



Staatsarchiv des Kantons Zürich

Regierungsratsbeschlüsse seit 1803 online

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

Signatur	StAZH MM 3.12 RRB 1898/1252
Titel	Strassen.
Datum	16.06.1898
P.	415–416

[p. 415] Nach Einsicht eines Antrages der Direktion der öffentlichen Arbeiten beschließt der Regierungsrat:

I. An den Bundesrat ist zu schreiben:

Mit Verfügung vom 24. Mai 1898 hat Ihr tit. Eisenbahndepartement eine Vorlage der Direktion der schweizer. Nordostbahn betreffend Unterführung der neuen Straße von Dietikon nach Weiningen bei 11,287 km in Dietikon genehmigt mit dem Vorbehalt: „Die Lichtweite der Unterführung sei in Uebereinstimmung mit der für die neue Straße von Weiningen nach Dietikon angenommenen Gebietsbreite auf 7 m, die Lichthöhe auf mindestens 4,20 m zu vergrößern.“

So sehr wir das Entgegenkommen des tit. Eisenbahndepartementes gegenüber der Vorlage der Nordostbahn, welche eine Lichtweite von nur 6,5 m und eine lichte Höhe von nur 4 m gewähren wollte, anerkennen, so können wir uns doch damit nicht zufrieden geben und halten wir uns für verpflichtet, die Angelegenheit Ihrer h. Behörde vorzulegen mit dem Ersuchen:

„Sie wollen entscheiden, daß unserem von Anfang an aufgestellten und festgehaltenen Begehren gemäß die fragliche Unter- // [p. 416] führung auf alleinige Kosten der Nordostbahn in einer Breite von 10 m und einer lichten Höhe von 4,5 m erstellt werde.“ Aus dem Tenor der Verfügung des tit. Eisenbahndepartementes scheint hervorzugehen, daß die Festsetzung der Breite auf 7 m durch den Umstand veranlaßt wurde, daß auch die Zufahrtsstraße nur 7 m Gebietsbreite habe; das tit. Departement scheint der Ansicht zu sein, es sei für die Durchfahrt eine größere Breite als für die Straße nicht nötig. Dieses Motiv ist aber nicht zutreffend, die Straße bedarf keiner Trottoire, wol aber die Durchfahrt. Auf der offenen Straße werden die Fußgänger durch die Fuhrwerke nicht gefährdet, sie sehen dieselben von weit her kommen und können nach beiden Seiten ungehindert ausweichen. Nicht so aber bei einer 60 m langen Durchfahrt, da ist ein Schutz der Fußgänger gegen die Fuhrwerke durch Anbringung von Trottoiren durchaus notwendig. Auch darauf haben wir seinerzeit zur Begründung unserer Forderung von Trottoiren hingewiesen, daß trotz Entwässerung eine befriedigende Trockenhaltung der Durchfahrt nicht zu erzielen sein werde.

Wenn nun zwei Trottoire angebracht werden und die Fahrbahn noch genug Raum bieten soll, damit zwei Fuhrwerke aneinander vorbeifahren können, so darf die gesamte lichte Weite nicht weniger als 10 m betragen.

Wir weisen ferner darauf hin, daß jetzt schon der Fuß- und Fährverkehr auf dieser Strecke ein gar nicht unbedeutender ist. Diese Durchfahrt bildet die einzige Verbindung des ganzen großen Gebietes rechts der Bahnlinie und der Limmat, darin die Gemeinden Weiningen, Geroldswil, Oetwil, mit der Station, dem Dorfe, den industriellen Etablissements von Dietikon. Die Verbindung ist eine neue; vor kurzem erst sind Straße und Limmatbrücke eröffnet worden; zwei bisher so gut wie vollständig getrennte Landesteile sind dadurch in nahe Beziehung gesetzt worden; es ist nach allen unter ähnlichen Verhältnissen gemachten Erfahrungen mit Sicherheit zu erwarten, daß im Laufe einiger Jahre diese Verbindung ein Anwachsen der Gemeinden rechts der Limmat und damit eine wesentliche Vermehrung des

Verkehrs zur Folge haben wird. Dietikon selbst ist ebenfalls in raschem Aufblühen begriffen. Auf diese für eine nicht ferne Zukunft mit aller Sicherheit zu erwartende Sachlage soll aber bei der Bemessung der Dimensionen der Durchfahrt Rücksicht genommen werden; sie soll nicht nur zur Not dem momentanen Bedürfnis genügen.

In Bezug auf die nötige Höhe berufen wir uns auf die unter ähnlichen Verhältnissen anderwärts gemachten Erfahrungen, welche zeigen, daß 4,2 m für solchen Verkehr, wie er hier zu erwarten ist, ungenügend sind.

Was endlich die Tragung der Kosten betrifft, so ist folgendes in Betracht zu ziehen: Nach Art. 15 des Eisenbahngesetzes stund es dem Kanton zu, die neue Straße Weiningen–Dietikon über die Bahnlinie zu führen, ohne daß der Gesellschaft eine Entschädigung zu bezahlen gewesen wäre; ihr allein wären zur Last gefallen alle diejenigen Kosten, welche aus den hiedurch notwendig werdenden Vorkehrungen zum Schutz der Bahn erwachsen wären.

Die Straße war anfänglich mit Benützung des bestehenden Niveauübergangs bei 11,120 km projektirt. Dieser Niveauübergang wurde nicht gestattet, sondern dafür die Durchfahrt anboten. Die Straße hatte sich dieser Veränderung anzubequemen; sie wurde aber dadurch in ihren Verhältnissen verschlechtert und es wurden deren Kosten beträchtlich erhöht. Wir wären berechtigt, von der Nordostbahn den Ersatz dieser Mehrkosten zu verlangen; wenn wir nun darauf verzichten und anerbieten, die Kosten der Straße in der neuen Richtung bis zur Durchfahrt selbst zu tragen, so dürfen wir um so mehr verlangen, daß die Durchfahrt in gehörigen Dimensionen erstellt werde. Wir dürfen es auch deshalb um so bestimmter verlangen, als ein weiteres Opfer dadurch gebracht werden mußte, daß alle und jede Uebergänge von 10,790 bis 13,020 km, insbesondere als Folge des Baues der Reparaturwerkstätten der Nordostbahn, unterdrückt werden, an deren Stelle nun diese einzige Durchfahrt tritt. Es sollte doch wol selbstverständlich sein, daß wenn einer Privatgesellschaft das Recht gegeben wird, in dieser Weise über die öffentlichen Wege zu verfügen, die bequemen und nahen Zugänge zu schließen, die Verlegung von Straßen unter Verschlechterung und Verteuerung derselben zu verlangen, sie auf der andern Seite auch die Pflicht haben sollte, auf ihre Kosten dann wenigstens für einen möglichst richtigen Ersatz zu sorgen, durch welchen dieser Einbruch in die Interessen des Verkehrs wieder tunlichst ausgeglichen werde.

Wir ersuchen Sie, unserm eingangs gestellten Begehren zu entsprechen.

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