

229. Werkstätten Dietikon. Nach Einsicht einer Vorlage der Schweiz. Nordostbahn und eines Antrages der Direktion der öffentlichen Arbeiten

beschließt der Regierungsrat:

I. An das schweiz. Post- und Eisenbahndepartement ist zu schreiben:

Unterm 9. Oktober 1896 erhalten wir von der Direktion der Schweiz. Nordostbahn einen Situationsplan im Maßstab 1:1000 über die neue Werkstättenanlage in Dietikon, nebst Abschriften der unter obigem Datum an das Post- und Eisenbahndepartement gerichteten Eingabe und des zwischen der Nordostbahn und der Gemeinde Dietikon abgeschlossenen diesbezüglichen Vertrages.

Der Gemeinderat Dietikon findet sich in seiner Bernehmlassung über die Vorlage zu keinen Bemerkungen veranlaßt.

Im Allgemeinen können auch wir uns mit derselben einverstanden erklären.

Im Speziellen sind von uns folgende Begehren zu stellen:

1. Unterführung der neuen Straße von Dietikon nach Weiningen und Geroldswil.

In erster Linie müssen wir darauf aufmerksam machen, daß die Sohle derselben, d. h. die Straßenfahrbahn, tiefer zu liegen kommt als das Rimmathochwasser bei der Neppischmündung, und daher unbedingt während größern Hochwassern unter Wasser gesetzt werden wird.

Wir müssen deshalb verlangen, daß gleichzeitig ein Notübergang, der bei solchen Ereignissen benutzt werden kann, erstellt werde, sei es, daß der Uebergang bei 11,120 für Notfälle als fahrbarer Uebergang beibehalten werde oder dann die Parallelstraße rechts der Bahn als öffentliche Straße bis zum Uebergang bei 10,780 weiter geführt werde.

Ferner haben wir zu bemerken, daß die Straßenanlage nach dem Projekte der Nordostbahn erheblich teurer zu stehen kommt, als nach unserem Projekt.

Unser Projekt für eine Straße I. Klasse (nach unserem Straßengesetz also vom Kanton zu bauende) von Dietikon nach Weiningen wurde bereits im Jahre 1894 ausgearbeitet, im Januar 1895 durch unsere Direktion der öffentlichen Arbeiten den Gemeinden zur Bernehmlassung zugestellt und im Februar 1896 von uns genehmigt. Die Ausschreibung im Sinne von § 22 des zürcherischen Gesetzes betreffend die Abtretung von Privatrechten erfolgte im kantonalen

Amtsblatt vom 5. Mai 1896. In diesem Projekte war die Benutzung des bisherigen Ueberganges à niveau bei km 11,120 vorgesehen. Die Kronenbreite der Straße war zu 5,0 m, die Gebietsbreite zu 6,5 m angenommen.

In Anbetracht der durch die Verlegung der Reparaturwerkstätten nach Dietikon veränderten Verhältnisse sahen wir uns jedoch veranlaßt, die Brückenbreite von 5 auf 5,7 m zu erhöhen, und werden wir auch der zwischen der Linmat und dem Dorfe Dietikon liegenden Straßenstrecke eine um 0,5 m größere Breite geben, als ursprünglich vorgesehen.

Es ist nun leicht ersichtlich, daß die Straßenstrecke von der Brücke über den Boller'schen Fabrikkanal bis zur Wiedervereinigung mit unserem Projekt links der Bahn bei 11,120 nach dem Projekte der Nordostbahn erheblich mehr kosten wird, als nach unserem ursprünglichen Projekt. Für diese Mehrkosten und für den Unterhalt außergewöhnlicher Anlagen (Brücke samt Widerlagern, Entwässerungskanal, Beleuchtung) hat uns gegenüber die Nordostbahn aufzukommen, in der Meinung, daß es ihr unbenommen sein soll, ihrerseits die Gemeinde Dietikon zu gewissen Leistungen zu verpflichten, wie dies übrigens laut der bereits eingangs erwähnten Abschrift eines bezüglichen Vertrages schon geschehen ist. Verbindlich ist dieser Vertrag für uns nicht und können wir auf den Inhalt desselben, soweit derselbe weiteren öffentlichen Interessen zuwiderläuft, keine Rücksicht nehmen.

So können uns die für die Straßenunterführung bei 11,285 angenommenen Dimensionen nicht befriedigen. Die Unterführung erhält eine Länge von 60 m und ist schon aus diesem Grunde die angenommene Lichtweite, wenn sie auch der ursprünglich für die offene Straßenstrecke angenommenen Gebietsbreite von 6,5 m entspricht, unbedingt zu gering. Die Zufahrten von der Dorfseite her sind unübersichtlich. Ferner wird, wenn wir auch als selbstverständlich voraussetzen, daß für Entwässerung gesorgt werde, von einer befriedigenden Trockenhaltung der Straße in der Unterführung nicht die Rede sein können. Wir kommen daher dazu, für die Unterführung die Anlage von zwei Trottoiren von je 2 m Breite und eine gesamte Lichtweite von 10 m verlangen zu müssen.

Auch die Lichthöhe von 4 m ist für eine Straße I. Klasse zu klein, und müssen wir eine solche von 4,5 m verlangen.

Beim Straßeneinschnitte links der Bahn, von der Unterführung gegen die Station, ist der Verpflichtung der Nordostbahn, eine Einschnittsbreite von 6,5 m, auf Fußweghöhe gemessen, zu Grunde zu legen. Die Mehrkosten für eine allfällige Verbreiterung sind wir zu übernehmen bereit. Im Uebrigen sind die Straßen nach unseren Normalprofilen anzulegen.

Um die Sache etwas zu vereinfachen, erklären wir uns eventuell bereit, die Ausführung der Straßenstrecke von der Kanalbrücke bis zu der im Plane rot bandirten rechtsseitigen Bahngebietsgrenze, deren Länge ungefähr derjenigen der nun nicht zur Ausführung kommenden Strecke gegen den Niveauübergang bei km 11,120 entspricht, trotz der infolge größerer Erdarbeit höhern Kosten inklusive Expropriation übernehmen zu wollen.

Bezüglich der Vollendung der Unterführung und der Zufahrtsrampe links der Bahn beantragen wir eine Frist bis Ende des Jahres.

Um jedoch unsere neue Straße schon vorher dem Verkehr öffnen zu können, müssen wir verlangen, daß die Parallelstraße von km 11,120 (bestehender Uebergang) bis 11,285 (neue Staatsstraße) auf den Zeitpunkt der Vollendung der Brücken und der Straße nach Weiningen, welche etwa in den Monat Juni fallen dürfte, ebenfalls fertig erstellt und provisorisch an den Niveauübergang bei 11,120 angeschlossen werde.

Ueber die definitive Gestaltung der Unterführung gewärtigen wir noch eine Spezialvorlage.

2. Uebergang für Fußgänger.

Die neue Straße wird namentlich behufs Verbindung der Gemeinden Detweil, Geroldswuil und Weiningen mit der Bahnstation Dietikon erstellt und sind deshalb diese Gemeinden wegen dem durch die Unterführung bedingten Umweg von zirka 200 m bei uns vorstellig geworden.

Wir schlagen vor, den Uebergang bei 11,120 für Fußgänger beizubehalten.

3. Keppischbrücken. Die bestehende Keppischbrücke hat nur eine lichte Weite von 12 m, während alle bei der mit Bundessubvention ausgeführten Keppischkorrektur erstellten Brücken eine Weite von mindestens 14 m haben. Im Jahre 1878 reichte das Hochwasser nahezu bis an die Eisenkonstruktion der Bahnbrücke. Es wäre deshalb angezeigt gewesen, anlässlich des Ersatzes der alten Konstruktionen durch neue, von welchem Vorhaben wir leider bis vor einigen Tagen nichts wußten, diese Brücken möglichst höher zu legen.

Wir müssen verlangen, daß bei den neuen Brücken auf die Hochwasser mehr Rücksicht genommen werde und gewärtigen auch hier noch die Vorlage der Spezialpläne.

II. Mitteilung an die Direktion der Schweiz. Nordostbahn, an Herrn Kontrollingenieur Glauser in Fluntern, an den Gemeinderat Dietikon und an die Direktion der öffentlichen Arbeiten.
