



Staatsarchiv des Kantons Zürich

Regierungsratsbeschlüsse seit 1803 online

<http://www.staatsarchiv.zh.ch/query>

Signatur	StAZH MM 3.11 RRB 1897/0268
Titel	Tössdurchstich.
Datum	11.02.1897
P.	97–100

[p. 97] A. Unterm 25. Juni 1896 hat der Regierungsrat beschlossen, dem Gemeinderat Bauma, der Direktion der Tössalpbahn und dem Initiativkomite für eine Normalbahn Urikeron–Bauma, von dem Bericht der Direktion der öffentlichen Arbeiten über die Verlegung des Tössbettes ob Bauma Kenntnis zu geben und diese Interessenten eingeladen, sich über dasselbe und ihre Beteiligung auszusprechen.

B. Mit Zuschrift vom 8. August 1896 erklärte die Direktion der Tössalpbahn unter Vorbehalt der Beschlußfassung des Verwaltungsrates sich mit dem Durchstichprojekt, sowie mit den der Tössalpbahn im Bericht zugemuteten Leistungen einverstanden, immerhin unter Geltendmachung einer Reihe von Vorbehalten mit Bezug auf die Linienführung, die zu erstellenden Bauten der neuen Bahnlinie und die Kostenbeteiligung.

C. Das Initiativkomite Urikeron–Bauma beschloß laut Mitteilung vom 11. August 1896, den diesem Unternehmen zugedachten, dem Wegfall zweier Brücken über die Töss entsprechenden Beitrag von 40,000 Fr. zu leisten, in der Voraussetzung, daß die nachgesuchte staatliche Subventionierung ihres Unternehmens erfolge. Durch Beschluß vom 17. November 1896 hat der Kantonsrat die Staatsbeteiligung unter Bedingungen zugesichert. Nach Bedingung 7 werden die 40,000 Fr. am Subventionsbetragnis in Abzug gebracht.

D. Mit Zuschrift vom 28. August 1896 ließ sich auch der Gemeinderat Bauma dahin vernehmen, das Projekt des Durchstiches sowol als das der Bahnverlegung genieße seine volle Zustimmung, er wüschte indessen, daß das neue Tössbett etwas mehr von den Häusern zur „Höhle“ weggerückt werde, damit eher auf der rechten Seite der Töss von der Brücke der Sternenbergstraße ein Fahrweg in die verlassene Eisenbahnlinie, welche künftig als Straße nach Blaketen dienen solle, erstellt werden könne. Ferner wünscht der Gemeinderat, daß die Straße von Sternenberg von dem Uebergang über das neue Tössbett geradlinig in die Tössthalstraße beim Schönthal geführt werde. Was dann eine Beitragsleistung der Gemeinde anbetrifft, so anerkennt der Gemeinderat mit Rücksicht auf die bedeutende Verbesserung der Lage des Dorfes Bauma eine solche schuldig zu sein, weist aber anderseits auf die Schuldenlast und neue unabweisbare Ausgaben der Gemeinde hin. Immerhin hofft der Gemeinderat, von der Gemeindeversammlung die Zustimmung zu einer Subvention von 10,000 Fr. erlangen zu können gegen unentgeltliche Abtretung des alten Fluß- und Straßengebiets.

E. Zur Besprechung, der von der Tössalpbahn und dem Gemeinderat Bauma vorgebrachten Begehren ordnete die Direktion auf den 23. September 1896 eine Konferenz verbunden mit Augenschein an. Dabei zeigte es sich, daß den Wünschen der Tössalpbahn wie des Gemeinderates Bauma mit Bezug auf Abänderungen am Projekt entsprochen werden kann. Dem Gemeinderat wurde auseinandergesetzt, daß seine Beitragsofferte denn doch den großen Vorteilen für die Ortschaft Bauma nicht entspreche und über das alte Tössbett vor Durchführung der Baute, namentlich des Grunderwerbes, nicht wol verfügt werden könne,

während der Gemeinderat auf die bedeutenden Ausgaben für Eisenbahnen, Straßen, Wasserversorgung, Kanalisation hinwies, welche die Gemeinde teils schon gehabt, teils in nächster Zeit zu beschließen habe. Auf den Erwerb des alten Töß- und Straßengebiets setzt die Gemeinde Wert, um den Uebergang desselben in Privatbesitz zu verhindern, aus dem es nicht mehr leicht für öffentliche Zwecke erhältlich wäre.

Die Direktion der Tößthalbahn und der Gemeinderat Bauma wurden eingeladen, die Angelegenheit dem Verwaltungsrat resp. der Gemeindeversammlung vorzulegen und definitive Erklärungen über ihre Beteiligung abzugeben. Gleichzeitig erteilte die Direktion der öffentlichen Arbeiten Auftrag zur Ausarbeitung einer definitiven Projektvorlage.

F. Als auf erfolgte Anfrage die Gemeindskanzlei Bauma antwortete, der Antrag des Gemeinderates an die Gemeindeversammlung vom 11. Oktober 1896 laute auf einen Beitrag von 10,000 Fr., in der Meinung, daß das alte Töß- und Straßengebiet der Gemeinde zu Eigentum überlassen werde, sah sich die Direktion am 9. Oktober 1896 zu der Erklärung veranlaßt, ein Beschluß in dieser Form könnte nicht angenommen werden, indem derselbe der Konferenz vom 23. Sept. 1896 absolut keine Rechnung trage; überhaupt könne jetzt schon über das alte Töß- und Straßengebiet nicht verfügt werden, dagegen solle die Gemeinde bei Veräußerung des nach Durchführung der Fluß- und Straßenbauten noch verfügbaren ehemaligen Töß- und Straßengebiets das Vorrecht haben.

G. Der mit Begleitschreiben vom 14. Oktober 1896 eingesandte Auszug aus dem Protokoll der Gemeindeversammlung vom 11. Okt. 1896 lautet:

Der Gemeinderat findet, es sei den Verhältnissen angemessen, hiemit der Gemeindeversammlung eine Subvention von 10,000 Fr. zu beantragen an den von der Direktion der öffentlichen Arbeiten des Kantons Zürich geplanten Tößdurchstich zwischen der Au und der Höhle oberhalb Bauma mit Verlegung der Tößthalbahnlinie auf das linke Ufer vom Bahnhof an bis zum Seewadel untere folgenden Bedingungen:

1. Daß dagegen der Gemeinde nach Herstellung der diesfalls auszuführenden Fluß-, Eisenbahn- und Straßenbauten und (eventuell) Einführung des Gublenbaches das dann noch vorhandene alte Töß- und Straßengebiet, mit Ausnahme des Flußgebietes unterhalb des zu erstellenden Ueberfallwehres als Eigentum überlassen werde.

2. Daß das verlassene Tößthalbahngebiet von der Straße in der Blaketen an bis zu der Stelle, wo es von der neuen Töß durchschnitten wird, der Gemeinde zur Benutzung als Fahrweg unentgeltlich abgetreten werde, in der Meinung, daß von da an der Hochwasserdamm der Töß als Fahrweg benutzt werden könne und eine entsprechende Einmündung in die Straße I. Klasse bei der Höhle erstellt werde.

3. Daß letztgenannte Straße von der Brücke an in einer den Verkehrsverhältnissen entsprechenden geraden Richtung unterhalb des „Schönthals“ in die Tößthalstraße eingeführt werde.

Eventuell: Wenn die erste Bedingung von dem h. Regierungsrat nicht angenommen werden könnte, so würde sich die Gemeindesubvention auf 5000 Fr. reduzieren, unter Vormerknahme des mit Zuschrift der Direktion der öffentlichen Arbeiten vom 9. Oktober anbotenen Vorkaufsrechtes.

Dieser Antrag ist ohne Diskussion von der zahlreichen Versammlung mit Einmütigkeit angenommen worden.

Diesem Beschlusse ist beizufügen:

1. Daß demselben vorgängig die Zivilgemeinde Bauma beschlossen hat, an die Gemeindesubvention von 5000 Fr. einen Beitrag von 2000 Fr. zu leisten und zu Händen des Staates jetzt schon eine Kaufsofferte von 5000 Fr. für das alte Töß- und Straßengebiet bei Veräußerung desselben zu machen.

2. Daß dann die politische Gemeinde das Vorrecht der Erwerbung des benannten Territoriums der Zivilgemeinde überlassen hat.

H. Die Direktion der Tößthalbahn gab mit Zuschrift vom 19. Oktober 1896 folgende Erklärung ab:

Indem wir Bezug nehmen auf die am 23. September 1896 stattgefundene Konferenz in Bauma und auf die seither erfolgte Besprechung mit Herrn Kantonsingenieur Schmid über die in gedachter Konferenz unerledigt gebliebenen Differenzpunkte, beehren wir uns, auf Grund der erwähnten Besprechung die Erklärung abzugeben, daß wir nunmehr dem Projekt der Bahnverlegung zustimmen, nachdem die in unserem Schreiben vom 8. August erwähnten Vorbehalte in der Weise geordnet sind, daß die Linienführung im Seewadel gemäß unserem Antrag mit Radien von 300 m in Aussicht genommen und die Erstellung eines offenen Durchlasses von 4 m lichter Weite über den Wallenbach samt gemauerter Schale zwischen dem Bahn- und Straßendurchlaß zugestanden ist.

Dabei erklären wir uns im Weitern bereit, gemäß der Besprechung mit Herrn Kantonsingenieur Schmid, die Beschotterung der neuen Bahnstrecke, sowie die Lieferung und Verlegung des neuen Oberbaues, einschließlich des durch Verlängerung der Linie erforderlichen Oberbaumaterials, selbst zu übernehmen, gegen eine Entschädigung von 15,000 Fr., wobei es die Meinung hat, daß uns gestattet würde, den zur Beschotterung erforderlichen Kies aus dem jetzigen Tößbett an Ort und Stelle zu nehmen.

Die Durchführung der Expropriation, sowie die Erstellung des Unterbaues samt allen Nebenanlagen, einschließlich eines provisorischen Bahnübergangs über das neue Flußbett während der Bauzeit, würde zu Lasten des Tößdurchstiches fallen, wobei unseerseits die hierfür erforderlichen Geleiseverschiebungen übernommen würden.

An die Kosten dieser Bahn- und Flußverlegung sind wir zufolge unserer Erklärung vom 8. August 1896 bereit, einschließlich des Altwertes der Brücke bei Bauma, 8000 Fr. in bar zu leisten und die Eisenkonstruktion der in Wegfall kommenden Brücke im Seewadel dem Staate zur Verfügung zu stellen. //

[p. 99] Am 30. Oktober 1896 folgte sodann die Mitteilung, daß der Verwaltungsrat der Tößthalbahn in seiner Sitzung vom 28. Oktober mit den in obiger Zuschrift vom 19. Oktober enthaltenen Vorschlägen sich einverstanden erklärt habe.

Zu diesen Beschlüssen ist folgendes zu bemerken:

J. Die von der Gemeinde Bauma offerirten 10,000 Fr. zerfallen in zwei Hälften, welche scharf auseinander zu halten sind. 5000 Fr. werden als außerordentlicher Beitrag an die Ausführung der für die Gemeinde so wichtigen Tößverlegung, neben dem durch ein neues Korrektionsgesetz festzusetzenden Anteil der Gemeinde an den Korrektionskosten zugesichert und 5000 Fr. als Wert des ihr zu überlassenden alten Töß- und Straßengebiets angeboten. Dieser Verkaufswert bildet eine Baueinnahme, um welche die Nettokosten, an welche auch der Bund beitragen wird, sich reduzieren, während der außerordentliche Beitrag der Gemeinde die Subvention des Bundes nicht berührt. Wie schon wiederholt dem Gemeinderat Bauma auseinander gesetzt wurde, kann zur Zeit nicht über das nach Durchführung der Bauten disponible Terrain verfügt werden, ein Teil desselben muß ohne allen Zweifel an die Expropriaten abgetauscht werden, sollen diese nicht durch die Straßenverlegung benachteiligt und die Expropriationskosten wesentlich gesteigert werden. In dieser Beziehung können also keine Verpflichtungen eingegangen werden; dagegen kann das dem Gemeinderat zugesicherte Vorrecht auf das nach Durchführung der Bauten – namentlich des Grunderwerbes – noch verfügbare ehemalige Töß- und Straßengebiet bestätigt werden.

Ueber Bedingung 2 ist folgendes zu sagen:

Zur Zeit zweigt der Kirchweg Blaketen–Bauma von der Blaketen-Straße unterhalb der Bahn ab, führt durch die Wiese des Heinrich Wirt (zirka 170 m), dann der Bahn entlang (zirka 230 m mit zirka 1 m Breite) und mündet schließlich in die Austraße. Von diesem Weg zweigen bei km 25,9 und 26 der Tößthalbahn Fußwege mit Bahnübergängen ab, welche in die Bergweid und die Waldung von Jak. Kägi, Schuster, in der Au führen. Wenn nun die Gemeinde Bauma durch Ueberlassung des frei werdenden Bahnggebietes von der Blaketenstraße abwärts statt eines Fußweges einen Fahrweg anlegen kann, so darf sie die

Erledigung derjenigen Forderungen auf sich nehmen, welche trotz dieser neuen Straße für Umweg etc. infolge Unterbrechung der bisherigen Kommunikation durch den Tößdurchstich geltend gemacht werden. Noch ist zu bemerken, daß die nur 2,5 m breite Krone des Tößdammes zur Aufnahme eines Fahrweges nicht genügt, sondern auf 3,5 m verbreitert werden muß. Die Mehrkosten, hauptsächlich Grunderwerb, sind von der Gemeinde zu übernehmen.

Bedingung 3. Es ist einleuchtend, daß die Straße von Sternenbergr korrigiert werden muß, weil die durch den Tößübergang bedingten Krümmungen nach der Verlegung der Töß als völlig unbegründet erscheinen müßten. Diese Verbesserung der Straßenrichtung ist als Korrektion einer Straße I. Klasse auf Rechnung des Kantons auszuführen, nicht als Bestandteil der Tößkorrektion und war deshalb im Durchstichprojekt vom Juni 1896 nur angedeutet. Die Kosten (Steinbett und Bekiesung) bei einer Gebietsbreite von 10 m von neuem Bahnübergang bis zur Einmündung in die Tößthalstraße werden zirka 2000 Fr. betragen. Das Projekt für diese Straßenkorrektion nimmt Rücksicht auf eine längs dem Bahnhof, als Fortsetzung der untern Bahnhofstraße, jedoch ohne staatliche Beteiligung zu erstellende Straße. Die Korrektion der Sternenbergerstraße bedingt ferner die geradlinige Durchführung der Austraße über das alte Tößbett bis in die Tößthalstraße mit Durchlaß für den Gublenbach. Die Ausführung liegt der Gemeinde ob.

K. Die Direktion der Tößthalbahn wird nach ihrer Erklärung vom 19. Oktober 1896 entsprechend den Ausführungen im Bericht zum Regierungsbeschuß vom 25. Juni 1896 für den Wegfall der Rekonstruktion der Tößbrücke ob der Station Bauma und als Wert der Eisenkonstruktion 8000 Fr. bezahlen, welche als Baueinnahme zu behandeln sind, und die Brücke bei Seewadel dem Unternehmen der Tößkorrektion überlassen, Die Uebernahmssumme von 15,000 Fr. für die Beschotterung der neuen Bahnstrecke, für die Lieferung und das Verlegen des Oberbaues entspricht den von uns hiefür ausgesetzten Beträgen.

L. Auf Grund der Unterhandlungen ist nun ein definitives Projekt aufgestellt, dessen Ausführung nach Abzug der zugesicherten Leistungen zu 125,000 Fr. veranschlagt ist. Es dürfte damit eine in jeder Beziehung befriedigende Lösung, die namentlich auch die bauliche Entwicklung der Gemeinde Bauma fördern wird, gefunden sein. Dieselbe wird ohne Zweifel auch die Zustimmung der Bundesbehörde erlangen und die Ausführung durch eine Bundessubvention unterstützt werden.

Nach Einsicht eines Antrages der Direktion der öffentlichen Arbeiten
beschließt der Regierungsrat:

I. Dem von der Direktion der öffentlichen Arbeiten vorgelegten Projekte für den Tößdurchstich ob Bauma mit Verlegung der Bahnanlage von Seewadel bis Bauma, sowie für Korrektion der Straße I. Klasse von Sternenbergr vom neuen Tößübergang bis in die Tößthalstraße beim Schönthal wird die Genehmigung erteilt und die Direktion der öffentlichen Arbeiten vorläufig zur Durchführung des Grunderwerbes ermächtigt.

II. Ebenso wird der außerordentliche Beitrag der Gemeinde Bauma von 5000 Fr. – außer ihrem gesetzlichen Anteil an den Korrektionskosten – gemäß den obigen Ausführungen der Direktion der öffentlichen Arbeiten angenommen und ihr das nach der Bahnverlegung disponibel werdende Bahngebiet von der Blaketenstraße abwärts überlassen, sowie die Benützung der Krone des rechtseitigen Tößdammes auf zirka 120 m von der Sternenbergrstraße aufwärts als Fahrweg gestattet mit der Verpflichtung seitens der Gemeinde, diesen Fahrweg als öffentliche Straße innert drei Monaten nach Entfernung des Bahnüberbaues zu erstellen und allfällige Forderungen für Umweg etc., welche infolge Unterbrechung der bisherigen Kommunikationen durch den Tößdurchstich trotz dieser neuen Straße geltend gemacht werden sollten, von sich aus zu erledigen. Ferner wird der

Gemeinde bei Veräußerung nach Durchführung der Fluß- und Straßenbauten verfügbaren ehemaligen Töß- und Straßengebietes ein Vorzugsrecht eingeräumt.

III. Den Vereinbarungen mit der Direktion der Tößthalbahn über Verlegung der Bahnlinie von Seewadel bis Station Bauma und über die Beitragsleistung der Bahngesellschaft an den Tößdurchstich, wie sie in dem Schreiben der Direktion der Tößthalbahn vom 19. Oktober 1896 niedergelegt sind, wird ebenfalls die Genehmigung erteilt.

IV. An den schweizerischen Bundesrat wird folgende Eingabe gerichtet:

Mit den beiliegenden Akten übersenden wir Ihnen das Projekt für einen Tößdurchstich ob Bauma verbunden mit Verlegung der Tößthalbahn von Seewadel bis Bauma und ersuchen Sie, an die Ausführung dieser Bauten eine Bundessubvention bewilligen zu wollen. Die Vorlage besteht aus einem Situationsplan von Seewadel bis Station Bauma, einem Längenprofil des Durchstichs und der Ueberführung der Straße nach Sternenber, einem Normalprofil und dem Voranschlag.

Diesen Akten fügen wir folgende Bemerkungen bei:

Das Hochwasser der Töß vom 9./10. März des abgelaufenen Jahres hat an mehreren Stellen Uferabbrüche verursacht; die bedeutendsten sind die in der Serpentine oberhalb Bauma km 4,695 bis 4,87 r, 4,965–5,15 l, 5,2–5,315 l und 5,38–5,52 r; Wuhung, Vorland, Damm und Kulturland, von km 5,06–5,15 l auch ein Teil der Straße I. Klasse wurden weggerissen und bei km 5,375 das linkseitige Widerlager der Bahnbrücke zum größern Teil zerstört, so daß die Eisenkonstruktion sich senkte und der Bahnverkehr unterbrechen wurde. Die Schädigungen traten ganz an denselben Stellen und nahezu in gleichem Umfang wie 1876 ein, obschon von den in Bauma und den umliegenden Ortschaften aufgeborenen Hilfsmannschaften zum Schutze der schwerbedrohten Ortschaft mit aller Anstrengung gearbeitet wurde, wie sich Ihr Oberbauinspektorat, das noch am 10. März auf die Schreckensbotschaft sich in Bauma einfand, selbst überzeuete. Während und nach der Katastrophe verlangten die Behörden der aufs äußerste erschreckten Gemeinde Erstellung soliderer Schutzwehren (aus Stein) in diesen starken Krümmungen oder noch besser; Abschneiden der Kurven durch einen Durchstich. Nach beiden Richtungen wurden nun Untersuchungen angestellt und für den Ausbau des jetzigen Flußlaufes mit Steinpflästerungen eine Kostensumme von 63,000 Fr. herausgerechnet. Wenn nun auch mit diesem Betrag die Wuhungen mit erhöhter Sicherheit erstellt werden können, so bleibt doch immernoch die Gefahr des Austretens der Töß unmittelbar oberhalb des Dorfes, // [p. 100] wenn deren Bett durch Eisgang oder Schneeweheten verstopft werden sollte, welche Gefahr im Februar 1889 sehr bedrohliche Gestalt annahm.

Das Durchstichprojekt, welches wir Ihnen vorlegen, zeigt sehr günstige Richtungsverhältnisse; eine lange Gerade und Kurven mit 250 m Radius. Die Verkürzung des Flußlaufes beträgt 221,89 m, das entsprechende Gefäll mußte, da das Flußgefäll ohnehin ein starkes, 9‰, ist, in einem Absturz konzentriert werden. In den Kurven kommt ein einfaches Profil mit 16 m Sohle und bis über Mittelwasser gepflästerte zweifüssige Böschungen zur Anwendung.

Die günstigen Richtungsverhältnisse waren nur möglich durch Verlegung der Tößthalbahn vom Seewadel bis zur Station Bauma auf die linke Seite der Töß mit Unterdrückung der zwei Flußübergänge und einer Verlängerung der Bahn um 38,5 m, worüber die Direktion der Tößthalbahn eine spezielle Vorlage Ihnen noch einreichen wird.

Die Kosten sind wie folgt veranschlagt:

1. Durchstich km 4,696–5,584,35 Länge	666,46 m.
Grunderwerb	20,000
Erdarbeit	39,900
Faschinenarbeit	12,200
Pflästerungen und Sohlenversicherungen	19,855
Kunstabauten	<u>15,450</u>

107,405

2. Bahnverlegung, km 25,309–26,925 Länge	1643 m	
Grunderwerb	10,000	
Erdarbeiten	11,960	
Kunstbauten	8,660	
Oberbau (laut Uebernahmsofferte der Tößthalbahn)	<u>15,000</u>	45,620
3. Vorarbeiten und Bauleitung zirka 7%		11,000
4. Unvorhergesehenes zirka 10%.		<u>15,975</u>
	Summa	<u>180,000</u>
Hievon gehen ab folgende Baueinnahmen:		
Beitrag der Eisenbahngesellschaft Uerikon-Bauma für Wegfall von zwei Tößbrücken		40,000
Beitrag der Tößthalbahn, Wegfall der Rekonstruktion der Tößbrücke ob der Station Bauma		8,000
Wert der Bahnbrücke Seewadel		2,000
Wert des alten Tößbettes		5,000
	Total	<u>Fr. 55,000</u>
	Somit Netto-Baukosten	<u>Fr. 125,000</u>

Der Beitrag der Bahngesellschaft Uerikon-Bauma wird von der durch Kantonsratsbeschuß vom 17. November 1896 diesem Unternehmen zugesicherten Subvention in Abzug gebracht. Sollte wider Erwarten dieses Unternehmen nicht zur Ausführung gelangen und der Beitrag von 40,000 Fr. dahin fallen, so würden die Kosten des Tößdurchstiches auf 165,000 Fr. ansteigen. Wir ersuchen aber die Bundessubvention auf Grund der Voranschlagssumme von 125,000 Franken festzusetzen in der Meinung, daß für den unwahrscheinlichen Ausfall dieser Einnahme eine Nachsubvention nicht verweigert werde. Das Durchstichprojekt mit Bahnverlegung kostet also 62,000 Fr. mehr als der Ausbau des bestehenden Flußlaufes; wir halten aber diese Mehrausgabe durch die bedeutend größere Sicherheit, welche dieses Projekt für die aufstrebende Ortschaft Bauma unzweifelhaft bietet, vollständig gerechtfertigt und hoffen zuversichtlich, daß auch Sie diesen Standpunkt teilen und diesem Werk Ihre kräftige Unterstützung werden zukommen lassen.

Da die Baute äußerst dringlich geworden, beabsichtigen wir, mit derselben sofort zu beginnen und hoffen zuversichtlich, dieselbe im Laufe des Jahres 1897 vollenden zu können. Wir hegen deshalb auch die bestimmte Hoffnung, die uns zuge dachte Bundessubvention mit der Bauvollendung erwarten zu dürfen.

V. Mitteilung an das Initiativkomite der Bahn Uerikon-Bauma in Hinweil, an den Gemeindrat Bauma, die Direktion der Tößthalbahn und die Direktion der öffentlichen Arbeiten, unter Rückschluß der Akten.

[Transkript: OCR (Überarbeitung: ssi)/29.09.2014]