stets ganz frei gehalten werden;
- d) die Geleise sind stets in gutem Zustande zu erhalten.

§ 9.

Die Geleiseanlage von Kilometer 0.₀ bis 0._{1,2} sowie die Stationsgebäude daselbst können erst nach Vollendung der Stephaniebrücke und der Auffahrtsrampe hergestellt werden und sind bezüglich der Anlage dieser Station die Baupläne für das Stationsgebäude, dann die Situations- und Niveaupläne für die Geleise seinerzeit zur Genehmigung vorzulegen.

§ 10.

Von Kilometer 0._{2,3} bis Kilometer 0._{3,3} sind zwischen der tieferliegenden Bahn und der oberen Donaustraße Futtermauern mit Geländern vom Concessionär auf seine Kosten herzustellen und zu erhalten.

§ 11.

An der Augartenbrücke ist in ihrer unteren Fläche in der ganzen Breite des Treppelweges eine an die Eisenconstruction der Brücke nach Angabe des Bauamtes zu befestigende Versicherung aus starkem Eisenblech vom Concessionär auf eigene Kosten herzustellen und während des Bestandes der Bahn zu erhalten.

§ 12.

Sollte die Gemeinde Wien es als nothwendig erachten, daß an den beiderseitigen, an den Landspfeilern der Brücke anschließenden Futtermauern längs des Treppelweges anlässlich des Baues und Betriebes der Bahn Abänderungen (Reconstructions) vorgenommen werden, so sind dieselben

über Auftrag oder über vorher eingeholte Genehmigung der Gemeinde Wien vom Concessionär auf eigene Kosten zu bewirken.

§ 13.

Die Station „Augartenbrücke“ darf in Bezug auf den Lastenverkehr nur zu Zwecken der Approvisionierung verwendet werden. Die Baupläne für das Stationsgebäude und die Situations- und Niveaupläne für die Geleise und die Gebäudestellung sind der Gemeinde Wien zur Prüfung und Genehmigung vorzulegen.

Diese Stationsanlage darf nie ohne Zustimmung der Gemeinde Wien eine Vergrößerung erfahren, und verpflichtet sich der Concessionär, daß, wenn je die Herstellung eines Betriebsbahnhofes im Gemeindegebiete von Wien sich als nothwendig herausstellen sollte, dieser Bahnhof von ihm auf einem von der Gemeinde Wien hiezu als geeignet erklärten Plage hergestellt werde.

§ 14.

Im Falle zu irgend einer Zeit die Regulierung des Donaucanals vorgenommen werden sollte, ist der Concessionär verpflichtet, über Aufforderung der Gemeinde die gesammten mit dieser Regulierung nicht im Einklange befindlichen Bauten, und zwar sowohl Geleise als Hochbauten in einer dem Regulierungsprojecte angepaßten Weise auf eigene Kosten und nach erhaltener Aufforderung zu reconstruieren oder auch ganz zu entfernen.

§ 15.

Der Concessionär hat wegen Räumung und Überlassung der zu Bauzwecken erforderlichen Grundflächen von den an Privatpersonen verpachteten städtischen Lagerplätzen an der oberen Donaustraße mit den betreffenden Grundpächtern die erforderliche Vereinbarung zu treffen.

§ 16.

Die Nivelette der Bahn ist von der Augartenbrücke aufwärts mit Rücksicht auf das künftige Niveau der oberen Donaustraße derart abzuändern, daß von Kilometer 0.689 bis Kilometer 0.8975 auf die Länge von 208.5 Meter eine Steigung von 4‰, von Kilometer 0.8975 bis Kilometer 1.1022 auf die Länge von 231.5 Meter eine Steigung von 4.66‰ hergestellt wird.

§ 17.

Zur Wahrung der Zufahrt zu den zwischen der Bahn und dem Donaucanale verbleibenden Lagerplätzen ist das Geleise so herzustellen und zu erhalten, daß dasselbe an jedem Punkte mit Wägen überfahren werden kann.

§ 18.

Die Hauptunrathscanäle der oberen Donaustraße und der Rembrandtstraße, welche durch die Station Augartenbrücke und durch die Bahntrasse gekreuzt werden, dürfen durch den Bau und Betrieb der Bahn nicht benachtheiligt werden; insbesondere dürfen die Fundamentmauern des Stationsgebäudes nicht auf den Canal gestellt werden.

Die Gemeinde Wien kann für irgend einen Schaden, welcher dem Bahngebäude oder den Geleisen durch den Bestand von Canälen in der Folge zugehen könnte, nicht verantwortlich gemacht werden.

§ 19.

In der Strecke vom Militärverpflegsgebäude bis zum Mathildensplatze ist die Bahn parallel zu der Front der Häuser Nr. 1 bis inclusive 15 der oberen Donaustraße in der Weise anzulegen, daß die Achse des Geleises in einem Abstände von 15.25 Meter von dieser Hausfronte sich befinden wird.

§ 20.

Längs der an die, der Gemeinde Wien gehörigen Lagerplätze angrenzenden Privatlagerstätte (Kilometer 1.218 bis Kilometer 1.4) hat der Concessionär auf seine Kosten eine Verbreiterung der oberen Donaustraße in der Art zu bewerkstelligen, daß der Abstand der Bahnachse von der neuen Grenze des Privatbesitzes mindestens 2.5 Meter beträgt.

§ 21.

Auch in den Strecken Kilometer 1.4 bis Kilometer 1.8, dann von Kilometer 2.01 bis Kilometer 2.525 ist das Geleise parallel zu den Baulinien der Jägerstraße anzulegen und hierbei

für die Geleiseachse ein Abstand von 15.²⁵ Meter von der rechtsseitigen, respective von 7.⁵⁰ Meter von der linksseitigen Baulinie einzuhalten.

§ 22.

Der Concessionär hat längs der Wohnhütte Dr.-Nr. 43 Jägerstraße die Verbreiterung der letzteren bis zur neuen Baulinie durch Einlösung des hiezu erforderlichen Grundes sammt Hütte zu bewerkstelligen.

§ 23.

In der Strecke vom Hause Dr.-Nr. 57 Jägerstraße bis zur Stromstraße ist vom Concessionär durch Grundeinlösungen eine Verbreiterung der Jägerstraße in der Weise vorzunehmen, daß das Geleise mit seiner Achse in dem normalen Abstände von 15.²⁵ Meter von der rechtsseitigen Baulinie gelegt werden kann und daß zwischen der Geleiseachse und der neuen Grundgrenze ein freier Raum von mindestens 2.⁵⁰ Meter vorhanden ist.

§ 24.

Die Geleise in der oberen Donaustraße, insoweit sie in den ungepflasterten Theil der Fahrbahn zu liegen kommen, dann in der Jägerstraße vom Hause Dr.-Nr. 57 aufwärts bis zur Stromstraße sind ebenfalls aus Schienen mit dem Profile für gepflasterte Straßen herzustellen.

§ 25.

Der Concessionär ist verpflichtet, falls der Verkehr der Dampftramway bei dem Bestande nur eines einfachen Geleises auf der Kaiser Franz Josefbrücke und auf der Auffahrtsrampe zu derselben am rechten Donauufer dem übrigen Verkehre auf dieser Brücke hinderlich sein sollte, über Aufforderung der Gemeinde Wien auf dieser Brücke sammt der Auffahrtsrampe ein zweites Geleise in der Fahrrichtung der Wagen von Floridsdorf nach Wien sofort auf eigene Kosten herzustellen.

§ 26.

Sollten in der Folge aus Anlaß des Betriebes der Bahn Reconstructionen, Verstärkungen, Verschärfungen oder Verlegungen von der Gemeinde Wien oder Privaten gehörigen, auf oder unter der Straße befindlichen Objecten, was immer für einer Art, vorzunehmen sein, so ist der Concessionär verpflichtet, alle diesbezüglichen Herstellungen sammt Materialbeigabe in ihrem ganzen Umfange auf seine Kosten und nach den Anforderungen der Gemeinde Wien zur Ausführung zu bringen.

§ 27.

Die in den §§ 20, 22 und 23 bezeichneten Einlösungen hat der Concessionär selbst vorzunehmen und jene Grundtheile, welche zur Verbreiterung der Straße in dem in diesen Paragraphen angeführten Ausmaße erforderlich sind, nach vorausgegangener Beseitigung aller Bauobjecte und Herstellung des richtigen Niveau unentgeltlich und lastenfrei ins Eigenthum der Gemeinde Wien zu übergeben; weiters ist der Concessionär verpflichtet, diese zur Straßenverbreiterung an die Gemeinde Wien abzutretenden Grundtheile noch vor Inbetriebsetzung der Bahn der Gemeinde Wien in den physischen Besitz zu übergeben; auch obliegt ihm die Pflicht, die grundbücherliche Durchführung dieser Eigenthumsabtretung auf eigene Kosten zu erwirken.

§ 28.

In den gepflasterten Straßen ist dem Concessionär die Wiederverwendung der Pflastersteine zur Auspflasterung des Geleises und zur Anpflasterung desselben, überhaupt zur Wiederherstellung des aufgerissenen Pflasters gestattet; in den beschotterten Straßen ist die Schotterdecke nach erfolgter Legung des Geleises vom Concessionär mit Beigabe des erforderlichen Materiales wieder in gut fahrbaren und mit der angrenzenden Straßendecke gleichen Zustand herzustellen; in der Trace längs der Lagerplätze in der oberen Donaustraße ist die Geleisezone durch Beschotterung so herzustellen und zu erhalten, daß dieselbe anstandslos von schwerem Fuhrwerke an jeder Stelle gekreuzt werden kann.

§ 29.

Die aus Anlaß der Einlegung der Bahn in die bestehenden Straßen erforderlichen Niveauausgleichungen und Pflasterungen sind nicht allein in der Geleisezone, sondern auch in den angrenzenden Straßentheilen nach Anordnung der Gemeinde Wien vom Concessionär auf eigene Kosten zu bewirken.

§ 30.

Der Concessionär darf mit dem Aufreißen der Straßendecke erst dann beginnen, wenn er von Seite der Gemeinde Wien hiezu die Genehmigung erhalten hat; er ist verpflichtet, die zur Einlegung der Geleise und deren Zugehör erforderlichen Arbeiten möglichst rasch, ununterbrochen und in einer Weise auszuführen, daß der anderweitige Verkehr auf der Straße und insbesondere bei den Straßenkreuzungen in einer der öffentlichen Sicherheit entsprechenden Weise stattfinden kann.

Weiters hat derselbe die aufgerissenen Straßentheile nach Ausführung der Geleise sofort wieder in guten, fahrbaren Zustand zu versetzen und das hiezu etwa erforderliche neue Materiale beizugeben.

§ 31.

Der Concessionär ist während der ganzen Vertragsdauer verpflichtet:

a) die Straßendecke (Pflasterung, Beschotterung etc.) zwischen und an den Schienen, und zwar in einer Breite von 2,52 Meter für jedes Geleise auf eigene Kosten in derselben Weise und mit Beigabe derselben Materialien zu erhalten, wie die Gemeinde Wien die übrigen an die Geleisezone angrenzenden Straßen jeweilig erhält;

b) die Säuberung der Geleisezone in der ad a) angegebenen Breite von Schnee und Koth zu besorgen und das zusammengezogene oder aufgehäufte vorgesagte Materiale immer sofort durch Verführung von der Straße fortzuschaffen.

Es ist verboten, das vorbezeichnete Materiale auf die für das Straßensuhrwerk bestimmte Straßbreite oder auf die Gehwege zu bringen.

Die Gemeinde Wien wird den Auftrag ertheilen, daß bei Reinigung der übrigen Straßentheile keine Unrath auf die Geleisezone gebracht werde. Sollte dieses jedoch wider Erwarten dennoch geschehen, so wird die Gemeinde Wien über erfolgte Anzeige sofort Abhilfe treffen.

§ 32.

Der Concessionär ist gehalten, die Traversierung der Geleise sowohl zum Zwecke der Neuherstellung, als auch der Erhaltung von Canälen, Rohrleitungen, Telegraphenkabeln etc. nicht allein der Gemeinde Wien, sondern auch allen Privaten, welche derlei Objecte mit Zustimmung der Gemeinde Wien erbauen oder besitzen, jederzeit unentgeltlich zu gestatten, jedoch ist der Concessionär rechtzeitig von jeder solchen Traversierung zu verständigen, damit die erforderlichen Vereinbarungen über die zur Aufrechterhaltung und Sicherheit des Bahnbetriebes notwendigen Maßregeln während der Arbeit getroffen werden können. Die Durchführung dieser Maßregeln obliegt dem Unternehmer dieser Eisenbahn, welcher aber nicht berechtigt ist, hiefür einen Ersatz zu fordern.

§ 33.

Wird eine mit einem Bahngeleise belegte Straße während der Vertragsdauer ganz oder theilweise reguliert, respective im Niveau verändert, oder wird eine bisher ungepflasterte Straße gepflastert, oder wird eine Umpflasterung mit Beseitigung des bestehenden und Verwendung eines anderen Materiales vorgenommen, oder ist die Herstellung neuer, oder sind Reconstructionen, eventuell Reparaturen an bestehenden Objecten über, auf oder in dem Straßkörper nach dem Ermessen der Gemeinde Wien notwendig, so ist der Concessionär nicht berechtigt, dagegen eine Einwendung zu erheben, sondern vielmehr verpflichtet, das durch solche bauliche Ausführungen bedingte Aufreißen und Wiederlegen der Geleise selbst und auf eigene Kosten zu bewirken und die Eventualität einer allfälligen Unterbrechung des Betriebes allein zu tragen, wogegen in solchen Fällen seitens der Gemeinde Wien auf ihre Kosten auch in der Geleisezone die dahin treffenden Bauausführungen sammt Materialbeigabe geleistet werden. Selbstverständlich obliegt sodann dem Concessionär wieder die im § 31 a) bedungene Erhaltung der reconstruirten Straßendecke.

§ 34.

Sollte über Anordnung der Gemeinde Wien eine zur Bahnanlage benützte Straße ganz oder theilweise aufgelassen oder verlegt werden, oder sollte eine solche Straße aus öffentlichen Rücksichten als für den Bahnbetrieb nicht mehr geeignet erkannt werden, so hat der Concessionär auf seine Kosten und ohne Anspruch auf eine Entschädigung die Geleise sammt Zugehör aus der bezüglichen Straße zu entfernen, den benützten Straßkörper in den mit den angrenzenden Straßentheilen conformen Stand zu versetzen und die Bahn in die zu bestimmende Ersatzstraße, unter Einhaltung der für die ursprüngliche Anlage eingegangenen Verpflichtungen, umzulegen; ebenso

hat der Concessionär in jenen Fällen, wo nachträglich eine Veränderung der die Straßen begrenzenden Baulinien, respective eine Verbreiterung oder Richtungsänderung der Straßen, eine Verschiebung der Fahrbahnen, eine Verbreiterung der Trottoirs, überhaupt eine Änderung in der Situation oder im Querprofile der Straßen von der Gemeinde Wien angeordnet oder ausgeführt werden sollte, über Auftrag der Gemeinde Wien die hiedurch bedingte Verlegung der Geleise auf seine Kosten vorzunehmen und die Straßen in der verlassenen Geleisezone in einen solchen Stand zu versetzen, welcher dem Zustande der parallel angrenzenden Straßentheile im Zeitpunkte der Verlegung der Geleise gleich ist.

§ 35.

Wird durch Elementarereignisse oder durch den Bruch von Canälen oder Wasserleitungsröhren oder durch irgend eine andere Ursache die Straße beschädigt und der Bahnbetrieb gestört, so hat der Concessionär keinen Anspruch auf irgend eine Entschädigung gegen die Gemeinde Wien, vielmehr ist er gehalten, nach erfolgter Reconstruction der beschädigten städtischen Bauobjecte, beziehungsweise solcher Objecte, deren Errichtung von der Gemeinde Wien bewilligt wurde, das Geleise und die Straßendecke in der im § 31, Absatz a, normierten Geleisezone auf seine Kosten in den früheren Stand zu setzen.

§ 36.

Dem Concessionär obliegt die Verpflichtung, durch seine eigenen Bahnbediensteten die erforderliche Überwachung zu pflegen, damit die zur Erhaltung und Reinigung der Straßen in der Geleisezone notwendigen Vorkehrungen und Arbeiten stets rechtzeitig und nicht erst dann, wenn eine diesbezügliche Weisung durch die Organe der Gemeinde erfolgt, bewerkstelligt werden.

Sollten aber dennoch von den Executivorganen der Gemeinde Wien Vernachlässigungen rücksichtlich der Erhaltung der Straßenstrecke oder der Roth- und Schneefäuberung und Verfährung beobachtet werden, so hat der Concessionär dem ihm diesfalls von der Gemeinde Wien zukommenden Auftrage sogleich und unweigerlich nachzukommen, widrigenfalls die Gemeinde Wien die erforderlichen Arbeiten auf Gefahr und Kosten des Concessionärs veranlassen würde.

§ 37.

Durch den Bahnbetrieb darf keinerlei Verunreinigung der Straße stattfinden, daher die Entleerung der Aschentästen oder das Auslassen von Wasser aus den Locomotiven oder Tendern nur auf den hiezu vorgerichteten Stationsplätzen zu geschehen hat.

§ 38.

Alle infolge des Bahnbaues oder Bahnbetriebes während der Dauer des Vertrages an einer Straße stattgefundenen Meliorationen und Verbreiterungen, sowie alle bewirkten Investitionen, namentlich an Pflasterungen oder Straßenobjecten, insbesondere auch die etwa neu erworbenen Straßengrundflächen, gehen sofort in das Eigenthum der Gemeinde über, und ist der Concessionär verpflichtet, die diesfalls erforderlichen Urkunden auf seine Kosten auszustellen.

§ 39.

Sollte sich bei Endigung des Vertrages die Nothwendigkeit herausstellen, daß entweder längs der ganzen Bahnstrecke oder auch nur eines Theiles derselben die Geleise und das im Straßenkörper befindliche Zugehör entfernt werden müssen, so ist der Concessionär über Auftrag der Gemeinde verpflichtet, dies auf seine Gefahr und Kosten zu bewerkstelligen und die Straße in der aufgelassenen Geleisezone in einen solchen Zustand zu versetzen, welcher dem Zustande der angrenzenden Straßentheile im Zeitpunkte der Endigung des Vertrages gleich ist.

Sollte der Concessionär oder sein Rechtsnachfolger einem solchen Auftrage der Gemeinde binnen der ihm von der Gemeinde bestimmten angemessenen Frist nicht nachkommen, so ist die Gemeinde berechtigt, auf Gefahr und Kosten des Concessionärs dieses sämtliche Materiale vom städtischen Straßengrunde zu entfernen, ohne für irgend welche aus diesem Anlasse dem Materiale zugegangenen Beschädigungen, seien solche auch in einem Verschulden der mit der Ausführung betrauten Organe begründet, einen Ersatz zu leisten.

§ 40.

Bei Endigung des Vertrages, mag diese aus was immer für einem Grunde mit oder gegen den Willen des Concessionärs eintreten, und mag diese Endigung sich entweder auf die

gesamte Bahnstrecke oder nur auf einen Theil derselben beziehen, erlischt die von der Gemeinde Wien zufolge §§ 1 und 2 ertheilte Bewilligung zur Benützung städtischer Straßen und Plätze, sowie der anderen städtischen Gründe, und hat der Staat oder ein allfälliger anderer Unternehmer, der den Fortbetrieb der Bahn übernehmen will, mit der Gemeinde Wien ein neues Übereinkommen zu treffen.

§ 41.

Der Concessionär hat die für diesen Vertrag etwa entfallenden Staatsgebühren, sowie die Gebühren für alle in der Folge aus Anlaß dieses Vertrages oder Erfüllung einer Bestimmung desselben etwa auszustellenden Rechtsurkunden, als: Quittungen, Eingaben an Behörden u. s. w., zu bestreiten.

§ 42.

Der Concessionär hat bei Ausfertigung dieses Vertrages eine Gesamtcaution im Betrage von 16.000 fl. in Barem oder in von der Gemeinde zur Cautionsleistung geeignet erkannten Wertpapieren zu Händen der städtischen Hauptcassa zu erlegen.

Der Wert solcher Papiere wird nach dem Börsencourse des dem Erlagstage unmittelbar vorausgegangenen Tages berechnet; diese Caution hat zur Sicherstellung der genauen Erfüllung aller vom Concessionär in diesem Vertrage gegenüber der Gemeinde übernommenen Verbindlichkeiten zu dienen, und es soll die Gemeinde Wien berechtigt sein, wenn der Concessionär einer vertragsmäßigen Verpflichtung, ungeachtet der an ihn ergangenen Erinnerung, nicht nachkommt, eventuell dieselbe auf seine Gefahr und Kosten anderweitig ausführen zu lassen und sich in diesem Falle, sowie in allen übrigen Fällen der Vertragsverletzung, aus der Caution und auch aus dem sonstigen Vermögen des Concessionärs schadlos zu halten.

Der Concessionär hat die Caution während der ganzen Dauer des Vertrages stets in der gleichen Werthöhe von 16.000 fl. zu erhalten, daher, im Falle der Courswert der erlegten Wertpapiere sinkt oder die Caution theilweise oder ganz von der Gemeinde Wien eingezogen würde, dieselbe sofort auf die ursprüngliche Höhe zu ergänzen, rücksichtlich zu erneuern ist.

§ 43.

Der Concessionär hat einen in Wien wohnhaften Bevollmächtigten der Gemeinde namhaft zu machen, welcher berechtigt ist, für ihn in vollkommen rechtsverbindlicher Weise mit der Gemeinde Wien und deren Organen zu verkehren, und berechtigt und verpflichtet ist, von denselben Weisungen und Aufträge entgegenzunehmen und deren Vollzug zu veranlassen.

Die Vollmacht ist bei der Gemeinde Wien zu hinterlegen.

§ 44.

Wenn der Concessionär den Betrieb der Bahn entweder selbst einstellt oder zur Einstellung desselben aus was immer für einem Grunde verhalten wird, so ist der vorliegende Vertrag als erloschen anzusehen.

§ 45.

Die Unternehmung zum Baue und Betriebe der im § 1 erwähnten Localbahn muß ihren Sitz in Wien haben und ist daher der Concessionär verpflichtet, zu diesem Zwecke seine Firma in Wien, und zwar mit dem Sitze in Wien handelsgerichtlich registrieren zu lassen.

§ 46.

Unter dem in diesem Vertrage vorkommenden Ausdrucke „Wiener Gemeindegebiet“ ist in allen Fällen das jeweilige Gemeindegebiet von Wien zu verstehen.

§ 47.

In Streitigkeiten zwischen der Gemeinde Wien und dem Concessionär, in welchem die erstere als Klägerin auftritt, soll dieselbe berechtigt sein, die Klage bei jenem Gerichte anhängig zu machen, welches competent sein würde, wenn sie die Beklagte wäre.

§ 48.

Der Rechtsnachfolger des Concessionärs tritt in alle Rechte und Verbindlichkeiten, welche der letztere gegenüber der Gemeinde Wien durch diesen Vertrag erworben, rücksichtlich übernommen hat.

Die Locomotivfabriks-Firma Krauß & Comp. hat sofort nach Abschluss dieses Vertrages den Bau der Bahn in Angriff genommen, konnte jedoch denselben im abgelaufenen Jahre noch nicht zu Ende führen.

Nach Inhalt der Concessionsurkunde vom 30. Juli 1882 wurde derselben Firma bei Gelegenheit der Ertheilung der Concession zum Bau und Betriebe der normalspurigen Localbahn von Hiezing nach Perchtoldsdorf die Berechtigung eingeräumt, auch die Fortsetzungstrecke dieser Bahn von Hiezing nach Gaudenzdorf in Ausführung zu bringen, falls die Herstellung einer solchen Verbindung vom Linienwalde nach Hiezing als Theilstrecke des projectierten Wiener Localbahnnetzes innerhalb eines Jahres, vom 30. Juli 1882 an gerechnet, nicht sichergestellt sein sollte. In der That ist die von Fogerty projectierte Wiener Stadtbahn und somit auch die Theilstrecke nach Hiezing nicht zustande gekommen, und hat daher die Locomotivfabriks-Firma Krauß & Comp. um die Bewilligung zum Ausbaue der Fortsetzungstrecke von Hiezing nach Gaudenzdorf angefleht. Bei der über dieses Ansuchen abgehaltenen Localcommission haben sich sämtliche Organe und Interessenten für den Ausbau dieser Fortsetzungslinie ausgesprochen; die Vertreter der Gemeinde Wien haben die Überlassung der zur Anlage dieser Bahn erforderlichen städtischen Gründe in der Jakobstraße einem separaten Übereinkommen vorbehalten.

Ferner hat die Kahlenberg-Eisenbahngesellschaft (System Rigi) am 20. Jänner 1885 die Concession zum Bau und Betriebe einer Trambahn vom Schottenringe bis zum Bahnhofe der Kahlenberger Bahnradbahn in Nußdorf erhalten. Diese Trambahn wurde in der Strecke vom Schottenringe durch die Hohenstaufengasse und Viechtensteinstraße bis zur Gemeindegrenze an der Wien-Klosterneuburger Landesstraße als Pferdebahn und in der weiteren Fortsetzung bis zum Bahnhofe der Kahlenberger Bahnradbahn in Nußdorf als Localbahn (Dampftramway) concessioniert und der Bau dieser Bahn, nachdem die grundsätzlichen Bestimmungen bezüglich der Benützung der obbezeichneten städtischen Straßen zur Anlage dieser Pferdebahn vereinbart worden waren, in Angriff genommen. Der förmliche Vertrag wurde erst am 10. December 1885 abgeschlossen.

Auch hat die Neue Wiener Tramway-Gesellschaft die Concession zum Bau und Betriebe der ursprünglich von J. Maresch projectiert gewesenen Dampftramway von Wien (Steinbauergasse) nach Wiener-Neudorf erhalten und ist auch das diesfällige Project der politischen Begehung unterzogen worden. Die Gemeinde Wien war bei dem Baue dieser Bahn als Straßengrundeigentümerin nicht interessiert, weil die kurze Strecke der Steinbauergasse, in welcher diese Bahn angelegt werden soll, Landesstraße ist.

Weiters fand die Tracenrevision über das ebenfalls von der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft vorgelegte Project für den Bau einer Localbahn vom Mähleinsdorfer Eisenbahnviaducte nach Inzersdorf zum Anschlusse an die Localbahn Wien-Wiener-Neudorf statt, und es hat die Neue Wiener Tramway-Gesellschaft gleichzeitig um die Bewilligung zur Benützung der städtischen Gründe zum Baue einer Localbahn von der Gumpendorferlinie durch die Gasanstalt in Gaudenzdorf, die

Jakobstraße zur Hundsthurmerlinie, in der weiteren Fortsetzung auf den Margarethner Gürtel bis zur Steinbauergasse und von da anschließend an die Geleise in der Steinbauergasse der Linie Wien—Wiener-Neudorf auf der Gürtelstraße längs des V., IV. und III. Bezirkes bis zum Schlachtviehmarkte zu St. Marx angefügt. Durch den Ausbau dieser im öffentlichen Verkehrsinteresse höchst wichtigen Linie sollte auch der Schlachtviehtransport zu den Schlachthäusern ermöglicht werden.

Schon bei der Tracenrevision der Linie Steinbauergasse—Schlachtviehmarkt haben sich bezüglich der Führung dieser Bahn zum Schlachtviehmarkte und auf dem Terrain desselben so bedeutende Schwierigkeiten ergeben, daß die Neue Wiener Tramway-Gesellschaft erklärte, sich vorläufig auf den Ausbau dieser Bahn bis zum Eisenbahnviaducte der Aspangbahn vor der St. Margerlinie beschränken zu wollen, und sind die Verhandlungen wegen Vereinbarung der Bedingungen für die Benützung der städtischen Straßen gründe zur Anlage dieser Bahn noch im Zuge.

Endlich ist noch der Bau mehrerer anderer Localbahnen in Aussicht genommen; es sind nämlich im Laufe des Jahres 1885 um die Bewilligung zur Vornahme von technischen Vorarbeiten eingeschritten:

1. Josef Markbreiter & Comp. für eine Local-Locomotivbahn von Wien nach Hiefau;

2. die Imperial Continental Gas-Association für die Herstellung einer Schleppebahn von $\frac{2}{3}$ Kilometer der Schlachthausbahn der österreichisch-ungarischen Staatsbahn zu dem Erdberger Gaswerke;

3. Ritter von Maciejewski für eine Localbahn von Wien nach Hainburg;

4. die Firma J. Eisler & Brüder für die Anlage einer Straßendampft tramwaylocalbahn von Meidling zur Mayleinsdorfer-, Favoriten-, Belvedere- und St. Margerlinie, Landstraßer Hauptstraße, Schlachthausstraße, Erdbergerlinie, Soffenbrücke, Schüttelstraße, Franzensbrückenstraße, Praterstern, Schwimmschulallee, Reichsbrücke, Reichsstraße, Ragnan mit beiderseitigen Anschlüssen an die Wien—Neudorfer und an die Wien—Groß-Enzersdorfer Bahn, und endlich

5. Eduard Groß für eine Verbindungsbahn Jedlese-—Stadlau.

Allen diesen Ansuchen, mit Ausnahme des letztangeführten, wurde die Zustimmung ertheilt.

Stadtbahn. Im Jänner 1885 hat Ingenieur Leinwather und Consorten neuerlich das Project für den Bau eines ausgedehnten Stadtbahnnetzes in Wien als Tiefbahn in Verbindung mit der Einwölbung und Ableitung des Wienflusses, dem Gemeinderathe mit der Bitte um Einleitung von Verhandlungen wegen Ausführung dieses Stadtbahnnetzes vorgelegt, doch kam es zu keinen Verhandlungen, weil Ingenieur Leinwather sein Project zurückzog.

Wie schon im Jahresberichte für das Jahr 1884 erwähnt wurde, hat die Firma Siemens & Halske das Project für den Bau einer elektrischen Bahn mit dem Bemerken zurückgezogen, dasselbe in späterer Zeit in modificirter Form erneuert zur Vorlage bringen zu wollen. In der That hat die genannte Firma im vorigen Jahre das Project für den Bau einer Stadtbahnlinie, ausgehend vom Wiener Bahnhofe der Kaiser Franz Josefbahn dem Donaucanale entlang zum Anschlusse an die Wiener Verbindungsbahn beim Münzamte sowohl dem k. k. Handelsministerium, als auch der

Gemeinde Wien, und zwar dem ersteren zur Einleitung der Tracenrevision und Stationscommission und der letzteren zur Vorprüfung vorgelegt.

Nach dem vorgelegten Projecte soll diese normalspurige Locomotivbahn doppelgleisig, theils im Einschnitte, theils als Tunnelbahn hergestellt werden. Diese Bahn würde anschließend an die Geleise der Kaiser Franz Josefbahn im Gemeindegebiete von Heiligenstadt beginnen, die Spittelauergasse unterfahren und sich sodann in einem Bogen dem Donaucanale zuwenden. Nach Unterfahmung der Rampe der Brigittabrücke würde sich die Bahn an die Rossauerländestraße anschließen, im weiteren Laufe die Rampe der Augartenbrücke unterfahren und sich sodann unmittelbar an die Franz Josef-Quaistraße anlegen. Nach Unterfahmung der Stephaniebrückenrampe soll die Bahn bis zur Ferdinandsbrücke entlang der Böschung des Donaucanales gehen und nach Unterfahmung der Brückenauffahrtsrampe zur Ferdinandsbrücke sich der Dominikanerbastei zuwenden, diese Basteistraße im Tunnel durchziehen, quer die Kreuzung der Ringstraße mit der Wollzeile unterfahren und sich endlich nach Unterfahmung des Stadtparkes und nach Übersehung des Wienflusses aufsteigend an die Wiener Verbindungsbahn beim Münzamt anschließen. An der Spittelauerlande und in der Wollzeile ist je eine Haltestelle, am Franz Josef-Quai unterhalb des Kaiserbades ist ein Bahnhof projectiert.

Bevor das k. k. Handelsministerium auf das Ansuchen der Firma Siemens & Halske um Einleitung der Tracenrevision und Stationscommission eingieng, mittelte es das Project der Gemeinde Wien zu und wies die Projectanten an, sich mit der Gemeinde Wien unmittelbar zu dem Zwecke in das Einvernehmen zu setzen, um noch vor Anberaumung der Tracenrevision die im Interesse der Gemeinde Wien etwa erforderlichen Projectabänderungen durchzuführen zu lassen.

Dieses Einvernehmen mit den Projectanten wurde gepflogen und wurden an dem Projecte jene Änderungen vorgenommen, welche im Interesse der Gemeinde gelegen erschienen. Zwar hat der Gemeinderath das stadtbauämtliche Stadtbahnproject acceptiert und dasselbe der Regierung als den Ausdruck der Wünsche der Stadt Wien übermittelt. Nach diesem Projecte erscheint die sogenannte Durchmesserlinie als die Hauptlinie und die Donaucanallinie nur als Nebenlinie bezeichnet. Dessenungeachtet ist der Gemeinderath auf die Prüfung dieses Projectes näher eingegangen, und zwar von der Erwägung geleitet, daß sich kaum ein Unternehmer finden dürfte, der das stadtbauämtliche Stadtbahnproject in seiner Gänze zur Ausführung bringen wird, daß der von Siemens & Halske projectierte Bau der Donaucanallinie der seinerzeitigen Ausführung der übrigen Linien des stadtbauämtlichen Projectes nicht hinderlich entgegenstehe, und daß diese Linie nach den vorgenommenen Abänderungen in einer Weise projectiert erscheint, welche jenen Anforderungen entspricht, die bei Gelegenheit der politischen Begehung der von Buntten und Fogerty jedoch als Hochbahn projectierten gleichen Linie vom Gemeinderathe gestellt worden sind. Söhin hat der Gemeinderath dieses Project in seiner Plenarversammlung vom 2. October 1885 als ein constructiv richtiges bezeichnet, gegen dessen Ausführung, vorbehaltlich der seinerzeit von der Gemeinde bei der anzuberaumenden Tracenrevision und politischen Begehung zu stellenden Bedingungen, weder vom technischen Standpunkte noch aus Verkehrs- und ästhetischen Rücksichten ein Bedenken obwaltet. Weiters hat der Gemeinderath betont, es möge dem Concessionär aufgetragen werden daß er einen Anschluß der Bahn an die zu erbauende Wienthallinie, sowie den Verkehr der Waggonen der letzteren auf seiner Linie dulden solle. Schließlich wurde der Magistrat aufgefordert, an die Regierung die Bitte zu richten, dieselbe wolle im Hinblick auf die

Bedeutung dieser Strecke als Verbindung bestehender Bahnen, auf ihre strategische Wichtigkeit und auf die Sicherung des weiteren Ausbaues einer Stadtbahn die Frage in Betracht ziehen, ob diese Strecke nicht auf Staatskosten auszuführen sei.

Im Sinne des vorstehenden Beschlusses wurde vom Magistrate der Bericht an die k. k. n.-ö. Statthalterei erstattet.

Sonstige Vollbahnen. Bei dem Umstande, als die beiden im Zuge der Wien-Stadlauer Bahn im k. k. Prater unweit dem Donauströme gelegenen hölzernen Brückenobjecte dringend einer Reconstruction bedürfen, ist die österreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft auf Grund der beim k. k. Handelsministerium gepflogenen commissionellen Verhandlungen mit nachstehendem Projecte hervorgetreten:

1. Sie ist bereit, an Stelle des großen hölzernen Durchlasses unmittelbar an der Stadlauer-Strombrücke eine stabile Brücke aus Eisenconstruction in einer Länge von 83.44 Meter zwischen den beiden Widerlagern der Brücke und des Dammes in sieben Feldern mit je 11.92 Meter Spannweite getheilt, auf eigene Kosten herzustellen; dagegen soll die Gemeinde Wien

2. die Zustimmung zur Verschüttung des hölzernen Brückenobjectes in der Verlängerung der sogenannten Vorgartenstraße gegen dem erteilen, daß die genannte Gesellschaft verpflichtet wird, im Falle eines durch die Communicationsverhältnisse der Umgebung begründeten Bedürfnisses an der Stelle, wo sich dieses Object derzeit befindet oder eventuell an einem in der Nähe gelegenen Punkte auf Antrag der Wiener Gemeindevertretung nach Anordnung des k. k. Handelsministeriums ein neues definitives Object in den dem zu überbrückenden Straßenzuge entsprechenden Dimensionen herzustellen; endlich soll aber

3. die Gemeinde Wien von ihrer Forderung, daß die bereits zugeschütteten drei Durchlassobjecte im Damme dieser Bahn zwischen dem Donaucanale und der Stemmer Allee wieder aufgemacht werden, absehen.

Der Gemeinderath acceptierte in seiner Plenarversammlung vom 2. Juni 1885 die sub 1 und 2 gestellten Propositionen. Was jedoch die bereits verschütteten drei Objecte betrifft, so wurde der Magistrat angewiesen, an das k. k. Handelsministerium das Ersuchen zu stellen, diesbezüglich im Sinne der Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes vom 26. Mai 1878 (s. d. Verwaltungsbericht für die Jahre 1877—79, S. 764) vorzugehen.

Der von der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft projectierte Bau einer Flügelbahn, abzweigend bei der Donaucanalbrücke der Wien-Stadlauer Bahn im k. k. Prater zum Wettrennplatze in der Freudenau, konnte im Jahre 1885 nicht mehr zur Ausführung gebracht werden, weil sich bei der Einlösung der zum Baue dieser Flügelbahn erforderlichen Gründe in der Freudenau Schwierigkeiten ergeben haben.

Endlich ist hier noch ein im Gemeinderathe gestellter Antrag wegen Einrichtung der k. k. Donau-Uferbahn für den Personenverkehr und das wiederholt gestellte Ansuchen der Gemeindebezirks-Vorstellung Margarethen wegen Wiedereröffnung des Matzleinsdorfer Frachtenbahnhofes für den Personenverkehr oder aber wegen

Errichtung einer Haltestelle für den Personenverkehr bei dem Magleinsdorfer Eisenbahnviaducte zu erwähnen. Die in diesen beiden Angelegenheiten von der Gemeinde unternommenen Schritte waren von keinem günstigen Erfolge begleitet, und wurden bezüglich der letzteren Angelegenheit neuerliche Verhandlungen eingeleitet.

2. Pferde-Eisenbahnen.

Der Ausbau des Pferdebahnnetzes, sowie die damit im innigen Zusammenhange stehende Frage der Competenz in Tramway-Angelegenheiten nahmen im abgelaufenen Jahre die Thätigkeit der Gemeindeorgane in außerordentlicher Weise in Anspruch.

Da die Gemeinde auf dem Ausbaue der Pferdebahnlinsen bestand und die Wiener Tramway-Gesellschaft wegen Erwirkung der staatlichen Concession zum Baue und Betriebe der Linien drängte, die Bedingungen aber, unter welchen die Regierung die einzelnen Concessionen und die Baubewilligungen erteilte, mit jenen Bestimmungen nicht übereinstimmten, von welchen die Gemeinde die Benützung der städtischen Straßengründe zur Anlage der bezüglichen Linien abhängig gemacht hatte, mußte mit Rücksicht auf die widerstreitenden Ansichten der Regierung und der Gemeinde alles daran gesetzt werden, um endlich einmal Klarheit darüber zu erlangen, wie weit die Competenzsphäre der Regierung und wie weit jene der Gemeinde in Tramway-Angelegenheiten reiche.

Selbstverständlich konnte unter solchen Verhältnissen der Ausbau der Tramway-Linien nicht den gewünschten Fortschritt machen, und hat sich daher auch die Gesamtlänge der Pferdebahnlinsen durch Eröffnung neuer Linien in und um Wien von 70.₂₀ Kilometer nur auf 83.₃₉₃ Kilometer erhöht, wovon sich 46.₂₆₆ Kilometer innerhalb und 37.₁₂₇ Kilometer außerhalb des Wiener Gemeindegebietes befinden.

Wiener Tramway-Gesellschaft. An neuen Linien wurden im Jahre 1885 zur Ausführung gebracht:

1. die Linie Burggring—Babenbergerstraße—Mariahilferstraße	0. ₇₅₆	Kilometer lang
2. " " Praterstern—Kaiser Josefstraße—Taborstraße	0. ₇₇₃	" "
3. " " Am Hundsthurm—Gaudenzdorf—Schönbrunn— Penzing	2. ₇₅₂	" "
zusammen	4. ₂₈₁	Kilometer lang

Dieselben wurden am 8., 12. April, respective 28. Juni 1885 dem Verkehr übergeben.

Das Gesamtnetz der Wiener Tramway hatte demnach am Schlusse des Jahres 1885 eine Ausdehnung von 60.₃₄₃ Kilometer, wovon sich 42.₄₀₁ Kilometer innerhalb und 17.₉₄₂ Kilometer außerhalb des Gemeindegebietes von Wien befanden.

Die Geleiselänge betrug zusammen 117.₈₃₈ Kilometer, wovon 82.₆₅₄ Kilometer im Gemeindegebiete von Wien und 35.₁₈₄ Kilometer außerhalb desselben lagen.

Der Wagenpark der Wiener Tramway-Gesellschaft bestand Ende des Jahres 1885 aus 656 Waggonen, und zwar: 170 Sommerwaggonen, 40 Winterwaggonen, 254 Salonwaggonen, 192 Einspännerwaggonen, zusammen mit 10.858 Sitzplätzen.

Der Pferdebestand belief sich auf 2147 Stück.

Die Anzahl der Waggon's hat sich somit gegen das Vorjahr 1884 um 53, die Anzahl der Sitzplätze um 794 und der Pferdebestand um 107 erhöht.

Trotz des vom 1. Jänner 1885 auf 8 Kreuzer herabgesetzten Fahrpreises wurde im abgelaufenen Jahre eine Betriebseinnahme von 3,398.674 fl. gegen 3,394.439 fl. im Jahre 1884 erzielt, welches günstige Resultat nur infolge einer neuerlichen erheblichen Steigerung der Frequenz auf den Linien der Wiener Tramway-Gesellschaft ermöglicht worden ist. Es wurden nämlich im Jahre 1885 10,872.250 Kilometer Fahr Touren zurückgelegt und 40,001.224 Stück Fahrkarten ausgegeben.

Gegen das Vorjahr haben sich daher die Fahrten um 331.444 Kilometer, die Fahrkartenausgabe um 3,755.635 Stück und die Betriebseinnahmen um 4235 fl. erhöht.

Außer den bereits erwähnten Neuanlagen ist auch noch ein Verbindungsgeleise zwischen den Bahnlagen „Babenbergerstraße“ und „Burggring“ in Ausführung gebracht und die Geleiseanlage am Praterstern anlässlich der Errichtung des Tegetthoff-Denkmales einer theilweisen Abänderung unterzogen worden.

Der Gemeinderath hat ferner nachbezeichnete Tramway-Projekte einer neuerlichen Berathung unterzogen und unter Wahrung der vertragsmäßigen Rechte der Gemeinde seine Zustimmung zur Ausführung derselben ertheilt:

1. Das Project für eine Pferdebahnlinie abzweigend vom Franzensring durch die Stadiongasse und die Josefstädterstraße bis zur Blindengasse;

2. jenes für eine Pferdebahnlinie durch die Burggasse.

Zu Betreff der letzteren Tramwaylinie hat der Gemeinderath in seiner Plenarversammlung vom 2. Juni 1885 nachstehende Beschlüsse gefasst:

a) der Wiener Tramway-Gesellschaft ist für die Regulierung der Burggasse ein Betrag von 400.000 fl. gegen dem beizusteuern, dass die Gesellschaft die Häuser Nr. 6, 8, 10, 35, 37, 39, 41, 43, 45, 28, 30, 32, 34, 36, 38, 40, 42, 44 und 46 in der Burggasse einlöse; und dass

b) der zur Verbreiterung der Burggasse nach der genehmigten Baulinie von den Häusern entfallende Grund, dann die zur Eröffnung der Kirchengasse in der Ausdehnung des Hauses Burggasse Nr. 28 entfallende Grundfläche und endlich der von den Häusern Nr. 6, 8 und 10 Burggasse restierende Baugrund, sowie der von Nr. 28 zwischen der bestehenden und der neu zu eröffnenden Kirchengasse verbleibende Baugrund an die Gemeinde Wien unentgeltlich und lastenfrei übergeben werde;

c) von dem Betrage per 400.000 fl. ist der Theilbetrag von 150.000 fl. dann an die Tramway-Gesellschaft zu entrichten, wenn sämtliche oben bezeichnete Straßengründe an die Gemeinde übertragen, wenn ferner die vorbezeichneten Baugründe der Gemeinde Wien grundbücherlich zugeschrieben sind und endlich wenn der Betrieb der Tramway durch die Burggasse eröffnet sein wird;

d) im Falle sämtlichen vorgedachten Bedingungen entsprochen ist, ist dieser Betrag binnen vier Wochen nach erfolgter Betriebseröffnung zu leisten;

e) der Restbetrag von 250.000 fl. ist sodann in fünf eventuell mit 4% per Jahr verzinlichen Jahresraten von je 50.000 fl. zu begleichen.

Diese Beschlüsse des Gemeinderathes wurden sowohl der Wiener Tramway-Gesellschaft als auch der k. k. Statthalterei, der letzteren mit der Bitte zur Kenntnis gebracht, in Ansehung der großen Opfer, welche die Gemeinde für die Ausführung der gedachten Pferdebahn zu bringen bereit ist, die Ertheilung der Concession für die besagte Bahnanlage thunlichst fördern zu wollen.

Die von der Wiener Tramway-Gesellschaft weiter überreichten Projecte für den Bau einer Tramwaylinie:

1. durch die Stumpergasse als Ersatz für die vertragsmäßige Linie durch die Wallgasse,

2. durch die Prager- und Franzensbrückenstraße zur Entlastung der Praterstraße,
3. über die Rossauerländer zur Verbindung der Trambahn in der Augartenstraße mit jener in der Alserbachstraße und
4. die Herstellung von Anschlusslinien an die Wiener Schlachthäuser und an das neu zu erbauende Schlachthaus in Hernals wurden seitens des Gemeinderathes theils aus öffentlichen allgemeinen Verkehrsrücksichten, theils wegen Abweichung von der vertragsmäßigen Trace abgelehnt.

Von weit größerer Wichtigkeit aber als die Verhandlungen in Bezug auf die erwähnten Linien waren jene, welche aus Anlass der Ertheilung der Concession und der Baubewilligung für die Pferdebahnlinie Burgring—Babenbergerstraße—Mariahilferstraße, dann Praterstern—Kaiser Josefstraße—Taborstraße und Josefstädterstraße im Laufe der Jahre 1884 und 1885 zur Austragung gebracht worden sind; sie sind daher auch in dem vorliegenden Berichte ausführlicher zu erörtern, wobei es nothwendig ist, auf das Jahr 1884 zurückzugehen.

Die erwähnten drei Linien sind im Vertrage vom 7. März 1868 nicht enthalten. Der Gemeinderath hat sich zwar mit dem Baue dieser Linien einverstanden erklärt, jedoch die Zustimmung zur Benützung der städtischen Straßengründe behufs Anlage dieser Linien nur unter den im Vertrage vom 7. März 1868 enthaltenen Bestimmungen ertheilt und demgemäß auch die Benützung der städtischen Straßengründe zum Baue und Betriebe dieser Linien ausdrücklich nur bis zum Jahre 1903 zugestanden, wiewohl die Wiener Tramway-Gesellschaft in der diesjährigen Eingabe um die Ertheilung der Concession bis 31. December 1925 angefragt hatte.

Das k. k. Handelsministerium hatte die Concession zum Baue und Betriebe der Pferdebahnlinie „Burgring—Babenbergerstraße—Mariahilferstraße“ mit dem Erlasse vom 7. Juni, jene zum Baue und Betriebe der Pferdebahnlinie „Praterstern—Kaiser Josefstraße—Taborstraße“ mit dem Erlasse vom 23. Juni 1884 ertheilt, hiebei aber die Bedingungen, von welchen die Gemeinde die Benützung der städtischen Straßengründe zum Baue und Betriebe dieser beiden Linien abhängig gemacht hat, nicht vollkommen berücksichtigt; insbesondere wurde die Concession nicht auf die von der Gemeinde zugestandene Benützungsdauer der städtischen Straßengründe bis zum Jahre 1903 beschränkt, sondern bis 31. December 1925 ertheilt.

Da in den bezüglichen Concessionsdecreten die Bestimmung enthalten war, daß die Concession nach den genehmigten allgemeinen und nach den noch festzusetzenden besonderen Bedingungen ertheilt wird, so sah sich der Gemeinderath nicht veranlaßt, sofort gegen diese beiden Concessionen die Beschwerde zu erheben, sondern er beschloß, abzuwarten, ob und inwieweit bei der anzuberaumenden politischen Begehung die Bedingungen, von welchen die Gemeinde den Bau dieser beiden Linien abhängig gemacht hat, Berücksichtigung finden werden.

Bei diesen von der k. k. Statthalterei anberaumten politischen Begehungen haben die Vertreter der Gemeinde Wien neuerlich die vorerwähnten beiden Bedingungen gestellt und die Aufnahme derselben in die zu ertheilenden Bauconcense gefordert, weiters aber erklärt, daß für den Fall, als diese Bedingungen der Wiener Tramway-Gesellschaft nicht auferlegt werden sollten, sich die Gemeinde Wien alle ihr zustehenden Rechte vorbehalte.

Nachdem die k. k. n.-ö. Statthalterei die Bauconsense erteilt, die von der Gemeinde gestellten Bedingungen aber, soweit sich dieselben auf die Beschränkung der Zeitdauer der Benützung der städtischen Straßengründe zum Baue und Betriebe dieser beiden Linien bis zum Jahre 1903, sowie auf die Anwendung der Bestimmungen des Vertrages vom 7. März 1868 auf diese beiden nicht vertragsmäßigen Linien beziehen, in die Bauconsense nicht aufgenommen hatte, sah sich der Gemeinderath (12. September 1884) bestimmt, den Recurs an das k. k. Handelsministerium zu ergreifen, gleichzeitig aber den von der Wiener Tramway-Gesellschaft inzwischen in Angriff genommenen Bau der Pferdebahnlinie „Babenbergerstraße—Mariahilferstraße“ zu inhibieren, worauf die Wiener Tramway-Gesellschaft sofort den weiteren Bau dieser Linie eingestellt hat.

Die gegen die beiden vorerwähnten Baubewilligungen eingebrachten Recurse sind mit den Erlässen des k. k. Handelsministeriums vom 14. und 27. November 1884 zurückgewiesen worden und wurde der Wiener Tramway-Gesellschaft bedeutet, daß sie nunmehr den Bau dieser beiden Pferdebahnlinien anstandslos beginnen könne.

Inzwischen hat das k. k. Handelsministerium mit dem Erlasse vom 13. November 1884 der Wiener Tramway-Gesellschaft weiters die Concession zum Baue und Betriebe der Pferdebahnlinie durch die Stadiongasse und Josefstädterstraße erteilt und auch in dieser Concession die erwähnten Bedingungen unberücksichtigt gelassen und die Concession für den Bau und Betrieb dieser Linie gleichfalls bis 31. December 1925 erteilt.

Unter diesen Umständen beschloß der Gemeinderath, zur Wahrung seiner Rechte als Straßengrundeigentümer, gegen die von der k. k. n.-ö. Statthalterei erteilten und vom k. k. Handelsministerium bestätigten Bauconsense für die Pferdebahnlinien „Burg-ring—Babenbergerstraße—Mariahilferstraße“ und „Praterstern—Kaiser Josefststraße—Laborstraße“ die Beschwerde an den k. k. Verwaltungsgerichtshof zu ergreifen.

Auch hat der Gemeinderath die Bauconsensverhandlung für die Linie Franzensring—Josefstädterstraße nicht mehr abgewartet, sondern beschlossen, sofort auch gegen die vom k. k. Handelsministerium erteilte Concession für den Bau und Betrieb dieser Linie die Beschwerde beim k. k. Verwaltungsgerichtshofe zu überreichen.

Während diese Beschwerden beim k. k. Verwaltungsgerichtshofe anhängig waren, hat der Verwaltungsrath der Wiener Tramway-Gesellschaft in einem an den Bürgermeister gerichteten Schreiben ddo. 5. Jänner 1885 Ausgleichspropositionen gestellt, sich jedoch an die gestellten Anträge in rechtsverbindlicher Weise nur bis zum 31. Jänner 1885 gebunden erklärt.

Diese Propositionen lauteten:

Artikel I.

An die Stelle des § 35 des Vertrages vom 7. März 1868 hat folgende Bestimmung zu treten:

„Die Zeitdauer, auf welche die Gemeinde Wien der Wiener Tramway-Gesellschaft das Recht erteilt, die städtischen Straßen zum Baue und Betriebe von Pferde-Eisenbahnen, zu Aufstellungsplätzen für Wagen, zur Errichtung von Wartesalons u. s. w. zu benützen, wird hiemit bis zum 31. December 1925 bestimmt. Diese Zeitdauer hat demnach sowohl für die in dem erwähnten Vertrage sammt Nachtragsbestimmungen genannten, als auch für alle anderen Pferdebahnen ausnahmslos zu gelten, welche schon derzeit innerhalb des Gemeindegebietes von Wien bestehen oder welche noch während dieser verlängerten Vertragszeit innerhalb des Gemeindegebietes von Wien neu angelegt werden.“

Artikel II.

Die Ausübung des nach § 41 des Vertrages vom 7. März 1868 der Gemeinde Wien zustehenden und auch auf die in dem überwähnten Vertrage sammt Nachtragsbestimmungen nicht bezeichneten Linien hiemit ausgedehnten Rechtes wird auf den 31. December 1925 hinausgeschoben.

Artikel III.

Als Entgelt für die im Artikel II der Wiener Tramway-Gesellschaft bis 31. December 1925 gewährte Hinausschiebung der Ausübung des nach § 41 des Vertrages vom 7. März 1868 der Gemeinde Wien zustehenden Rechtes verpflichtet sich die Wiener Tramway-Gesellschaft rechtsgiltig für sich und ihre Rechtsnachfolger, den Barbetrag von einer Million Gulden ö. W., und zwar:

am 31. Mai 1885 den Theilbetrag von	250.000 fl.
„ 31. „ 1886 „ „ „	250.000 „
„ 31. „ 1887 „ „ „	250.000 „
„ 31. „ 1888 „ „ „	250.000 „
Summa	1,000.000 fl.

unverzinslich, jedoch pünktlich bei sonstigem Terminsverlust bezüglich der ganzen noch ausstehenden Schuld an die Gemeinde Wien zu bezahlen.

Artikel IV.

An Stelle des § 37 des Vertrages vom 7. März 1868, rüdsichtlich der Gemeinderathsbeschlüsse vom 16. Februar 1872, Z. 2432, vom 27. März 1877 und 7. December 1880 haben folgende Bestimmungen zu treten:

„1. Als Entgelt für die Benützung der Straßen zum Baue und Betriebe von Pferde-Eisenbahnen, zu Aufstellungsplätzen für Wagen, zur Errichtung von Wartesalons u. s. w. verpflichtet sich die Wiener Tramway-Gesellschaft, für je einen Kilometer Bahnlänge — ein- oder doppelgleisig — der innerhalb des Wiener Gemeindegebietes bereits bestehenden und der bis zum Jahre 1925 daselbst noch zu legenden Tramwaylinien — mögen die einzelnen Linien im Vertrage vom 7. März 1868 und den Nachtragsbestimmungen aufgezählt sein oder nicht — einen fixen Betrag von 2220 fl., sage zweitausendzweihundertzwanzig Gulden ö. W., in gleichen je am Fünfszehnten der Monate Jänner, April, Juli und October eines jeden Jahres fälligen Dekursiv-raten — die erste am 15. April 1886 — an die Stadt Wien zu bezahlen.

2. Wenn der nach Inhalt der Jahresbilanz der Wiener Tramway-Gesellschaft aus ihrem Pferdebahnbetriebe in und um Wien sich ergebende, durch die Generalversammlung genehmigte und infolge Beschlusses derselben zur Vertheilung an die Actionäre — sei es in Barem, sei es in anderer Weise — bestimmte Reingewinn mehr als 6% des Actiencapitales beträgt, so hat die Wiener Tramway-Gesellschaft einen zu dem fixen Betrag von 2220 fl. hinzutretenden weiteren Betrag von je Einhundert Gulden ö. W., wenn er mehr als 7% des Actiencapitales ausmacht, einen zu dem fixen Betrage von 2220 fl. hinzutretenden Betrag von zweihundert Gulden ö. W. per Kilometer der im Wiener Gemeindegebiete liegenden Pferdebahnen an die Gemeinde Wien sofort nach Beschlussfassung der Generalversammlung zu bezahlen. Diese Zahlung wird um je zweihundert Gulden ö. W. für je einen Kilometer Bahnlänge der innerhalb des Wiener Gemeindegebietes liegenden Bahnen erhöht, wenn der nach voriger Weise ermittelte und zur Vertheilung an die Actionäre der Wiener Tramway-Gesellschaft bestimmte Reingewinn um je 1% des Actiencapitales steigen, somit mehr als 8%, 9% u. s. w. betragen wird. Die Gesamtzahlung wird daher bei einem nach den vorstehenden Bestimmungen berechneten Reingewinn von mehr als 6% des Actiencapitales den Betrag von 2320 fl., von mehr als 7% des Actiencapitales den Betrag von 2420 fl., von mehr als 8% den Betrag von 2620 fl., von mehr als 9% den Betrag von 2820 fl. u. s. f. per Kilometer Bahnlänge ausmachen. Diese Mehrzahlung ist demnach zum erstenmale auf Grund der von der Generalversammlung der Actionäre der Wiener Tramway-Gesellschaft genehmigten Bilanz für das Geschäftsjahr 1886 zu leisten.“

Artikel V.

Im übrigen bleibt der Vertrag vom 7. März 1868 sammt den Nachtragsbestimmungen unberührt.

Artikel VI.

Die Stempel zu diesem Nachtragsübereinkommen sowie die etwaigen für dasselbe zu entrichtenden Staatsgebühren hat die Wiener Tramway-Gesellschaft allein zu tragen.

Weiters hat noch die Wiener Tramway-Gesellschaft folgende Nachtragsklärung ddo. 6. Jänner 1885 überreicht:

Die Wiener Tramway-Gesellschaft erklärt im Nachhange zu ihren am 5. Jänner 1885 überreichten Propositionen im Falle der Annahme derselben durch den Gemeinderath ihre Zustimmung, daß auf die Tramwaylinien durch die Babenbergerstraße und Mariahilferstraße, sowie vom Praterstern durch die Kaiser Josefstraße in die Taborstraße, welche ihr mit den Erlässen des hohen k. k. Handelsministeriums vom 23. Juni 1884, Z. 21.313, und vom 7. Juni 1884, Z. 18.748, concessioniert worden sind und bezüglich welcher ihr die Baubewilligung mit den Decreten der hohen k. k. n.-ö. Statthalterei vom 30. August 1884 Z. 35.309, und Z. 36.898, ertheilt worden ist, ferner auf die Tramwaylinie durch die Josefstädterstraße, welche mit dem Erlasse des hohen k. k. Handelsministeriums vom 13. November 1884, Z. 36.600, concessioniert worden ist, der Vertrag mit der Gemeinde Wien vom 7. März 1868 sammt allen Nachtragsbestimmungen angewendet werden solle.

Über diese dem Magistrate zur Berichterstattung zugemittelten Propositionen hat derselbe bereits am 11. Jänner 1885 an den Gemeinderath einen umfassenden Bericht erstattet und die von der Wiener Tramway-Gesellschaft gestellten Anträge zur Annahme empfohlen. Zwar hat auch der Gemeinderath diese Propositionen sofort in Berathung gezogen, doch ist hierüber eine meritorische Entscheidung nicht erfolgt, weil der Verwaltungsrath der Wiener Tramway-Gesellschaft die vom Gemeinderathe geforderte weitere Frist zu einer reiflichen Erwägung dieser Propositionen nicht zugestanden hat.

Die Wiener Tramway-Gesellschaft, im Besitze von zwei rechtskräftigen Bauconcensen, nahm, nachdem sich auch die Ausgleichsverhandlungen zerfallen hatten, den Bau der Pferdebahnlilien „Babenbergerstraße—Mariahilferstraße“ und „Praterstern—Kaiser Josefstraße—Taborstraße“ in Angriff, obgleich der Gemeinderath in seiner Plenarversammlung vom 25. November 1884 beschloffen hatte, daß im Falle einer neuerlichen Inangriffnahme der Pferdebahnlilie „Burgring—Babenbergerstraße—Mariahilferstraße“ auf Grund des Gemeinderathsbeschlusses vom 12. September 1884 dieser Bau sofort zu inhibieren und eventuell hiezu im Sinne der §§ 64 und 66 der Gemeindeordnung für Wien die Assistentz der Sicherheitsbehörde in Anspruch zu nehmen ist, und daß, wenn wider Vermuthen die Gewährung der Assistentz verweigert würde, gegen diese Verweigerung die Beschwerde an die Oberbehörde zu ergreifen, gegen die Wiener Tramway-Gesellschaft aber die Besitzstörungsklage einzubringen sei.

Dieser Beschluß wurde, als in mehrfacher Richtung den bestehenden Gesetzen zuwiderlaufend, mit dem Erlasse der k. k. n.-ö. Statthalterei vom 28. November 1884 in Gemäßheit des § 107 des Gemeindestatutes sistiert, beziehungsweise dessen Vollzug untersagt.

Bei dieser Sachlage blieb dem Gemeinderathe nichts anderes übrig, als gegen die Wiener Tramway-Gesellschaft mit der Besitzstörungsklage, und zwar bezüglich des Aufreißen des Pflasters in der Mariahilferstraße zum Baue der Linie „Babenbergerstraße—Mariahilferstraße“ bei den k. k. städtisch-delegierten Bezirksgerichten Mariahilf und Neubau und bezüglich des Aufreißen des Pflasters in der Kaiser Josefstraße zur Anlage der Pferdebahn „Praterstern—Kaiser Josefstraße—Taborstraße“ mit der Besitzstörungsklage bei dem k. k. städtisch-delegierten Bezirksgerichte Leopoldstadt vorzugehen.

Während die erstgenannten Gerichte das Klagebegehren der Gemeinde Wien wegen Incompetenz zurückwiesen, hat das k. k. Bezirksgericht Leopoldstadt dem Klagebegehren der Gemeinde Wien Folge gegeben und zu Recht erkannt, daß sich die Wiener

Tramway-Gesellschaft durch Aufreißung des Pflasters in der Kaiser Josefstraße einer Besitzstörung schuldig gemacht habe.

Gegen die beiden ersteren Entscheidungen ergriff die Gemeinde Wien, gegen die letztere Entscheidung die Wiener Tramway-Gesellschaft den Recurs an das k. k. Oberlandesgericht.

Mit den Entscheidungen des k. k. Oberlandesgerichtes vom 24. Februar und 3. März 1885 ist jedoch die Gemeinde Wien sachfällig geworden und hat demnach der Gemeinderath gegen diese Entscheidungen den außerordentlichen Revisionsrecurs beim k. k. obersten Gerichtshofe eingebracht, welchem Recurse laut Entscheidung des k. k. obersten Gerichtshofes vom 26. März 1885 keine Folge gegeben wurde.

Diese Entscheidung beruhte auf folgenden Erwägungen:

„In der gegenwärtigen Proceßlage ist nur die Frage zu untersuchen, ob der Fall vorliege, in welchem der vom Gerichte zu gewährende Schutz des privatrechtlichen Besitzes angerufen werden kann.

Keinem Zweifel unterliegt es, daß die Straße, deren Benützung den Gegenstand dieses Streites bildet, zu denjenigen Liegenschaften gehört, welche als öffentliches Gut von der Aufnahme in das Grundbuch ausgeschlossen sind und an welchen infolge dessen, so lange sie öffentliches Gut bleiben, ein dingliches Recht, welches nur durch die grundbücherliche Eintragung erworben wird, nicht erlangt werden kann.

Ebenso dürfte es zu bezweifeln sein, daß die Bestimmung einer Straße, als Mittel des allgemeinen Verkehrs für jedermann zu dienen, mit der Bethätigung des Willens eines Rechtssubjectes, diese Sache im Sinne des § 309 a. b. G. B. als die seinige zu behalten, unvereinbar ist.

Als zutreffend ist es daher zu bezeichnen, daß in der von der Klägerin angerufenen, vom k. k. Ministerium des Innern mit Verordnung vom 11. December 1850 ertheilten Anleitung für die Gemeindeverwaltung hervorgehoben wurde, daß Natur und Zweck des in der Verwaltung der Gemeinde stehenden öffentlichen Gutes einen ausschließenden Gebrauch im Interesse der Gemeinde oder auch selbst nur der Gemeindeglieder nicht zulassen. Hieraus erhellt zugleich, daß das öffentliche Gut nicht als ein Object privatrechtlicher Vermögensinteressen, sondern als ein Mittel zur Befriedigung öffentlicher Interessen in Betracht zu ziehen ist.

Die Möglichkeit ist allerdings nicht ausgeschlossen, daß in Beziehung auf das allgemeine Gut im allgemeinen und auf Straßen im besonderen solche Rechtsverhältnisse bestehen können, welche nach privatrechtlichen Normen zu beurtheilen sind.

Die Begründung und die Fortdauer derartiger Verhältnisse wird aber immer davon abhängig bleiben, daß sie mit der Bestimmung des öffentlichen Gutes, dem allgemeinen Gebrauche zu dienen, im Einklang stehen.

Zu einer weiteren Erörterung der Voraussetzungen, unter denen die angedeutete Möglichkeit der Anwendung privatrechtlicher Normen eintreten kann, fehlt es hier an jedem Anlasse; denn im vorliegenden Streite handelt es sich nicht um eines der erwähnten Nebenverhältnisse, sondern um den Hauptzweck der Straße, als Mittel des allgemeinen Verkehrs zu dienen. Daß die Aufgabe, welche der Stadt Wien in Beziehung auf die von ihr zu verwaltenden und zu erhaltenden Straßen zugewiesen wurde, öffentlich-rechtlicher Natur sei, läßt sich nach § 64 des Wiener Gemeindestatutes, welcher auch mit der übrigen jetzt in Geltung stehenden Gemeindegesetzgebung übereinstimmt, füglich nicht in Zweifel ziehen.

Dies geht auch aus den n.-ö. Landesgesetzen über das Straßenwesen — auf welche sich die Klägerin bezogen hat — hervor.

Die Folgerungen, welche die Klägerin aus diesen Gesetzen bezüglich der Abgrenzung der Competenz zwischen staatlichen und autonomen Organen glaubt ableiten zu können, setzen ja gerade den Bestand eines öffentlich-rechtlichen Verhältnisses voraus.

Auch die Eisenbahngesetzgebung liefert sprechende Belege dafür, daß die Straßen bei der Lösung von Verkehrsfragen nicht als Object privatrechtlicher Vermögensinteressen, sondern als Mittel des öffentlichen Verkehrs zu würdigen sind.

Von Seiten der Klägerin wird es selbst anerkannt, daß öffentliche Straßen nicht einen Gegenstand der Enteignung bilden können. Die gesetzlichen Bestimmungen über die Concessionierung

von Eisenbahnen und über die Enteignung für Eisenbahnzwecke zeigen eben deutlich, daß es sich bei einer Auseinandersetzung zwischen den Zwecken, welchen eine Eisenbahn, und den Zwecken, welchen eine Straße zu dienen hat, nicht um einen Gegensatz zwischen öffentlichem Interesse und Privat-rechten, sondern um die Ausglei-chung zwischen verschiedenen Richtungen des öffentlichen Interesses handelt, und daß, wenn aus Anlaß dieser Ausglei-chung eine Zahlung zu leisten ist, in derselben nicht das Äquivalent eines enteigneten Privat-rechtes erblickt werden kann. Besonders anschaulich wird dies durch die Anordnungen über die der Ertheilung der Baubewilligung vorhergehenden Erhebungen, welche der Hauptsache nach auch im Falle der Anlage von Pferde-Eisenbahnen statt-zufinden haben, gemacht.

Diese Anordnungen stellen die Erhebungen über die Vorkehrungen, welche aus Anlaß der Rückwirkungen auf bestehende Straßen zu treffen sind, in einer nicht zu verkennenden Weise der Ermittlung der zu enteignenden Privat-rechte gegenüber.

Die gesetzlichen Bestimmungen über die Erleichterungen, welche die Anlagen von Localbahnen fördern sollen, sowie die Anordnungen über die Anlage von Pferde-eisenbahnen, lassen die Verständigung zwischen der Unternehmung und denjenigen Organen, welchen die Verwaltung einer für die Fahrbahn in Anspruch genommenen Straße zusteht, als den Hauptgegenstand der zu pflegenden Verhandlungen erkennen.

Daß es sich bei der zu diesem Zwecke mit autonomen Organen anzustrebenden Verständigung nicht um die Bewertung einer Straße als Vermögensobject handeln könne, erhellt, abgesehen von den bereits erwähnten Normen über die Behandlung der Straßenfragen, aus der Aufstellung der Gesichtspunkte, welche bezüglich der unter Verwaltung des Staates stehenden, für Localbahnen in Anspruch genommenen Straßen bezeichnet worden sind. Angesichts der dispositiven Bestimmungen, welche in den erwähnten Gesetzen enthalten sind, kann es nicht beirren, daß in einzelnen Fällen zur Kennzeichnung der Befugnisse, welche den mit der Verwaltung einer Straße betrauten Organe zustehen, Begriffe herangezogen wurden, welche dem Gebiete des Privat-rechtes eigenthümlich sind. Die öffentlich-rechtliche Natur des Verhältnisses, in welchem eine Gemeinde in Beziehung auf die von ihr hinsichtlich des Straßenwesens zu lösende Aufgabe steht, kann dadurch nicht berührt werden. Als dem Gebiete des öffentlichen Rechtes angehörig muß man weiters die Fragen bezeichnen, welche den an einer öffentlichen Straße zustehenden Gemeingebrauch treffen.

Um eine Frage dieser Art und nicht um die Bethätigung eines Besitzwillens handelt es sich aber in diesem Streite, welcher dadurch hervorgerufen wurde, daß die geklagte Gesellschaft gestützt auf die ihr von der Staatsverwaltung gegen die bedingte Einsprache der klagenden Gemeinde ertheilte Ermächtigung, die Adaptierung einer Straße zur Förderung des Straßenverkehrs anstrebt. Wenn auch das allgemeine bürgerliche Gesetzbuch bei der Darlegung der Eintheilung der Sachen des am öffentlichen Gute zustehenden Gemeingebrauches gedenkt, so kann man doch das Privat-recht nicht als Grundlage dieses Gemeingebrauches ansehen, da dieser einem öffentlichen Interesse zu dienen bestimmt ist. — Hieraus folgt demnach, daß auch die Frage, „ob die Adaptierung einer Straße für eine Tramwayanlage dem Zwecke, welchem die Straße gewidmet ist, entspricht“, nicht nach privat-rechtlichen Grundsätzen entschieden werden kann. Zur Lösung dieser Frage durfte aber das Gericht umsoweniger angerufen werden, als es sich bei der vorliegenden Angelegenheit dem Wesen nach um die Austragung eines Conflictes handelt, in welchem die klagende Gemeinde nicht als Träger eines Vermögensrechtes, sondern als Verwalter einer öffentlichen Straße der Staatsverwaltung gegenübersteht.

Das Gericht ist aber offenbar nicht zuständig, zu untersuchen: ob und inwieweit autonome oder staatliche Organe befugt sind, darüber zu entscheiden, was mit dem Gemeingebrauche an einer Gemeindefraße vereinbar ist.

Im vorliegenden Falle können demnach die in dem Hofdecrete vom 15. Februar 1833, Nr. 2593 Z. G. S., für die Abänderung übereinstimmender Entscheidungen festgesetzten Bedingungen nicht als vorhanden erkannt werden.“

Diese oberstgerichtliche Entscheidung wurde hier aus dem Grunde dem Wortlaute nach angeführt, um entnehmen zu können, wie grundverschieden die Auffassung des obersten Gerichtshofes bezüglich des Eigenthumsrechtes der Gemeinde an den städtischen Straßen-gründen von jener ist, welche in der nachfolgenden Entscheidung des k. k. Verwaltungs-gerichtshofes enthalten ist.

Nachdem sonach die Gemeinde im gerichtlichen Wege sachfällig geworden war, konnte der sofort wieder aufgenommene Bau der beiden Pferdebahnlinien „Babenbergerstraße—Mariahilferstraße“ und „Praterstern—Kaiser Josefstraße—Taborstraße“ nicht weiter mehr behindert werden und wurden diese beiden Linien auch in kürzester Zeit vollendet und dem Verkehre übergeben.

Es trat sodann ein Stillstand in den Verhandlungen ein, bis der k. k. Verwaltungsgerichtshof über die von der Gemeinde Wien eingebrachten Beschwerden gegen die erteilten Bauconsense für die Pferdebahnlinie „Burgring—Babenbergerstraße—Mariahilferstraße“ und „Praterstern—Kaiser Josefstraße—Taborstraße“ sowie gegen die erteilte Concession zum Baue und Betriebe der Pferdebahnlinie „Franzensring—Josefstädterstraße“ am 12. Juni 1885 die Entscheidung fällte.

Nach dieser Entscheidung des k. k. Verwaltungsgerichtshofes wurden die von der Gemeinde Wien angefochtenen Entscheidungen nach § 7 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, aufgehoben.

Die Gemeinde ist hiedurch aus einem höchst unerquicklichen und langwierigen Kampfe siegreich hervorgegangen, und es ist diese Entscheidung des k. k. Verwaltungsgerichtshofes von so eminenten principieller Bedeutung, daß es angezeigt erscheint, dieselbe sammt den Entscheidungsgründen dem ganzen Wortlaute nach wiederzugeben. Sie lautet:

„Im Namen Seiner Majestät des Kaisers!“

Der k. k. Verwaltungsgerichtshof hat unter dem Voritze des k. k. Präsidenten Grafen Belcredi, in Gegenwart des k. k. Senatpräsidenten Dr. Freiherr von Ender, der Rätthe des k. k. Verwaltungsgerichtshofes von Stranský, Sectionschef Dr. Freiherr von Lemayer, Freiherr von Scharfsmid, Ritter von Skalský, Dr. Ritter von Alter, dann des Schriftführers k. k. Hofssecretärs Jabusch, über die Beschwerden der Stadtgemeinde Wien gegen das k. k. Handelsministerium, anlässlich der Entscheidungen desselben vom 14., 27. und 13. November 1884, Z. Z. 35.645, 37.034 und 36.600, betreffend die Ertheilung der Bauconsense für die Pferdebahnlinien: Burgring—Babenbergerstraße—Mariahilf und Praterstern—Kaiser Josef- und Taborstraße, dann die Concession für die Pferdebahnlinie Franzensring—Josefstädterstraße, nach der am 12. Juni 1885 durchgeführten öffentlichen mündlichen Verhandlung, und zwar nach Anhörung des Vortrages des Referenten, sowie der Ausführungen des Dr. Theodor Kratky, Hof- und Gerichtsadvocaten in Wien, in Vertretung der Stadtgemeinde Wien, dann der Gegenausführungen des k. k. Ministerialrathes Dr. Wilhelm Leddihn, in Vertretung des k. k. Handelsministeriums, zu Recht erkannt:

Die angefochtenen Entscheidungen werden nach § 7 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, aufgehoben.

Entscheidungsgründe.

Es ist zunächst hervorzuheben, daß der Verwaltungsgerichtshof das ganze Streitverhältnis in Betracht gezogen und die von der mitbetheiligten Privatpartei, der Wiener Tramway-Gesellschaft, dem Beschwerdeanbringen zum Theile entgegengesetzte Einwendung der entschiedenen Sache im Sinne des § 49 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, übergangen hat, weil die Handelsministerial-Erlässe vom 25. Februar 1865, Z. 16.814, und vom 11. März 1867, Z. 4386, dann der Ministerial-Erlaß vom 25. April 1873, Z. 14.199, auf welche diese Einwendung gestützt wird, eine Entscheidung über die dermalen geltend gemachten Gerechtigkeiten der Gemeinde Wien nicht enthalten. Denn mit den erstcitirten Ministerial-Erlässen wurde lediglich für die daselbst einzeln angeführten Pferdebahnlinien die Concession, und zwar zuerst provisorisch, dann definitiv erteilt, dermalen steht aber keine der dort angeführten Linien in Frage und handelt es sich auch nicht um Einwendungen gegen Ertheilung der Concession, sondern um das dem Concessionär gegenüber in Anspruch genommene Recht der Gemeinde, die Straßenbenützung für die concessionirten Linien zuzugestehen.

Inwiefern aber mit der Concession dem Concessionär auch dieses letztere Recht verliehen worden ist und ohne Rücksicht auf die von der Gemeinde gestellten Bedingungen verliehen werden konnte, bildet eben den Gegenstand des vorliegenden Rechtsstreites; in dieser Beziehung wäre daher die Gemeinde nur dann präjudicirt, wenn zugleich mit der Concessionsertheilung auch ausdrücklich, und zwar allgemein für alle in der Stadt Wien anzulegenden Pferdebahnlirien über dieses Recht abgesprochen und dasselbe oder das Recht, hiefür Bedingungen oder bestimmte Bedingungen aufzustellen, der Gemeinde aberkannt worden wäre. Dies aber ist nicht geschehen, und lediglich aus der Übergehng dieses von der Gemeinde allerdings auch schon in den der Concessionierung der Probelinien vorangegangenen Verhandlungen in Anspruch genommenen Rechts in den Concessionsbedingungen, beziehungsweise in der Thatsache, daß der in dem Gutachten der Gemeindevertretung vom 24. October 1864, Z. 3803 sub lit. i, für die Benützung der Straßenarea überhaupt vorbehaltene Platzzins in den Concessionsbedingungen sub Z. 12 nur für die Benützung der Aufstellungsplätze für Wagen und Wartesalons auferlegt worden ist, kann eine zum Nachtheile der Gemeinde ergangene Entscheidung über das damals in Anspruch genommene Recht überhaupt nicht und insbesondere nicht für die dermaligen, nicht schon mit jenen Ministerial-Erlässen, sondern erst mit jenen vom 7. Juni 1884, Z. 18.748, vom 23. Juni 1884, Z. 21.313, und vom 13. November 1884, Z. 36.600, concessionierten Linien erblickt werden und dies umsommer, als, wie der thatsächlich bei allen Tramwaylinien eingehaltene Hergang beweist, der Gemeinde Wien stets auch noch nach erfolgter Concessionierung anlässlich der politischen Begehng der Linien die Formulierung von Bedingungen, über welche dann erst in der Baubewilligung abgesprochen wurde, freigelassen war.

Speziell die Tramway-Gesellschaft aber war zur Erhebung der in Rede stehenden, nur von ihr formulierten Einwendung auch darum nicht berechtigt, weil sie, beziehungsweise ihr Rechtsvorgänger nach Erlangung der Concession vom 25. Februar 1865 und 11. März 1867 das derzeit freitige Recht der Gemeinde Wien bezüglich der concessionierten Linien in dem Vertrage vom 7. März 1868 im weitesten Umfange anerkannt, sich also für ihre Person des Rechts, die fragliche Einwendung aus den beiden, diesem Vertrage vorangegangenen Concessions-Erlässen abzuleiten, durch eigenen Rechtsact begeben hat.

Ebenjowenig konnte der Verwaltungsgerichtshof ein dem Beschwerdeanbringen entgegenstehendes Präjudiz in dem Ministerial-Erlasse vom 25. April 1873, Z. 14.199, erblicken, da mit diesem Erlasse nur über ganz bestimmte, mit dem derzeitigen Anbringen nicht identische Einwendungen der Gemeinde Wien, nämlich über die Einsprache der letzteren gegen die mit Statthaltereie-Erlaß vom 1. April 1873, Z. 9819, verwilligten Maßregeln, betreffend die Einlegung von Wechselln in die (damals bestandenen) Pferdebahnlirien, die Aufhebung der Umsteigkarten und die Abänderung der Fahrordnung während der Weltausstellungsperiode (1. Mai bis 31. October 1873), entschieden worden war.

Daß allerdings in der Motivierung dieser Entscheidung auch die derzeit gestellte Rechtsfrage gestreift war, mag zugegeben werden, allein abgesehen davon, daß auch diese Motivierung nicht einen ausdrücklichen allgemeinen Abspruch hinsichtlich des Dispositionsrechtes der Gemeinde im Punkte der Straßenbenützung enthielt, kann bei einem administrativen Judicate, welches, wie das vorliegende, den Tenor und die Begründung ganz klar trennt, für die Frage der res judicata nur ersterer, nicht letztere in Betracht kommen.

Mit Rücksicht auf eine vom Regierungsvertreter in der öffentlichen mündlichen Verhandlung erhobene Einwendung hatte ferner der Verwaltungsgerichtshof die weitere Formalfrage zu unteruchen, ob, da von den vorliegenden Beschwerden nur eine — de praes. 30. Jänner 1885, Z. 322 — gegen die Concessionierung einer Pferdebahnlirine, zwei hingegen — de praes. 17. Jänner 1885, Z. 189, und 10. Februar 1885, Z. 422 — nach rechtskräftig gewordener Concessionierung gegen die Baubewilligung gerichtet erscheinen, hinsichtlich aller drei Beschwerden die Voraussetzungen der Judicatur dieses Gerichtshofes gegeben seien, oder ob nicht vielmehr, sei es die ersterwähnte Beschwerde wegen noch nicht ausgetragener Sache im Sinne des § 5, Absatz 1 des vorcitierten Gesetzes als verfrüht, sei es die zwei letzteren Beschwerden wegen bereits entschiedener Sache nach § 21 cit. als verfrüht überreicht, zurückzuweisen wären. — Der Verwaltungsgerichtshof hat indes auch diese Formalfrage im Sinne einer aufrechten Judicatur in allen drei Fällen entschieden, weil, was die Beschwerden gegen die Bauconcession anlangt, in den Concessionierung-Erlässen vom 7. und 23. Juni 1884 ausdrücklich die Concession nur unter dem Vorbehalte von neben den in den Ministerial-Erlässen vom 25. März 1865 und 11. März 1867 enthaltenen allgemeinen noch

festzusetzenden und in die Baubewilligung aufzunehmenden besonderen Bedingungen erteilt wurde, und die Behauptung, daß diesen besonderen Bedingungen durch jene allgemeinen in der Richtung des derzeitigen Beschwerdeanbringens schon präjudiciert war, nach dem oben Bemerkten, wonach in den legitimierten Ministerial-Erlässen eine *res judicata* für die heute in Streit befindliche Rechtsfrage nicht enthalten war, formell nicht begründet erscheint, weil ferner, was die Beschwerde gegen den Concessions-Erlass vom 13. November 1884 betrifft, der Gemeinde damals bereits bekannt war, daß die Regierung zu den auch in diesem Erlasse freigehaltenen besonderen Bedingungen solche wegen der Straßenbenützung nicht zählte, weshalb die Gemeinde damals allerdings Anlaß hatte, behufs der von ihr zu verwahrenden Rechte sofort gegen den Concessionierungserlass die Beschwerde hiergerichts zu erheben.

Endlich hat der Verwaltungsgerichtshof auch dem in der öffentlichen, mündlichen Verhandlung vom Regierungsvertreter eventuell gestellten Vertagungsantrage behufs Einvernehmung der beteiligten Ministerien über die Rechtsverhältnisse am öffentlichen Gute, und zwar schon darum keine Folge gegeben, weil die Regierung in der abgeführten Verhandlung durch das hiezu legitimierte, nämlich jenes Organ vertreten war, von welchem die angefochtenen Entscheidungen gefällt wurden und es Sache dieses Organes, des k. k. Handelsministeriums, gewesen wäre, sich, falls es die Intervention noch anderer Regierungsorgane für geboten erachtete, mit diesen behufs ihres Einverständnisses oder auch ihrer allfälligen Beteiligung an dem Verfahren rechtzeitig in das Einvernehmen zu setzen.

Indem sodann der Verwaltungsgerichtshof eine seiner Judicatur über das ganze Streitverhältnis entgegenstehende formelle Behinderung nicht annahm und daher zur sachlichen Prüfung aller drei Beschwerden übergieng, hat er zunächst festgehalten, daß über die zwischen der Gemeinde Wien einerseits und der Regierung und der beteiligten Privatpartei andererseits streitige Rechtsfrage lediglich auf Grund der aufzuklärenden gesetzlichen Bestimmungen und der Beschaffenheit des hier in Streit liegenden Verhältnisses des öffentlichen Rechtes zu erkennen, dagegen den im Zuge der mehr als zwanzigjährigen Verhandlungen über das Wiener Pferdebahnwesen von der einen und anderen Seite eingelangten Erklärungen eine entscheidende Bedeutung nicht beizumessen sei. Denn da, wie oben ausgeführt wurde, keiner der behördlichen Enunciationen die Geltung einer *res judicata* für den dermaligen Streitpunkt zukommt und ebenso auch nicht behauptet werden kann, daß sich die streitenden Theile durch irgendwelche rechtsförmliche Erklärungen der dormalen in Streit stehenden Gerechtfame ausdrücklich begeben hätten, handelte es sich bei den abgeführten Verhandlungen immer nur um Meinungsäußerungen und einseitige Verwahrungen des einen und des anderen Standpunktes, welchen Acten im vorliegenden Falle umsoweniger Gewicht beizulegen war, als, wie das vorliegende Verhandlungsmateriale ergibt, die Rechtsanschauungen beider Theile sich im Laufe der Zeit modificiert und erst allmählich zu bestimmten Rechtsbehauptungen entwickelt haben.

So hat die Gemeinde Wien, welche derzeit das Concessionierungsrecht der Regierung nicht in Frage stellt, seinerzeit in dem Vertrage vom 7. März 1868 eben dieses Recht und nahezu die ganze öffentliche Machtvollkommenheit in Pferdebahnsachen in Anspruch genommen, und die Wiener Tramway-Gesellschaft hat sich zu diesem Vertrage bequemt, während sie heute nicht allein ihre Concessionsrechte, sondern auch den Anspruch auf die Straßenbenützung und die Dauer derselben schon durch die erlangte Concession gegen jede Einsprache der Gemeinde gesichert hält.

Desgleichen steht die Regierung heute auf dem Standpunkte, daß sie mit der Concession einer Pferdebahn auch das Recht auf die Benützung einer bestimmten öffentlichen Straße verleihe, während sie seinerzeit vorbehaltlos die Gemeinde zur Bekannntgabe ihrer Bedingungen für die Benützung des Straßengrundes einlud und in mehreren Enunciaten, wie z. B. in dem Erlasse vom 2. Juni 1867, Z. 18.002, und selbst noch in jenem vom 20. October 1883, Z. 46.943, das jetzt bezweifelte Recht der Gemeinde anerkannte, ja in dem letzteren Erlasse es sogar als selbstverständliche Voraussetzung des von ihr erteilten Bauconsenses erklärte, daß die Tramway-Gesellschaft die wegen Überlassung des städtischen Straßengrundes von der Gemeinde gestellten Bedingungen angenommen habe.

Der Verwaltungsgerichtshof hat daher bei seiner Entscheidung alle diese schwankenden und auch auf derselben Seite nicht immer übereinstimmenden Erklärungen der Streittheile übergangen und seiner Judicatur lediglich dasjenige zugrunde gelegt, was in allen drei Beschwerdefachen den eigentlichen, überall identischen Streitpunkt bildet.

Dieser eigentliche Streitpunkt aber ist, auf seinen juristischen Kern zurückgeführt, der folgende:

Die beschwerdeführende Gemeinde nimmt, indem sie das Concessionierungsrecht der Staatsverwaltung anerkennt, dem Concessionär gegenüber auf Grund ihres Eigenthums an den Gemeindestraßen eine ähnliche Stellung in Anspruch, wie der Eigenthümer eines anderen Grundstücks, über welches eine Eisenbahn geführt werden soll, sie verlangt nämlich von der Tramway-Gesellschaft, daß sich dieselbe in jedem einzelnen Falle neben der Concession stets auch noch die Zustimmung der Gemeinde als Eigenthümerin der zu befahrenden Strecke erwerbe und beziehungsweise den von dieser gestellten Bedingungen füge.

Dagegen hat das belangte k. k. Ministerium, im wesentlichen im Einklange mit der Tramway-Gesellschaft, wenigstens in den früheren Prozeßreden, das Eigenthum der Gemeinde an dem Straßenkörper nicht unbedingt geleugnet, es folgert aber jedenfalls aus der auf dem Straßenrande ruhenden Widmung zum Gemeingebrauche, das ist also aus der Eigenschaft der Straßen als öffentliches Gut, daß die Gemeinde kein Recht habe, irgend eine unter diese Widmung fallende Benützung der Straße zu hindern und daher insbesondere auch nicht das Recht habe, die Anlage und den Betrieb einer Pferde-Eisenbahn, welche den Gemeingebrauch nicht beeinträchtigt und daher selbst nur als eine Art dieses Gemeingebrauches erscheine, zu untersagen oder — was rechtlich daselbe ist — an beliebige Bedingungen zu knüpfen.

Die beschwerdeführende Gemeinde repliciert hierauf unter anderem auch, daß die Benützung der Straße durch eine Pferdebahn nicht mehr unter die Rubrik des Gemeingebrauchs falle und auch den daneben bestehenden Gemeingebrauch nicht ungestört lasse, welches wieder die belangte Seite unter näherem Hinweise auf die Beschaffenheit des Pferdebahnbetriebes bestreitet.

Außerdem wird noch der beiderseits eingenommene Standpunkt auf Seite der Beschwerdeführerin aus der Autonomie der Gemeinde in den Angelegenheiten des selbständigen Wirkungsbereiches, auf Seite der Regierung aus der Kompetenz des bei allen Entscheidungen mit eingeschrittenen Ministeriums des Innern als der obersten Wegebehörde deduciert.

Der Verwaltungsgerichtshof hat in dieser Beziehung folgenden Erwägungen stattgegeben:

Daß die Gemeindestraßen — abgesehen von speciellen Rechtsverhältnissen, wie z. B. bei Ararialpoststraßen, öffentlichen Durchgängen — im Eigenthum der Gemeinde stehen, kann nach österreichischem Privatrechte nicht zweifelhaft sein. Denn nach § 286 a. b. G. B. sind die Sachen in dem Staatsgebiete entweder ein Staats- oder ein Privatgut, und das letztere „gehört einzelnen oder moralischen Personen, kleineren Gesellschaften oder ganzen Gemeinden“, nach § 287 heißen Sachen, welche allen Mitgliedern des Staates zum Gebrauche verstattet werden, als Landstraßen etc., ein allgemeines oder öffentliches Gut, und nach § 288 machen „auf gleiche Weise“ die Sachen, „welche nach der Landesverfassung zum Gebrauche eines jeden Mitglieds einer Gemeinde dienen“, das „Gemeindegut“ aus, in § 290 endlich ist das öffentliche Gut ausdrücklich als „Staats- und Gemeindegut“ bezeichnet.

Nach diesem Wortlaute faßt das Gesetz das an dem öffentlichen Gute bestehende Rechtsverhältnis offenbar so auf, daß zwar jedermann an demselben das Recht des Gebrauches, hingegen nur die juristische Person jener Gemeinschaft, welcher ein solches Gut „gehört“, das Eigenthum an demselben hat — eine Auffassung, welche nicht nur keinerlei Anomalie enthält, da ja auch sonst der Eigenthumsbegriff durch noch so weitgehende Einzelrechte anderer nicht aufgehoben wird, vielmehr oft genug nur als *nuda proprietas* hervortritt, sondern auch juristisch die einzig zulässige ist, weil Sachen, die nicht *res nullius* sind, nur als in dem sei es auch noch so beschränkten Eigenthum einer einzelnen physischen oder juristischen Person stehend gedacht werden können.

Dies war denn auch in der That stets die Auffassung der Praxis, wie insbesondere die Anleitung zur Verwaltung des Gemeindevermögens beweist, welche mit der Ministerialverordnung vom 11. December 1850, Z. 13.353, erlassen und in dem n.-ö. Landesgesetzblatte Nr. 113 verlautbart worden ist. — Dieselbe theilt im § 2 das Gemeindeeigenthum ausdrücklich in das „Gemeindevermögen“ und in das „Gemeindegut“ und definiert letzteres in den §§ 4 und 5 dahin, daß als Gemeindegut alle der Gemeinde eigenthümlichen Sachen erscheinen, „welche entweder zum Gebrauche eines jeden in der Gemeinde oder ausschließlich zum Gebrauche der Gemeindeglieder dienen“, daß ferner zu dem Gemeindegute der ersteren Art „Gemeindegänge, Gemeindebrücken, Brunnen, Spaziergänge u. dgl., kurz alle Objecte gehören, deren Natur und Zweck einen ausschließenden Gebrauch im Interesse der Gemeinde oder auch selbst der einzelnen Gemeindeglieder nicht zulassen“.

Der Umstand, daß diese Instruction nicht die derzeit geltenden Gemeindegesetze, sondern jenes vom 17. März 1849, R.-G.-Bl. Nr. 170, zur Voraussetzung nimmt, erscheint irrelevant, da die mit dieser Instruction commentierten Bestimmungen auch in den gegenwärtig in Kraft stehenden Gemeindeordnungen wesentlich die gleichen sind, insbesondere auch die unter Gemeindeeigenthum stets sowohl Gemeindevermögen wie Gemeindegut voraussetzen, ja dies auch selbst ausdrücklich erklären. — So enthalten die meisten Gemeindeordnungen, insbesondere auch die niederösterreichische, im § 62 die Bestimmung: „Das Stammeigenthum (Stammvermögen oder Stammgut) der Gemeinden und ihrer Anstalten ist ungeschmälert zu erhalten“, und andere, wie z. B. die steiermärkische Gemeindeordnung § 58 definieren direct: „Da das Gemeindevermögen und Gemeindegut Eigenthum der Gemeinde als solcher und nicht der jeweiligen Gemeindeglieder ist“ zc.

Speciell für Wien aber steht auch heute noch dieselbe Gemeindeordnung in Kraft, wie bei Erlassung jener Instruction, nämlich das Statut vom 6. März, Ministerialverordnung vom 20. März 1850, R.-G.-Bl. Nr. 21, und auch dieses handelt im § 62 von dem der Gemeinde Wien „eigenthümlichen Gemeindevermögen und Gemeindegute“. Es ist auch thatsächlich in der Praxis noch nie bezweifelt worden, daß z. B. die Nebennutzungen des öffentlichen Gutes (wie die Grasnutzung auf öffentlichen Spaziergängen, Holz und Früchte von den daselbst gepflanzten Bäumen) der betreffenden juristischen Gemeinschaft, also bei Gemeindegut der Gemeinde zufallen, und ganz besonders deutlich erweist sich das Eigenthum der letzteren darin, daß, so wie die Widmung für den Gemeingebrauch entfällt, z. B. bei Auflassung einer Straße und Verwandlung des Straßengrundes in Bauplätze, die betreffenden Objecte sofort einen Bestandtheil des Gemeindevermögens bilden und für dasselbe verwertbar sind, ganz ebenso wie auch sonst die eigene Sache sofort in die volle Disposition des Eigenthümers zurückfällt, so wie die an derselben bestehenden jura in re aliena, Gebrauch, Nutznießung zc. erlöschen.

Eben diese Auffassung liegt dann auch den §§ 9 und 10 der Wiener Bauordnung vom 17. Jänner 1883, L.-G.-Bl. Nr. 33, zugrunde, wonach für die zum Straßengrund einbezogenen Bauflächen der Bauherr durch die Gemeinde und umgekehrt, bei einer Vorrückung der Baulinien, die Gemeinde durch den Bauherrn entschädigt werden muß.

Nicht minder ist, was die öffentlich-rechtliche Seite des Verhältnisses betrifft, noch niemals bezweifelt worden, daß alle Verpflichtungen, welche der Gemeindeverwaltung hinsichtlich des Gemeindeeigenthums gesetzlich auferlegt sind, z. B. Inventur, Erhaltung, Instandhaltung, Administration zc., ebensowohl hinsichtlich des Gemeindeguts, wie hinsichtlich des Gemeindevermögens bestehen.

Endlich ist gerade hinsichtlich der Wiener Straßen in zwei legislativen Acten das an diesen Straßen bestehende Recht der Gemeinde als Eigenthum bezeichnet worden, nämlich ganz direct in dem Gesetze vom 21. März 1876, R.-G.-Bl. Nr. 49, wo die Regierung im § 1, lit a ermächtigt wird, „der Stadtgemeinde Wien die ärarische Straßenstrecke an der Taborlinie als Gemeindeeigenthum und sonach zur technischen und ökonomischen Verwaltung zu übergeben“, und indirect in dem Gesetze vom 21. Mai 1874, R.-G.-Bl. Nr. 78, allwo (Art. I) die Regierung ermächtigt wurde, mit der Gemeinde Wien wegen Überlassung gewisser Straßen und Brücken ein Übereinkommen auf Grund der diesem Gesetze angeschlossenen Punctionen zu schließen, in welchen Punctionen es denn sub 1 ausdrücklich hieß: „die innerhalb der dormalen bestehenden Verzehrungssteuereinheiten Wiens befindlichen ärarischen Straßen sammt Linienamtsplätzen und Wallgrabenbrücken, dann die ärarischen Donaubrücken werden der Stadtgemeinde Wien als Gemeindeeigenthum und sonach zur technischen und ökonomischen Verwaltung übergeben“ zc.

Wenn hingegen die Regierung schon in ihren Streitschriften und besonders nachdrücklich in der öffentlich mündlichen Verhandlung eingewendet hat, daß die Wiener Gemeindestraßen nicht in den öffentlichen Büchern inliegen und schon hienach bei Beachtung des § 321 a. b. G. B. nicht als Eigenthum oder sonst Gegenstand eines dinglichen Rechts der Gemeinde angesehen werden können, so ist hierauf zu bemerken, daß, abgesehen davon, daß, die aus dem Wortlaute des § 321 ableitbaren Consequenzen in der österreichischen Jurisprudenz, insbesondere mit Rücksicht auf die §§ 1467 ff. a. b. G. B., stets als streitig galten, die Nichteintragung des öffentlichen Gutes in Niederösterreich derzeit auf § 2, Abs. 2 des Gesetzes vom 2. Juni 1874, R.-G.-Bl. Nr. 88, sich gründet, und daß aus dieser Formalsvorschrift nicht die materielle Folgerung der Eigenthumsunfähigkeit der unter dieselbe fallenden Sachen abgeleitet werden kann, sondern hienach nur anzunehmen ist, daß das an solchen Sachen nach allgemeinen civilrechtlichen Grundsätzen (§ 286 a. b. G. B.) bestehende Eigenthum nicht ebenso wie anderes Eigenthum an Immobilien der Ver-

bücherung bedarf. Letzteres umsomehr, als ja auch das Verzeichniß, in welches solche Liegenschaften nach § 33, Abs. 4 des citirten Gesetzes aufzunehmen sind, dem Zwecke des Eigenthumsnachweises dient und in seiner rechtlichen Bedeutung von den Grundbüchern hauptsächlich nur darin verschieden ist, daß die dort aufgenommenen Immobilien nicht zum Gegenstande der in den Grundbuchsgesetzen vorgesehenen Tabularacte gemacht werden können.

Nach alledem ist somit das Rechtsverhältnis am Gemeindegute juristisch kein irgendwie singuläres, sondern das regelmäßig bestehende Rechtsverhältnis an einer eigenen Sache, an welcher weitgehende, die Verwertung des Eigenthums zur Zeit völlig ausschließende Rechte Dritter bestehen, und die Besonderheit des Verhältnisses liegt nur darin, daß diese jura in re aliena nicht einzelnen Personen, sondern jedermann, dem Publicum zukommen. Allein andererseits ist mit dieser Anerkennung des Gemeindegutes an den Gemeindefraßen der hier vorliegende Rechtsstreit noch nicht entschieden, da es sich hierbei nun um die weitere Frage handelt, welche Modificationen sich für die Dispositionsbefugnisse der Gemeinde als Eigenthümerin aus der ebenso zweifellos wie dieses Eigenthum an der öffentlichen Straße haftenden Last des Gemeingebrauchs ergeben, und ob insbesondere hienach die angefochtenen Entscheidungen gesetzlich begründet waren. Denn die mitbetheiligte Privatpartei macht ausdrücklich geltend, daß sie nicht mehr als den Gemeingebrauch, nämlich das Gehen und Fahren auf den Straßen, in Anspruch nehme und niemanden anderen an dem gleichen Gebrauche der Straße hindere, und daselbe macht auch das belangte Ministerium geltend, indem es die Behauptung aufstellt, daß durch den Pferdebahnbetrieb die Straße nicht die Eigenschaft eines öffentlichen Gutes verliere, also mit anderen Worten: der Gemeingebrauch der Straßen durch die Pferdebahnunternehmung nicht beirrt sei.

Bei Würdigung dieser Argumentation ist nun einerseits der Begriff des Gemeingebrauchs, andererseits die Eigenthümlichkeit des Pferdebahnbetriebes in Betracht zu ziehen. In der ersteren Beziehung ist zunächst festzuhalten, daß der Gemeingebrauch eines öffentlichen Gutes offenbar kein Privatrecht irgend eines Einzelnen bilden kann, sondern als ein öffentlich rechtliches Verhältniß erscheint, welches nach den Verwaltungsvorschriften beurtheilt werden muß. In diesem findet sich nun zwar keine allgemein gültige Definition dessen, was unter gemeinem Gebrauche zu verstehen sei, es geht jedoch aus den oben citirten gesetzlichen Bestimmungen, insbesondere der Gemeindeordnungen hervor, daß dabei, wie dies ja auch der Bedeutung des Wortes und der Natur der Sache entspricht, ein Gebrauch verstanden ist, welcher der Bestimmung des Objectes entspricht und den gleichen Gebrauch seitens aller anderen Berechtigten nicht hindert, also ein rechtlich gleicher, keinerlei Vorrecht in sich schließender Gebrauch.

Diese Begriffsbestimmung auf den Pferdebahnbetrieb angewendet, ergibt sofort, daß es sich bei diesem nicht um gemeinen, sondern um besonderen Gebrauch eines bestimmten Berechtigten handelt. Es ergibt sich dies schon ganz allgemein daraus, daß zu dem gemeinen Gebrauche niemand eine besondere Ermächtigung nöthig hat, während ohne eine solche offenbar weder der Tramway-Gesellschaft noch irgend jemand anderem — zu irgend einem anderen Zwecke — gestattet wäre, Schienen in den Straßenkörper einzuschneiden.

Es ist ferner auch klar, daß die Pferdebahnunternehmung diese Anlage nicht für den gemeinen, sondern für ihren speciellen Gebrauch, beziehungsweise für den ihrer Fahrgäste herstellt, und daß sie hienach nicht ein dem gemeinen Gebrauche aller anderen gleichstehendes, sondern ein besonderes Recht erlangt, was sich sofort zeigen würde, wenn die Gemeinde eine solche Straße als für den Gemeingebrauch entbehrlich auflassen wollte. Das bestehende Rechtsverhältnis würde sich dann sogleich nicht als ein den Benützungsrchten des Publicums, sondern vielmehr dem Rechte desjenigen analoges erweisen, welcher z. B. mit Zustimmung der Commune Röhren in den Straßenkörper eingelegt hat. Die belangte Seite macht nun allerdings geltend, daß, da bei dem von ihr angewendeten amerikanischen Systeme die Schienen nicht über den Straßenkörper hervorragen, der Gemeingebrauch, das ist das Gehen und Fahren auf den Straßen, nicht gehindert sei.

Allein abgesehen davon, daß jedenfalls während des Baues eine vorübergehende Verhinderung des Verkehrs eintritt und daß nach vollendeter Anlage auch z. B. bei Einlegung von Gasröhren der Verkehr auf der Straße nicht gehindert ist, während doch niemand bezweifeln kann, daß das Recht zur Röhrenlegung nicht auf Grund des Gemeingebrauchs, sondern nur als besonderes Privatrecht erworben werden kann, ist zu bemerken, daß jedenfalls bei einer Pferdebahnunternehmung jenes Merkmal des Gemeingebrauchs nicht zutrifft, welches darin besteht, daß jedem der gleiche Gebrauch gestattet ist und jegliches Vorrecht ausgeschlossen bleibt. Denn zum

Betriebe einer Pferdebahnunternehmung in den betreffenden Straßen hat niemand ein Recht als die Unternehmung allein, es kann also das Recht, das sie in der Straße ausübt, nicht auf den Gemeingebrauch, sondern nur auf ein ihr speciell verliehenes Vorrecht sich stützen.

Allein auch hiemit ist die hier vorliegende Rechtsfrage noch nicht entschieden, da die Regierung weiters noch geltend macht, daß die Eigenthümlichkeit des Straßenbahnbetriebes es mit sich bringe, daß, da bei demselben die Bahnanlage stets über einen bestimmten Straßenkörper geführt und nur für diesen concessioniert wird, hier mit der Concession zum Betriebe auch schon das Recht zur Benützung der Straßen gegeben sei, und daß die Gemeinde kein Recht hatte, ihre Zustimmung hiezu von beliebigen, selbst festgesetzten, insbesondere aber von den in den drei vorliegenden Fällen thatsächlich aufgestellten Bedingungen abhängig zu machen.

Dieses Argument kommt im wesentlichen auf eine Kompetenzfrage zwischen der Staats- und der Gemeindeverwaltung hinaus. Denn es handelt sich hier zunächst nicht um den materiellen Inhalt der gestellten Bedingungen, sondern darum, wer überhaupt, die Staats- oder die Gemeindeverwaltung, zur Formulierung solcher, die Straßenbenützung betreffenden Bedingungen berufen war, indem offenbar die Staatsverwaltung, wenn sie zwar die Zustimmung der Gemeindeverwaltung zu der Inanspruchnahme der Straßen durch die Unternehmung für nöthig hält, gleichzeitig aber sich das Recht zuschreibt, zu entscheiden, welche der von der Gemeinde gestellten Bedingungen acceptiert würden und welche nicht, sich selbst die Kompetenz zur Entscheidung über die Straßenbenützung zuerkennt.

In dieser Beziehung ist Folgendes zu bemerken:

Der Staatsverwaltung wird derzeit von der Gemeinde das Recht nicht bestritten, die Concessionierung eines Pferdebahnunternehmens auszusprechen. Mit Rücksicht darauf, daß in dieser Beziehung ein Beschwerdepunkt nicht formuliert worden ist, kann eine weitere Untersuchung darüber unterbleiben, auf welche rechtliche Basis sich dieses Concessionierungsbesugnis stützt, und ob insbesondere schon das Eisenbahnconcessionsgesetz vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238 oder erst die (nicht publicierten) Allerhöchsten Entschlüsse vom 25. Februar 1859 und vom 8. März 1867, oder endlich die Bestimmungen der Gewerbeordnung über die Concessionierung periodischer Personentransporte die Basis dieses Rechtes darstellen, was wieder auf die Frage hinausläufe, ob das citierte allgemeine Concessionsgesetz vom Jahre 1854 und die (allerdings wortdeutlich nur für Locomotivbahnen, einschließlic von Schlepfbahnen ohne Locomotivbetrieb erlassene) Ministerialverordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, auf Pferdebahnen Anwendung finden oder nicht. Diese Frage ist zwar in den Beschwerde- und Gegenschristen und ebenso in der öffentlichen mündlichen Verhandlung weitläufig erörtert worden, hat aber, da, wie bemerkt, hinsichtlich des Concessionierungsrechtes ein Beschwerdepunkt nicht formuliert worden ist und andere von dieser Frage abhängige Momente, wie z. B. Expropriationsrecht, Privilegium, Heimfall etc., heute nicht in Streit stehen, für die Entscheidung der vorliegenden Streitsache keine maßgebende Bedeutung. Die Frage ist vielmehr die, ob das Concessionierungsrecht der Staatsverwaltung zugegeben, in demselben auch eine solche Disposition bezüglich der Straßenbenützung eingeschlossen erscheint, daß die Staatsverwaltung berechtigt erschiene, auch über diese Benützung zu disponieren, oder, was juristisch daselbe ist, ihr unangemessen erscheinende Bedingungen, an welche die Gemeinde die Straßenbenützung knüpfen will, zurückzuweisen.

In dieser Beziehung ist nun zunächst hervorzuheben, daß im allgemeinen mit der Concession zweifellos noch nicht das Recht zur Benützung jener Grundarea, über welche die Bahn geführt werden soll, erlangt ist, der Concessionär sich vielmehr diese Area erst noch verschaffen muß. Auf diesem Standpunkte steht denn auch die Gemeinde; sie läßt aber dabei unberücksichtigt, daß ihr Eigenthum an dem Straßengrunde mit der öffentlichen Last des Gemeingebrauches behaftet ist, und daß die Regierung einerseits hierauf, andererseits auf die Eigenthümlichkeit der für eine Straßenbahn, im Unterschiede von anderen Bahnen ertheilten, stets auf einen bestimmten Straßenzug lautenden Concession ihre Auffassung der Sache stützt. Daß nun aus dem Umstande, daß bei der Straßenbahn nur der Gemeingebrauch des öffentlichen Straßengutes in Frage komme, das Vorgehen der Regierung nicht begründet werden kann, ist bereits dargethan worden, es handelt sich also nur noch um den Umfang der — zugestandenermaßen von der Regierung zu ertheilenden — Concessionsrechte speciell bei Straßenbahnen und beziehungsweise um die hiebei der Regierung zukommende Kompetenz.

In dieser Beziehung ist nun zunächst in Betracht zu ziehen, daß es sich hier nicht, wie die Regierung insbesondere in der Gegenschrift, Z. 1017, und in der öffentlichen mündlichen Verhandlung darzulegen versuchte, allgemein um öffentliches Gut im Gegensatze von Gemeindegut, sondern zweifellos um letzteres handelt.

Daß die öffentlichen Straßen einer Stadt nicht Gemeindegut seien, ist bisher niemals behauptet worden. Die vorhin bezogenen Bestimmungen des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches sprechen es ganz deutlich aus, daß das „allgemeine oder öffentliche Gut“ nur ein Oberbegriff ist, welcher seine nähere Bestimmung erst nach der Gemeinschaft erhält, welcher die das öffentliche Gut bildende Sache „gehört“, welcher daher — dem oben Ausgeführten zufolge — das mit der Last des gemeinen Gebrauchs bestehende Eigenthum an dieser Sache zukommt. — Demzufolge ist alles „öffentliche Gut“ im weiteren Sinne, das heißt jede dem gemeinen Gebrauche dienende Sache, entweder ein Staats- oder Landes- oder Gemeindegut (vgl. insbesondere § 290 a. b. G. B.), oder das öffentliche Gut sonst einer öffentlichen Gemeinschaft; es gibt hingegen kein öffentliches Gut im allgemeinen ohne nähere Bestimmbarkeit nach einer als Eigentümerin der Substanz einschreitenden öffentlichen Gemeinschaft.

Die Reichsstraßen sind ein öffentliches Gut, welches dem Staate, die Landstraßen ein solches, welches dem Lande, die Gemeindefstraßen ein solches, welches der Gemeinde zu Eigenthum „gehört“, und wo immer in den Gesetzen allgemein vom „öffentlichen Gute“ gehandelt wird, ist dieser Ausdruck — wenn er nicht als synonym mit „Staatsgut“, dem öffentlichen Gute *κατ' ἐξοχήν* gebraucht ist — auf einen der eben bezeichneten Unterbegriffe des öffentlichen Gutes zurückzuführen. — Wenn also die Regierung ihre Kompetenz in der vorliegenden Sache auf die Eigenschaft der Gemeindefstraßen als „öffentliches Gut“ stützt, so würde sie dieselben thatsächlich als Staatsgut erklären, denn ein allgemeines öffentliches Gut existiert rechtlich nicht, und von den Unterarten dieses Begriffes fällt nur das Staatsgut in die Kompetenz und Dispositionsgewalt der Staatsbehörden.

Speciell daß Gemeindefstraßen nicht öffentliches Gut im allgemeinen, sondern ganz genau Gemeindegut bilden, ist in allen Gemeindeordnungen und Begegesetzen vorausgesetzt. Es liegt dies schon in dem Worte selbst, genau ebenso wie — in Verbindung mit dem, was oben über das Rechtsverhältnis am öffentlichen Gute und öffentlichen Vermögen bemerkt wurde — in den Worten: Reichsstraße, Staatsforst, Landesstraße, Gemeindefwiese, das Eigenthum des Staates, des Landes, der Gemeinde an diesen Besitzthümern gelegen ist.

Es folgt dies aber auch aus der die Gemeinden treffenden Last der Straßenerhaltung, da diese nicht erst durch die Straßengesetze, sondern schon durch die Gemeindeordnungen vorgezeichnet erscheint (Art. V des Reichsgemeindegesezes vom 5. März 1862, R.-G.-Bl. Nr. 18, und sämtliche Gemeindeordnungen, insbesondere auch § 64 des Wiener Gemeindefstatutes), während doch nach eben diesen Gemeindeordnungen (vgl. z. B. § 62 der n.-ö. Gemeindeordnung und § 62 und 83 des Wiener Gemeindefstatutes) die Gemeinde nur zur Erhaltung ihres Gemeindegutes (Gemeindevermögens und Gemeindegutes) verpflichtet erscheint. — Es folgt dies endlich nach den allgemeinen Grundsätzen unseres Gemeindegutes auch schon daraus, daß in allen Gemeindeordnungen die Kompetenz der Gemeindeverwaltung in Hinsicht auf die Gemeindefstraßen dem selbständigen Wirkungskreise der Gemeinden zugewiesen erscheint (Art. V cit., sämtlicher Gemeindeordnungen und § 30 des Wiener Gemeindefstatutes).

Aus dieser rechtlichen Eigenschaft der Gemeindefstraßen als Gemeindegut ergibt sich nun aber auch zweifellos die Kompetenz der Gemeindeverwaltung zur Disposition über die Straßenbenützung. — Sind die Gemeindefstraßen Gemeindegut, so gilt hinsichtlich ihrer Benützung jene Kompetenz der Gemeindeverwaltung, welche insbesondere für Wien § 62 des Gemeindefstatutes folgendermaßen normiert:

„Die Gemeinde der Stadt Wien verwaltet . . . das ihr eigenthümliche Gemeindevermögen und Gemeindegut selbständig durch ihre Verwaltungsorgane und die denselben untergeordneten Ämter und Behörden innerhalb der in dieser Gemeindeordnung festgesetzten Grenzen.“

Mit diesem Rechte selbständiger Verwaltung der Gemeindefstraßen aber kann offenbar eine Kompetenz der Staatsverwaltung, für die Benützung der Gemeindefstraßen durch einen Eisenbahnunternehmer die Bedingungen selbst festzusetzen, speciell die Gemeinde zwar hierüber zu hören, aber über die Zulässigkeit der von ihr gestellten Anforderungen im eigenen staatlichen Wirkungskreise zu entscheiden, nicht zusammen bestehen.

Die Autonomie der Gemeinde wäre ohne Inhalt, wenn dieselbe in Angelegenheiten, welche das Gesetz in ihren selbständigen Wirkungskreis verweist, nicht nach ihrem, sondern nach dem Befinden der Staatsverwaltung vorzugehen hätte. — Nur wo eine solche Angelegenheit durch andere Gesetze ausdrücklich der Competenz der Staatsverwaltung überwiesen erscheint, muß die Gemeindeverwaltung die letztere gelten lassen, alsdann ist aber auch in diesem Punkte der Gemeindeordnung derogiert, die fragliche Angelegenheit aus dem selbständigen Wirkungskreise ausgeschlossen.

Im vorliegenden Falle ist aber eine solche ausdrückliche Gesetzesbestimmung nicht nachgewiesen. — Sie ist nicht in den Vorschriften über die Concessionierung von Eisenbahnen enthalten; denn nach diesen wird mit der Concession noch nicht sofort das Recht auf die Benützung von Grund und Boden, sondern nur nach Umständen jenes zur Expropriation wider den Willen der Grundeigenthümer erlangt; sie ist speciell auch nicht in der für Pferdebahnen in Anwendung stehenden Allerhöchsten Entschließung vom 20. Februar 1839 enthalten; denn diese wahrt ausdrücklich das Recht des Eigenthümers, also — nach dem oben Ausgeführten — auch das der Gemeinde an dem Gemeindegute, und diese Vorschrift ist derzeit nur insofern ergänzt, als nach dem Gesetze vom 18. Februar 1878, N.-G.-Bl. Nr. 30, §§ 1 und 47, nunmehr auch für Pferdebahnen die Expropriation des Grundeigenthümers angesprochen werden kann, sie folgt endlich auch nicht aus der Natur des Straßenbahnbetriebes, weil aus der Nothwendigkeit, mit der Concession auch zugleich ganz bestimmt die Linie der Bahnanlage vorzeichnen — abgesehen davon, daß eine solche Nothwendigkeit unter Umständen noch bei anderen als Straßenbahnen eintreten kann, ohne daß deshalb der Eigenthümer des für die Bahnanlage bereits prädestinirten Grundes seiner, nur durch das Expropriationsrecht begrenzten rechtlichen Stellung gegenüber der Bahnunternehmung verlustig gieng — nicht sofort die Consequenz, daß nunmehr die Rechte des zur Disposition über die Straßen Berechtigten nicht weiter in Betracht zu ziehen seien, sondern nur etwa die Nothwendigkeit gefolgert werden kann, schon vor der Concessionsertheilung die Zustimmung des Dispositionsberechtigten zu erlangen.

Diese Competenz der Staatsverwaltung, selbst und allein die Bedingungen der Straßenbenützung zu bestimmen, ergibt sich ferner noch nicht aus dem von der Regierung in der öffentlichen mündlichen Verhandlung hiefür angerufenen § 23 des (in dieser Beziehung allerdings auch für Wien Anwendung findenden) n.-ö. Straßengesetzes vom 29. December 1874, L.-G.-Bl. Nr. 7 ex 1875, da dieser § 23 nur bestimmt, daß die politischen Behörden darauf zu dringen haben, daß die öffentlichen Straßen in dem gesetzlich vorgeschriebenen Zustande erhalten werden und die Benützung derselben für jedermann ungehindert bleibe, dann, daß in Fällen, wo durch das vorgesehene Straßengebrechen die Communication gehemmt, oder die Sicherheit der Person oder des Eigenthums gefährdet ist, seitens der Behörde die erforderliche Abhilfe in Anspruch genommen und nach Umständen auch selbst getroffen werde.

Diese Bestimmung überweist sodann den politischen Behörden hinsichtlich der Gemeindestraßen nur dieselbe Competenz, welche sie auch hinsichtlich aller andern Gemeindeangelegenheiten zu Recht haben, nämlich die Aufsicht über die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen, wie sie z. B. § 95 der n.-ö. Gemeindeordnung und § 107 des Wiener Gemeindestatuts allgemein feststellt: es ist dagegen durch diese Bestimmung der Staatsverwaltung nicht das Recht verliehen, selbst Dispositionen zu treffen, welche in den Wirkungskreis der Gemeindeverwaltung (oder der sonstigen Straßenverwaltung) gehören, dafern nicht die Außerachtlassung einer gesetzlichen Norm in Frage steht. Unter letzteren Gesichtspunkt aber könnte die hier in Streit befindliche Einflußnahme — welche übrigens hier auch nicht von der politischen Behörde, das ist den Organen der inneren Verwaltung, sondern von der Ressortbehörde des obersten Eisenbahnamtes in Anspruch genommen wird — nur dann gebracht werden, wenn sich behaupten ließe, daß durch die Nichtverwilligung der Straßenbenützung zum Pferdebahnbetriebe (oder was juristisch dasselbe ist: durch die selbständige Formulierung von Bedingungen hiefür) die Straße ihrer Bestimmung entzogen, beziehungsweise die ungehinderte Benützung derselben für jedermann beeinträchtigt werde. — Dies aber könnte wieder nur dann behauptet werden, wenn der Pferdebahnbetrieb als eine Art des Gemeingebrauchs der Straßen anzusehen wäre, was nach dem oben Ausgeführten nicht der Fall ist.

Daß endlich die in Frage stehende Competenz der Staatsverwaltung auch nicht auf die gleichfalls in der öffentlichen mündlichen Verhandlung angerufene allgemeine Bestimmung in dem Schlusssatz des § 64 der Wiener Gemeindeordnung gestützt werden kann, ist selbstverständlich, da mit Rücksicht auf die gesetzlich gewährleistete und auch für Wien in dem vorangehenden § 62

des Gemeindefatutts vorbehaltlos anerkannte Autonomie der Gemeinde in Angelegenheiten ihres selbständigen Wirkungskreises unter der im gedachten § 64 der Regierung allgemein vorbehaltenen „Controle und Einwirkung“ nicht eine beliebige, sondern nur eine in den gesetzlichen Wegen vor sich gehende Einwirkung, und zwar, wie der Wortlaut jener Bestimmung beweist, auch nur zu Zwecken einer Controle und in der Absicht auf Herstellung des gesetzlichen Zustandes verstanden werden kann.

Eben hieraus ergibt sich dann auch, warum die Einwendung der Regierung unrichtig ist, daß bei der von der Gemeinde in Anspruch genommenen Competenz dieselbe auch anderes Fuhrwerk, Lohnkutschen und Dummibusse zum Nachtheil des Publicums mit Taxen und Gebühren für die Straßenbenützung belegen könnte. — Denn bei diesem Fuhrwerke würde es sich, zum Unterschiede von der Pferdebahn, allerdings um den gemeinen Gebrauch handeln, welcher letzterer ja nicht in dem Gebrauche besteht, den jedermann von der öffentlichen Straße thatsächlich macht, sondern in dem, den jedermann von ihr machen kann (z. B. unter der Voraussetzung des Besizes eines Fuhrwerkes). — Würde also die Gemeinde solches Fuhrwerk, wie Lohnkutschen und Dummibusse, mit einer Straßenbenützungsgelb belegen, so würde sie sich allerdings gegen jene gesetzlichen Bestimmungen verfehlen, welche den gemeinen Gebrauch des öffentlichen Straßengutes jedermann freigeben und die Regierung hätte dann allerdings nach allgemeinen Grundsätzen der Staatsaufsicht über die Gemeindeverwaltung gesetzlichen Anlaß zum Einschreiten.

Diese letzterwähnten Argumentationen führen nun sofort auf den nunmehr allein noch zu erörternden Punkt über, nämlich den, inwieweit die von der Staatsverwaltung hier geübte Einflußnahme etwa speciell nach der Beschaffenheit der von der Gemeinde aufgestellten Bedingungen gerechtfertigt war.

Hierauf ergibt sich die Antwort eben aus den das Einschreiten der Staatsverwaltung in Angelegenheiten des selbständigen Wirkungskreises begrenzenden Bestimmungen der Gemeindeordnungen, und was speciell das Gemeindeftraßenwesen anbelangt, aus der diese Bestimmungen ergänzenden Vorschrift des § 23 cit. — Hienach konnte die Staatsverwaltung nur solche Bedingungen abweisen, welche einem Gesetze zuwiderliefen, als eine solche Bedingung kann aber weder die Anwendung der Bestimmungen des Vertrages vom 7. März 1868 auf die neu zu erbauenden Linien, noch jene der Einschränkung der Straßenbenützung bis zum 31. December 1903 angesehen werden. — Die letztere gewiß nicht, da sie nur als Corollar der autonomen Verfügungsrechte der Gemeinde hinsichtlich der Benützung der Gemeindeftraßen erschien, dafern diese Benützung nicht als Gemeingebrauch, sondern, wie thatsächlich der Fall war, als besonderes Vorrecht der Bahnunternehmung angesprochen wurde. — Was aber die erstere Bedingung betrifft, so war dieselbe allerdings nicht ganz sachgemäß formuliert, da ja niemand zur Abschließung eines Vertrages gezwungen werden kann, und ebenso war diese Bedingung auch inhaltlich nicht vollständig gerechtfertigt, da ja nach den eigenen Ausführungen der Gemeinde der Wortlaut des Vertrages derzeit nicht mehr vollkommen der Rechtsanschauung der Gemeinde entspricht, allein als eine ungesetzliche Forderung konnte auch diese Bedingung nicht bezeichnet werden, weil die Absicht der Gemeinde offenbar nur dahin gerichtet war, daß den Concessionären der Abschluß eines Übereinkommens über die Modalitäten der Straßenbenützung auferlegt werde.

Daß aber die Anforderung eines solchen Übereinkommens überhaupt nicht als eine Ungesetzlichkeit angesehen werden konnte, ergibt sich, wie aus den voranstehenden Deductionen, so auch aus anderweitigen ausdrücklichen gesetzlichen Bestimmungen, in welcher Beziehung insbesondere auf die Analogie des Gesetzes vom 25. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 56, hingewiesen werden kann, nach welchem — Art. VI in fine — für die Benützung der Straßen zu dem Localbahnbetriebe ausdrücklich die Zustimmung der zur Erhaltung der Straßen Verpflichteten gefordert wird. — Desgleichen ist nach der mit dem Landesgesetze vom 11. Jänner 1883, L.-G.-Bl. Nr. 25, zustande gekommenen Aenderung des § 17 des n.ö. Landesgesetzes vom 29. December 1874 die Benützung aller öffentlichen, nicht ärarischen Straßen — mit Ausnahme der Communalstraßen im Stadtgebiete von Wien — zu anderen Zwecken, insbesondere aber für die Anlage von Local- und Vicinalbahnen von der Bewilligung des Landesauschusses abhängig, woraus sich ergibt, daß, wenn die in Frage stehenden Pferdebahnen statt über die Wiener Gemeinde- über andere nicht ärarische Straßen gelegt worden wären, die Anforderung der Zustimmung der autonomen Landesverwaltung, das ist also die Abschließung eines Übereinkommens mit derselben nicht nur nicht gesetzwidrig, sondern durch das Gesetz direct gefordert gewesen wäre, und woraus weiters auch ganz allgemein

folgt, daß überhaupt in solchen Fällen die mit der Verwaltung und Beaufsichtigung des öffentlichen Straßengutes betrauten autonomen Organe ihre Zustimmung zu erteilen haben. — Dafs ferner selbst die Anforderung einer Vergütung für die Straßenbenützung zu Pferdebahnzwecken nicht als eine ungesetzliche bezeichnet werden konnte, ergibt sich unter anderem auch aus Punkt 4 der früher erwähnten, mit dem Gesetze vom 21. Mai 1874, R.-G.-Bl. Nr. 78, genehmigten „Punctionen“ wegen Überlassung gewisser ärarischer Straßen in das Eigenthum der Stadtgemeinde Wien, insofern nämlich daselbst ausdrücklich bedungen wurde, daß die Stadtgemeinde hinfort auch jene Beiträge zu beziehen habe, „welche an die Straßendotation von der Tramway-Unternehmung bezahlt werden“, woraus folgt, daß solche Beiträge auch von der ärarischen Straßenverwaltung ausbedungen und entgegengenommen worden sind.

Endlich aber würde, selbst wenn der Regierung die oft erwähnte Bedingung wegen der Abänderung des Vertrages wirklich als ungesetzlich erschienen wäre, sich ihr kein anderer Weg zum Einschreiten geboten haben, als der der Sistierung des betreffenden Gemeindebeschlusses durch die Staatsaufsichtsbehörde im Sinne des § 107 des Gemeindestatuts, nicht aber die Entscheidung über den Inhalt der Bedingungen im Wege des Ressortamts für das Eisenbahnwesen, so daß in dieser Beziehung die angefochtenen Entscheidungen des Handelsministeriums auch als incompetenterweise gefällt erscheinen würden.

Wenn schließlich die Staatsverwaltung immer wieder darauf zurückkommt, daß alles, was die Gemeinde aus dem Titel der Straßenbenützung von der Bahnunternehmung verlangen konnte, schon bei der ersten Concessionierung der Unternehmung zur Sprache gebracht und mit jenen allgemeinen Concessionsbedingungen, auf welche die späteren Concessionen stets verwiesen haben, berücksichtigt worden sei, so ist hierauf zu erwidern, daß, abgesehen davon, daß es sich hier nach dem eingangs Bemerkten um keine res judicata handelt, die Gemeinde bei jeder neu in Frage kommenden Linie zur Formulierung ihrer Bedingungen aufgefordert wurde und hiebei, kraft ihrer gesetzlichen Autonomie in der Verwaltung des Gemeindegutes, nicht auf eine bestimmte Art oder Gattung von Bedingungen beschränkt werden konnte, vielmehr das, was ihr vermöge dieser ihrer autonomen Stellung zukam, auch bei jedem einzelnen Falle immer wieder in Anspruch zu nehmen berechtigt war. Die Regierung hat auch, wie bereits oben bemerkt wurde, diese Competenz nicht jederzeit so bestimmt eingeschränkt, wie in den gegenwärtig in Frage befindlichen Fällen, ja selbst bei diesen hat das belangte k. k. Ministerium noch in der Gegenschrist zu der Beschwerde, Z. 189, zugegeben, daß der Gemeinde nicht verwehrt sein konnte, „aus dem Titel des ihr zustehenden Grundeigenthums und zur Wahrung desselben eine mäßige Abgabe (Recognitionzins) oder aber für die Benützung des Straßengrundes einen Platzzins zu fordern, nur zu einem Mehreren sei sie aus dem Titel des Eigenthums an den Straßengrundstücken nicht berechtigt“.

Im Gegensatz hiezu ist aber der Gemeinde sowohl in jenen allgemeinen Concessionsbedingungen, wie bei jeder Einvernehmung derselben behufs der neu zu errichtenden Linien nicht für die Benützung des Straßengrundes im allgemeinen, sondern nur „für die Aufstellungsplätze für die Wagen und Wartesalons“ die Anforderung eines Platz- oder Recognitionzinses freigelassen worden. — Es ist ferner klar, daß für die in jenem Zugeständnisse der Regierung gemachte Unterscheidung zwischen einem „mäßigen“ Recognitionzins und einer wirklichen Benützungsgebühr jeder rechtliche Anhaltspunkt fehlt, da, wenn die Gemeinde überhaupt aus dem Titel ihres Eigenthums an den Gemeindeftraßen eine Forderung an die Tramway-Gesellschaft zu stellen berechtigt war, ihr nicht vorgeschrieben werden konnte, wie viel sie zu verlangen habe. — Auch diese Rechtsanschauung der Regierung beweist eben nur, daß sich die Regierung selbst und allein die Competenz zuerkante, dasjenige zu bestimmen, was die Unternehmung aus dem Titel der Straßenbenützung zu leisten habe, und dieser Standpunkt kommt wieder darauf hinaus, daß es nach dem hier eingehaltenen Vorgange eigentlich die Regierung und nicht die autonome Gemeindeverwaltung wäre, welche über die Straßen der Stadt Wien disponierte.

Auf Grund aller dieser Erwägungen ist der Verwaltungsgerichtshof zu dem Schlusse gelangt: einerseits daß die Gemeinde Wien nicht allein auf Grund ihres Eigenthums an den Gemeindeftraßen, sondern, und zwar zunächst und in erster Linie in ihrer Eigenschaft als Verwalter dieses öffentlichen (Gemeinde-) Gutes, vermöge des bei dieser Verwaltung wie in allen anderen Angelegenheiten ihres selbständigen Wirkungskreises ihr zukommenden Rechtes autonomer Selbstbestimmung die Forderung zu erheben berechtigt war, daß die Wiener Tramway-Gesellschaft ihre Zustimmung zu der Straßenbenützung erwirke;

dafs andererseits die Regierung weder aus dem Titel des ihr nicht bestrittenen Concessionierungsrechtes, noch vermöge ihrer Eigenschaft als oberste Wegebehörde, noch endlich aus dem Titel der Staatsaufsicht über die Gemeindeverwaltung competent war, die von der Gemeinde formulierten Bedingungen für die fragliche Straßenbenützung zu übergehen, beziehungsweise diese Bedingungen an Stelle der Gemeinde selbst festzustellen.

Demzufolge mußte der Verwaltungsgerichtshof die angefochtenen, sämmtlich auf dem gleichen Rechtsstandpunkte beruhenden Entscheidungen des k. k. Handelsministeriums vom 14. November 1884, Z. 35.645, vom 13. November 1884, Z. 36.600, und vom 27. November 1884, Z. 37.034, als im Gesetze nicht begründet nach § 7 des Gesetzes vom 22. October 1875 R.-G.-Bl. 36 ex 1876, aufheben.

Wien, am 12. Juni 1885.

Bescredi m. p.
Zabusch m. p."

Nachdem sonach durch diese Entscheidung des k. k. Verwaltungsgerichtshofes die Entscheidungen des k. k. Handelsministeriums vom 13., 14. und 27. November 1884, betreffend die Ertheilung der Bauconsense für die Pferdebahnlilien Burgring—Babenbergerstraße—Mariahilferstraße und Praterstern—Kaiser Josefstraße—Taborstraße, dann die Concession für die Pferdebahnlilie Franzensring—Josefstädterstraße aufgehoben worden waren, wurde über Beschluß des Gemeinderathes vom 11. August 1885 an das k. k. Handelsministerium das Ersuchen gestellt, in Gemäßheit des § 7 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, in dieser Angelegenheit im Sinne der Entscheidung des k. k. Verwaltungsgerichtshofes die weiteren Verfügungen zu treffen und nunmehr auch die von der Wiener Tramway-Gesellschaft angesuchte Concession zum Baue und Betriebe der Pferdebahnlilie durch die Burggasse ertheilen zu wollen.

In der That wurde die Wiener Tramway-Gesellschaft mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 30. September 1885 angewiesen, sich über die Bedingungen der Straßenbenützung für die bereits bestehenden Pferdebahnlilien Burgring—Babenbergerstraße—Mariahilferstraße und Praterstern—Kaiser Josefstraße—Taborstraße mit der Gemeinde Wien zu einigen und das diesbezügliche Übereinkommen ehebaldigst behufs der sodann zu treffenden weiteren Verfügung vorzulegen.

Was die Concessionierung der Pferdebahnlilie Franzensring—Josefstädterstraße und die urgirte Concessionierung der Pferdebahnlilie durch die Burggasse betrifft, so hat das k. k. Handelsministerium die Ertheilung der Concession für diese beiden Linien von der Bedingung abhängig gemacht, das vorerst der zwischen der Gemeinde Wien und der Wiener Tramway-Gesellschaft abgeschlossene Vertrag vom 7. März 1868 einer Revision unterzogen und aus demselben eine Reihe von Bestimmungen theils ganz beseitigt, theils eingehend modificiert werde.

Die Wiener Tramway-Gesellschaft hat sofort nach erfolgter Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes, ohne irgend welche Aufforderung abzuwarten, eine Eingabe an den Gemeinderath überreicht und in derselben ohne Angabe bestimmter Vorschläge lediglich unter Hinweis auf die in ihrer Eingabe vom 5. Jänner 1885 gemachte Proposition um die Zugestehung der Straßenbenützung für die sämmtlichen bereits erbauten oder noch zu erbauenden Pferdebahnlilien im Gemeindegebiete von Wien bis 31. December 1925 und um die Festsetzung des für die Straßenbenützung zu entrichtenden Entgeltes angesucht, weiters aber über den angeführten Erlaß des k. k. Handelsministeriums vom 30. September 1885 eine neuerliche Eingabe dem Gemeinderathe überreicht, in welcher lediglich die Bitte gestellt wurde, der Gemeinderath wolle der Gesellschaft in der ihm geeignet erscheinenden Weise die Gelegenheit bieten, eine Einigung über die Straßen-

benützung für die beiden Linien Babenbergerstraße—Mariahilferstraße und Praterstern—Kaiser Josefstraße—Taborstraße herbeizuführen.

Überfüllung der Tramway-Wägen. Was die Frage der Überfüllung der Tramway-Waggons betrifft, so hat die k. k. n.-ö. Statthalterei dem Ansuchen der Gemeinde Wien Folge gegeben und eine Enquête einberufen, bei welcher Vertreter der Gemeinde Wien und die sonstigen berufenen Organe intervenierten.

Bei dieser Enquêteverhandlung wurden die Ursachen der Überfüllung der Tramway-Waggons, sowie die verschiedenartigsten zur Hintanhaltung dieser Überfüllung gemachten Vorschläge einer sehr eingehenden Erwägung unterzogen und jene Maßregeln in Antrag gebracht, welche geeignet erschienen, diesem Übelstande abzuhelpfen.

Endlich muß hier auch noch erwähnt werden, daß die k. k. n.-ö. Statthalterei mit dem Erlasse vom 13. October 1885 eine provisorische Betriebsordnung für die Wiener Tramway-Gesellschaft und für die Neue Wiener Tramway-Gesellschaft erlassen und gleichzeitig die k. k. Polizeidirection angewiesen hat, im Einvernehmen mit dem n.-ö. Landesaussschusse, der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen, dem Magistrate und den Bezirkshauptmannschaften Sechshaus, Hernals und Bruck a. d. Leitha, ferner nach Einvernehmung der Wiener und Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft eine definitive Betriebsordnung für Pferde-Eisenbahnen in Wien und Umgebung mit Benützung der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. 1 ex 1852, zu entwerfen und bis längstens 30. November vorzulegen.

Der Magistrat wurde ersucht, auf einem Exemplare der provisorischen Betriebsordnung die allfällig erforderlich erscheinenden Änderungen oder Verbesserungen ersichtlich zu machen und dieses Exemplar an die k. k. Polizeidirection einzusenden. Behufs definitiver Feststellung der Betriebsordnung wurde eine commissionelle Berathung anberaumt und der Magistrat eingeladen, hiezu einen Vertreter zu entsenden.

Über einen in dieser Angelegenheit vom Magistrate an den Gemeinderath erstatteten Bericht hat letzterer in seiner Plenarversammlung vom 3. November 1885 den Beschluß gefaßt, gegen die ohne Einvernehmung der Gemeinde erlassene provisorische Betriebsordnung den Recurs sowohl an das k. k. Ministerium des Innern, als auch an das k. k. Handelsministerium zu ergreifen, welche Recurse sofort ausgeführt worden sind.

Neue Wiener Tramway-Gesellschaft. Die genannte Gesellschaft war auch im abgelaufenen Jahre eifrig bestrebt, nicht allein ihr Tramwaynetz außerhalb des Gemeindegebietes von Wien zu erweitern, sondern insbesondere den Bau von Tramwaylinien im Wiener Gemeindegebiete durchzusetzen.

Als erster Schritt zur Realisierung dieses letzteren Vorhabens ist der Bau der Pferdebahnlinie durch die Hohenstaufengasse und Liechtensteinstraße mittels Linienwalldurchbruches zum Anschlusse an die Dampftramway auf der Wien-Klosterneuburger Landesstraße zum Bahnhofe der Kahlenberg-Bahnradbahn in Rufsdorf (vergl. S. 252) anzusehen. Die Concession zum Baue dieser Bahn hat zwar nicht die Neue Wiener Tramway-Gesellschaft, sondern die Kahlenberg-Eisenbahngesellschaft (System Rigi) erhalten und wurden auch die Vereinbarungen bezüglich der Bedingungen für die Benützung der städtischen Straßengründe in der Hohenstaufengasse und Liechtensteinstraße zum Baue und Betriebe dieser Pferdebahn nicht mit der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft, sondern mit der Kahlenberg-Eisenbahngesellschaft getroffen, doch hat die Neu-

Wiener Tramway-Gesellschaft den Bau der ganzen Linie ausgeführt und den Betrieb auf derselben übernommen; überdies ist diese Gesellschaft durch Mitfertigung des zwischen der Gemeinde Wien und der Nahlenberg-Eisenbahngesellschaft am 10. Dezember 1885 abgeschlossenen Vertrages für die Erfüllung der von der letzteren übernommenen Verbindlichkeiten gegenüber der Gemeinde Wien aus Anlaß der Betriebsübernahme auf dieser Bahn solidarisch haftend eingetreten.

Die Gemeinde Wien hat der Nahlenberg-Eisenbahngesellschaft die Benützung der städtischen Straßengründe zum Baue und Betriebe dieser Bahn auf die Dauer von 50 Jahren, d. i. vom 20. Jänner 1885 bis dahin 1935 zugestanden und wurde weiters vereinbart, daß für die Benützung der städtischen Straßengründe zur Anlage und zum Betriebe dieser Pferdebahn von der genannten Gesellschaft an die Gemeinde Wien vom Tage des Baubeginnes an eine Abgabe zu entrichten ist, deren Höhe von der Gemeinde Wien von fünf zu fünf Jahren festgesetzt wird und für das 1. Quinquennium mit dem Betrage von 50 kr. per Meter Bahnlänge auf städtischen Straßengründen und Jahr bemessen wurde. Außerdem wurde die genannte Gesellschaft vertragsmäßig verpflichtet, zur Verbreiterung der Dichtensteinstraße die Häuser N.-Nr. 73, 75, 77, 79 und 81 einzulösen und zu demolieren. Die Gesellschaft ist aber noch weiter gegangen und hat auch die Häuser Nr. 83 und 85 angekauft und demoliert.

Diese Bahn, welche im Gemeindegebiete von Wien bis zum Liniental durchbrüche als Pferdebahn betrieben wird, wurde am 29. December 1885 eröffnet, nachdem die weitere Strecke vom Liniental nach Nußdorf schon am 29. Juli 1885 als Dampftramway dem Betriebe übergeben worden war. Sie ist im Gemeindegebiete von Wien theils ein-, theils doppelgleisig hergestellt und hat eine Streckenlänge von 2200 Meter und eine Geleislänge von 3570 Meter, wogegen die ebenfalls theils ein-, theils doppelgleisig hergestellte Dampftramway Liniental-Nußdorf eine Streckenlänge von 3450 Meter und eine Geleislänge von 4140 Meter aufweist. —

Was die sonstige Thätigkeit der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft betrifft, so wird hierüber Folgendes bemerkt:

Die im Vorjahre bereits erwähnten Projecte für die Führung neuer Tramwaylinien durch den V. und VI. Bezirk, abzweigend einerseits von der Margarethner Gürtelstraße durch die Arbeitergasse, Rampersdorfgasse, Wien- und Magdalenenstraße bis zur Operngasse und andererseits von der Pfeiffergasse in Sechshaus durch die Mollardgasse über die Pilgrambrücke und einmündend in die eben angeführte Linie in der Wienstraße, wurden durch die Gesellschaft einer entsprechenden Umarbeitung unterzogen und nunmehr mit der vorbezeichneten neuen Trace vom Gemeinderathe genehmigt. Die Zeitdauer der Benützung der Straßen für diese Anlagen im Wiener Gemeindegebiete hat der Gemeinderath mit 40 Jahren bemessen.

Weiters hat die Gesellschaft zur Erweiterung ihres Bahnnetzes noch folgende Projecte verfaßt und zur Genehmigung vorgelegt:

a) für die Führung einer Trambahn mit Dampftrieb von der Nußdorferlinie über die Triesterstraße und über Inzersdorf mit dem Anschlusse an die bereits concessionirte Localbahn Wien—Neudorf;

b) desgleichen von der Steinbauergasse über die Gürtelstraße bis zum Schlachthause St. Marg (gleichzeitig für den Schlachtviehtransport).

Auch diese zwei Projecte haben die Zustimmung des Gemeinderathes erhalten.

Dagegen hat der Gemeinderath den weiteren Projecten
 c) für eine Pferdebahn vom Hernalser Gürtel durch die Alsbachstraße nach Dornbach und

d) für die Herstellung eines Material-Verladebahnhofes vor der Schönbrunnerlinie seine Zustimmung aus dem Grunde versagt, weil die Bahnlinie Hernalser Gürtel—Dornbach mit dem bereits genehmigten Projecte der Wiener Tramway-Gesellschaft Kinderhospitalgasse—Alsbachstraße—Hernalser Hauptstraße collidierte, die Material-Verladestation vor der Schönbrunnerlinie auf Gürtelstraßengrund projectiert war und dieser Umstand die Durchführung der Gürtelstraße zu verzögern geeignet schien.

Noch ist zu bemerken, daß der Gesellschaft auch die Einlegung eines dritten Geleises in der Alsbachstraße für die Durchführung der genehmigten neuen Bahnlinie Währinger Gürtel—Sechshimmelgasse—Lichtensteinstraße bewilligt worden ist.

Das Bahnnetz der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft hatte mit Einschluß der Linien Lichtensteinstraße—Rufsdorf zu Ende des Jahres 1885 eine Ausdehnung von 23.₀₅₀ Kilometer und eine Geleiselänge von 31.₆₂₆ Kilometer. Der Wagenpark vermehrte sich um 27 sogenannte Mixtawagen und um 6 Dampfwagen, ferner wurden auch ein einspänniger Salonwagen und 4 achträderige Wagen versuchsweise von der Gesellschaft activiert. Der Pferdebestand war 368 Stück, hat sich daher im abgelaufenen Jahre um 53 Stück vermehrt. Außerdem standen 15 Locomotive in Verwendung, mit welchen die Strecken Westbahnlinie—Baumgarten und Sternwartestraße—Rufsdorf befahren wurden.

Auch die Frequenz hat sich erheblich gesteigert; es wurden nämlich 5,511.023 Passagiere gegen 4,355.823 im Vorjahre befördert. Die Betriebseinnahmen betragen 482.275 fl. gegen 383.970 fl. im Vorjahre, daher ein Mehrerträgnis von 98.305 fl. erzielt wurde.

B. Wagnfuhrwerk.

Bei den Fiakern und Einspännern ist hinsichtlich ihrer Anzahl auch in diesem Jahre keine Änderung eingetreten; hingegen ergaben sich mehrere Veränderungen in den Standplätzen.

So wurde der Wechselstandplatz für die Einspänner beim Hotel Union in der Rufsdorferstraße im IX. Bezirke aufgelassen und statt desselben ein Wechselstandplatz für 3 bis 4 Wagen vor den Häusern Nr. 4—6 in der Alsbachstraße geschaffen. Ferner wurde der Fiakerstandplatz vor dem Hause Nr. 4 Tuchlauben, I. Bezirk, aufgelassen und verfügt, daß beim sogenannten Schönbrunnerhause statt 5 Wagen 6 solche Aufstellung nehmen; weiters wurde der Platz am Peter längs des Hauses D.-Nr. 10 als provisorischer Standplatz für 8 Wagen bestimmt. Am Lobkowitzplatze und in der Augustinerstraße erfolgte die Reactivierung der aus Anlaß des Umbaues des Bürgerhospitalgebäudes seinerzeit verlegten Fiaker- und Einspännerstandplätze. Endlich wurde der Fiakerstandplatz in der Reichsrathsstraße vor den Häusern Nr. 1, 3 und 5 aufgelassen, und es sind in der Bartensteingasse vor den Häusern Nr. 13 und 15, sowie in der Lichtenfelsgasse an der Seite des Rathhauses, Ecke der Reichsrathsstraße, neue Standplätze geschaffen worden.

Was das Stellfuhrwerk betrifft, so dauerten auch im Berichtsjahre die ungünstigen Verhältnisse noch fort und hatten neuerliche Lizenzzurücklegungen zur Folge.

So wurden 9 Lizenzen der Route Wieden—Hernals respective Neubau—Hernals und 5 Lizenzen der Linie Schwechat—Wollzeile gänzlich zurückgelegt. Zu erwähnen ist auch, daß der Wiener General-Omnibus-Compagnie die Verlegung der für die Route Westbahn—Franz Josefs-Bahnhof bestimmten 5 Omnibuswagen auf die Route Westbahnhof—Schlickplatz und der 4 Lizenzen der Linie Südbahn—Franz Josefs-Bahnhof auf die Linie Südbahnhof—Schlüsselgasse bewilligt und dem Ferd. Eisler eine neue Stellfuhr-Concession für die Route Inzersdorf—Neustift—Triererstraße—Wieden erteilt worden ist.

Hinsichtlich des unnummerierten Lohnfuhrwerkes ist anzuführen, daß mit dem Erlasse der k. k. n.-ö. Statthalterei vom 17. April 1885 die Regelung dieses Gewerbes im Polizeirayon von Wien stattgefunden hat, womit vielfachen Beschwerden der Fiafer gegen den unbefugten Betrieb von derlei Fuhrwerken abgeholfen wurde, und daß der Standplatz in der Maximilianstraße für das unnummerierte Lohnfuhrwerk des Grand Hotel über Beschwerde der Fiafer der benachbarten Standplätze von der k. k. n.-ö. Statthalterei aufgehoben worden ist.

C. Donaucanal-Überfuhren.

Zu den in dem vorliegenden Berichtsabschnitte zu besprechenden Verkehrsmitteln gehören auch die Überfuhren über den Wiener Donaucanal. Solche wurden im abgelaufenen Jahre von der k. k. Statthalterei nach gepflogenen Einvernehmen mit der Gemeinde concessioniert, und zwar:

je eine Kollüberfuhr dem Johann Leeb a) oberhalb der Brigittabrücke, jedoch innerhalb der Spittelauerlinie, rechts unmittelbar oberhalb der Einmündung des Wolfsgrabencanals, links oberhalb der Adamek'schen Anlagen (am 7. März), b) zwischen der Krieglergasse im III. Bezirke und dem Schüttel im II. Bezirke, c) zwischen der Wassergasse im III. Bezirke und der Halmgasse im II. Bezirke (am 24. März),

dann eine Propellerüberfuhr dem Adolf Grafen Buonacorji di Pistoja in der Nähe des Kaiserbades für den Personenverkehr (am 3. September).

Diese Consense wurden in Gemäßheit des Erlasses der k. k. Statthalterei vom 24. September 1885 in das Wasserbuch eingetragen.

D. Passageordnung.

Zur Regelung des Verkehrs mit Velocipeds (Bicycles und Tricycles) wurde im Einvernehmen mit dem Magistrate und auf Grund der Genehmigung der k. k. n.-ö. Statthalterei vom 23. April 1885 von der k. k. Polizeidirection am 28. April desselben Jahres nachstehende für den Umfang des Wiener Polizeirayons gültige Fahrordnung erlassen:

I. Das Befahren der öffentlichen Straßen und Plätze mit Velocipeds ist nur solchen Personen gestattet, welche mit einem auf ihren Namen lautenden, von der k. k. Polizeidirection aus-

gefertigten, mit der Photographie des Inhabers versehenen und mit einer eigenen Nummer bezeichneten Erlaubnißscheine versehen sind.

Auf diesem Erlaubnißscheine sind auch die Straßen und Plätze bezeichnet, auf welchen das Velocipedfahren nicht gestattet ist.

II. Der Erlaubnißschein wird längstens auf ein Jahr und nur für Personen ausgefertigt, welche das 16. Lebensjahr überschritten haben und eine Bestätigung des Vorstandes eines in Wien rechtlich bestehenden Velocipedvereines beibringen, daß sie im Velocipedfahren gehörig geschult sind, und daß ihr Fahrzeug, welches in dieser Bestätigung kenntlich bezeichnet sein muß, zum Befahren öffentlicher Straßen geeignet ist.

III. Der Erlaubnißschein gilt nur für jene Person und für jene Zeit, auf welche derselbe lautet, und darf an eine andere Person nicht abgetreten werden.

IV. Der Velocipedfahrer ist verpflichtet, den Erlaubnißschein bei sich zu tragen und den Organen der k. k. Polizeibehörde auf Verlangen vorzuzeigen.

V. Für den Erlaubnißschein, der einer Stempelgebühr von 1 fl. unterliegt, ist außer den Druckkosten eine Gebühr von 3 fl. ö. W. zu Gunsten des Orts-Armensondes zu entrichten.

VI. Die Nummer des Erlaubnißscheines muß auch auf dem Fahrzeuge ersichtlich gemacht werden und ist letzteres zu diesem Behufe bei der Wiener k. k. Polizeidirection vorzuführen, welcher die diesfälligen Herstellungskosten von der Partei zu vergüten sind.

VII. Das Fahren mit Velocipeden ist nicht gestattet:

1. im I. Bezirke:

a) in dem innerhalb der inneren Begrenzung der Ringstraße und des Franz Josefs-Quai gelegenen Theile; b) in der Ringstraße und am Franz Josefs-Quai;

2. im II. Bezirke:

a) in der Laborstraße von der Ferdinandsbrücke bis zum Tabor; b) in der Asperngasse; c) in der Praterstraße, am Praterstern und im k. k. Prater; d) auf den Treppelwegen längs der beiden Ufer des Wiener Donaucanales;

3. im III. Bezirke:

a) in der Landstraßer Hauptstraße; b) auf dem Rennwege am Allerheiligens- und Allerseelestage;

4. im IV. Bezirke:

a) in der Wiedner Hauptstraße von der Elisabethbrücke bis zur Schleismühlgasse; b) in der Favoritenstraße;

5. im V. Bezirke:

a) in der Margarethenstraße; b) in der Hundsthurmerstraße;

6. im VI. Bezirke:

a) in der Gumpendorferstraße von der Lastenstraße bis zur Rauniggasse; b) in der Mariahilferstraße; c) in der Magdalenenstraße vom Getreidemarkt bis zur Engelgasse;

7. im VII. Bezirke:

in der Westbahnstraße;

8. im VIII. Bezirke:

a) in der Lerchenfelderstraße; b) in der Josefstädterstraße; c) in der Aunerspergstraße; d) in der Landesgerichtsstraße;

9. im IX. Bezirke:

a) in der Alferstraße bis vor die Hernalsfer Linie; b) in der Währingerstraße bis zur Linie; c) in der Rufsborferstraße; d) in der Viechtensteinstraße;

10. im X. Bezirke:

a) in der Himbergerstraße; b) in der Simmeringerstraße; c) in der Lagenburger Hofallee;

11. im Polizeibezirke Meidling:

a) in der Fortsetzung der Hundstürmerstraße vor der Linie; b) in der Schönbrunner Hauptstraße bis zur Lobkowitzbrücke; c) in der Strongasse zwischen der Lainzerstraße und Schönbrunner Hauptstraße; d) in der Meidlinger Hauptstraße von der Philadelphiabrücke bis zur Lobkowitzbrücke; e) in der Hengendorfer Hofallee, in den Hofstraßen außerhalb des k. k. Lustschlosses Schönbrunn von Meidling nach Hiezing;

12. im Polizeibezirke Sechshaus:

a) in der Schönbrunnerstraße; b) in der Schönbrunner Hofallee; c) in der Sechshäuser Hauptstraße von der Gumpendorfer Linie bis zur Gemeindegasse; d) in der Mühlbachgasse; e) in der Plankengasse; f) in der Linzer Poststraße; g) auf dem Schmelzer Exercierplatze; h) in der Märzstraße; i) in der Hütteldorferstraße bis zum Stationsgebäude der Tramway in Breitensee;

13. im Polizeibezirke Ottakring

in Neulerchensfeld:

a) in der Hauptstraße; b) in der Gürtelstraße; c) in der Thaliastraße; d) in der Grundsteingasse;

in Ottakring:

a) in der Hauptstraße; b) in der Eisnerstraße;

in Hernals:

a) in der Hauptstraße; b) in der Ottakringerstraße; c) in der Rosensteingasse; d) in der Dorotheergasse;

in Dornbach:

in der Hauptstraße;

in Neuwaldegg:

in der Hauptstraße;

14. im Polizeibezirke Döbling:

in der Döblinger Hauptstraße;

15. im Polizeibezirke Währing:

a) in der Gürtelstraße; b) in der Herrngasse; c) in der Hauptstraße; d) in der Schulgasse; e) in der Krenzgasse; f) in der Kirchengasse; g) in der Martinsstraße; h) in der Marktgasse; i) in der Lederergasse; k) in der Feldgasse; l) in der Gersthofstraße; m) in den Hauptstraßen in Weinhaus und Gersthof;

16. in Simmering:

in der Hauptstraße bis zum Hauptportale des Centralfriedhofes am Allerheiligen- und Allerfealentage.

Im Falle der Nothwendigkeit kann die Polizeidirection auch andere Straßen als solche bestimmen, in denen das Velocipedfahren nicht gestattet ist.

VIII. Auf allen Straßen und Plätzen, wo Märkte abgehalten werden, oder auf denen sich die Marktfuhrwerke aufstellen, ist während der Dauer dieser Benützung das Velocipedfahren nicht gestattet.

IX. Bei größeren Militärzügen, Leichenbegängnissen, kirchlichen oder sonstigen feierlichen Umzügen und überhaupt überall dort, wo ein größerer Zusammenfluß von Menschen stattfindet, dürfen die hievon berührten Straßen nicht befahren oder gekreuzt werden.

X. Die Velocipedfahrer dürfen nur die Fahrbahn benützen, und es ist denselben das Befahren der Gehwege, Trottoirs, Reitsteige und Gartenanlagen verboten.

XI. Im allgemeinen darf nur mit mäßiger Geschwindigkeit gefahren werden.

Vom Beginne der öffentlichen Straßenbeleuchtung bis zur Morgendämmerung ist diese Fahrgeschwindigkeit noch weiters zu ermäßigen.

XII. In jenen Straßenstrecken oder an jenen Stellen, wo das leichte Fuhrwerk nur im Schritte fahren darf, haben auch die Velocipedfahrer dieses langsame Tempo einzuhalten.

XIII. Bei starkem Nebel und in abschüssigen Straßen ist das Velocipedfahren gänzlich verboten.

XIV. Es ist links zu fahren, links auszuweichen und rechts vorzufahren, wenn das Vorfahren überhaupt ohne Verkehrsstörung und ohne Erhöhung der erlaubten Fahrgeschwindigkeit (XI.) möglich ist.

XV. Der Velocipedfahrer hat auf die ihm entgegenkommenden Reit- und Wagenpferde zu achten, und falls diese stutzig werden oder deren Lenker wegen Gefahr des Scheuwerdens derselben durch Zeichen zur Vorsicht mahnt, sofort abzusitzen und sein Fahrzeug den Augen der Pferde möglichst zu entziehen.

XVI. Den Wägen des Allerhöchsten Hofes und den Fuhrwerken der Feuerwehr muß ganz ausgewichen werden und es hat nöthigenfalls der Velocipedfahrer abzusitzen.

XVII. Bei gemeinsamen Fahrten dürfen die Velocipedfahrer nicht nebeneinander fahren, hintereinander aber nur in Distanzen von mindestens 20 Metern.

XVIII. Der Velocipedfahrer hat erforderlichen Falles insbesondere bei der Wendung und Kreuzung der Straßen die Passanten mittelst eines in entsprechender Entfernung hörbaren Signales zu warnen und zu diesem Ende ein Pfeifchen mit sich zu führen.

XIX. Das zu verwendende Fahrzeug darf nicht glänzend polirt und muß mit einer Bremsvorrichtung sowie mit einer Laterne versehen sein. Letztere ist vom Beginne der öffentlichen Straßenbeleuchtung bis zur Morgendämmerung und bei Nebel (XIII.) zu beleuchten.

XX. Die Nichtbeachtung dieser Anordnungen wird nach der kaiserlichen Verordnung vom 20. April 1854, R.-G.-Bl. Nr. 96, bestraft, nach Umständen kann auch der Erlaubnißschein eingezogen, beziehungsweise als ungiltig erklärt werden.

Bis 31. December 1885 wurden von der k. k. Polizeidirection für den Wiener Polizeirayon 167 Erlaubnißscheine an Velocipedfahrer ausgefertigt.

Im Jahre 1885 wurden 213 Gewölbsportale und Schaukästen, 63 Sonnenschutzplatten ohne Portal und 218 Gaslaternen (bei Portalen oder sonst bei Geschäftslocalitäten) bewilligt.