

354. Strassen. A. Mit Regierungsbeschluß vom 29. April 1897 wurde die Direktion der öffentlichen Arbeiten ermächtigt, für die Erstellung einer Straße II. Klasse von der Straße I. Klasse in den Hirsäckern, Gemeinde Wettswil, bis zur Bahnstation Bonstetten, sowie für teilweise Korrektur der Straße I. Klasse No. 2 Wettswil-Bonstetten die erforderlichen Projekte ausarbeiten zu lassen.

B. Unterm 2. Oktober 1897 hat die Direktion der öffentlichen Arbeiten die inzwischen angefertigten Vorarbeiten im Sinne von § 4 der Verordnung betreffend das Verfahren bei Klassifikation, Bau und Korrektur von Straßen II. Klasse bezw. § 6 lit. a des Straßengesetzes, dem Bezirk Affoltern zugestellt.

C. Der Bezirksrat Affoltern hat am 15. Januar 1898 beschlossen:

1. Die Ausführung der Korrektur der Straße I. Klasse No. 2 Wettswil-Bonstetten auf dem Gebiete der Gemeinde Wettswil nach den vorliegenden Plänen wird dem h. Regierungsrat zur Genehmigung empfohlen.

2. Demselben wird weiter beantragt, die projektirte Verbindungsstraße mit der Eisenbahnstation als Straße II. Klasse zu erklären, in der Meinung, daß das Projekt im Sinne der Begründung sub 3 auszuführen ist.

D. Dem fact. Teil des Bezirksratsbeschlusses ist zu entnehmen:

a) Laut Zuschrift des Gemeinderates vom 15. November 1897 habe die Gemeindeversammlung Wettswil den vorliegenden Plänen im Allgemeinen die Genehmigung erteilt und zugleich beschlossen, es sei die projektirte Verbindungsstraße II. Klasse mit der Station Bonstetten mit möglichster Beförderung auszuführen.

b) Die Gemeinde Bonstetten habe in ihrer Versammlung vom 12. Dezember 1897 mit Bezug auf das neue Straßenprojekt von den Hirsäckern bis zur Bahnstation Bonstetten beschlossen:

1. Sich an dem Bau einer neuen Straße von der Station bis in die Hirsäcker, Gemeinde Wettswil, nach dem jetzt bestehenden Projekte nicht zu beteiligen.

2. Sofern die neue Straße bei der Gartenwirtschaft des Herrn Koch zur Sonne ihren Anfang nehme, so sei die Gemeinde indessen geneigt, schenkungsweise an sämtliche Kosten einen Beitrag von 1000 Fr. zu leisten. Zu weitergehenden Leistungen könne sie sich nicht entschließen, weil der Bau der Straße für sie absolut kein Bedürfnis sei und einzig und allein den Interessen der Gemeinde Wettswil Rechnung getragen werde. Es sei daher auch vollkommen gerechtfertigt, daß die Gemeinde Wettswil den größten Teil der Kosten trage, wie sie § 9 des Straßengesetzes vom 20. August 1893 genau bestimme.

c) Zur Begründung des Bezirksratsbeschlusses wird angeführt:

1. Die neue Verbindungsstraße vermittle den Verkehr von Wettswil zur Station Bonstetten auf bedeutend näherem Wege; die umfangreiche Backsteinsfabrik mit den projektirten Arbeiterhäusern auf Territorium der Gemeinde Wettswil erhalte eine bessere und nähere Verbindung mit der Gemeinde selbst.

2. Die Verbindungsstraße entspreche hinsichtlich der Bedeutung und Anlage den Anforderungen an eine Straße II. Klasse.

3. Was das Projekt selbst anbelange, so empfehle es sich, dem Wunsche der Gemeinde Bonstetten zu entsprechen, die neue Verbindung bei der Eisenbahnstation in die Straße I. Klasse No. 3 einmünden zu lassen unter Weglassung der Abzweigung auf den Stationsplatz. Dabei werde als zweckmäßig erachtet, der Straße ungefähr von der Gemeindegrenze Wettswil-Bonstetten an bis zur Einmündung in die Straße I. Klasse No. 3 eine geradere Richtung zu geben, d. h. die projektirte Kurve möglichst zu verkleinern.

4. Bezüglich der Baute sei die Gemeinde Bonstetten selbstverständlich verpflichtet, dieselbe auf ihrem Gebiete auszuführen (§ 8 Abs. 2 des Straßengesetzes) und müsse sich der Bezirksrat vorbehalten, die Frage, ob und eventuell inwieweit die Gemeinde Wettswil im Sinne von § 9 des Straßengesetzes an diese Kosten beitragspflichtig sei, erst nach Vollendung der Baute, wenn eine sichere Baukostenrechnung vorgelegt werden könne, zu entscheiden.

E. Mit Rücksicht auf den Vorschlag des Bezirksrates Affoltern (siehe D c 3), der Straße II. Klasse von der Gemeindegrenze bis zur Einmündung in die Stationsstraße (No. 3 Bonstetten) eine etwas geradere Richtung zu geben und weil die Auffüllung für die Straße II. Klasse fast ausschließlich aus den Abgrabungen für die Korrektur der Straße I. Klasse Wettswil-Bonstetten gedeckt werden muß und somit der Gedanke nahe lag, auch die Korrektur der Straße I. Klasse gegen Entschädigung den Gemeinden zu überbinden, hat der Kantonsingenieur auf Veranlassung der Direktion der öffentlichen Arbeiten am 26. März 1898 unter Zuzug der Gemeindevorstände Wettswil und Bonstetten einen Augenschein abgehalten.

Dabei einigte man sich bezüglich der Richtung der Straße dahin, daß die Brücke über den Friedgraben noch einige Meter mehr nach Süden verlegt werden und die Straße von der Einmündung der Stallfouerstraße auf dem Stationsplatz bis in die Nähe der Gemeindegrenze eine gerade Richtung erhalten solle.

Das Projekt wurde dementsprechend geändert und den Interessenten am 16. Mai 1898 auf dem Lokale vorgewiesen. Die Vertreter beider Gemeindebehörden fanden dasselbe den Verhandlungen vom 26. März 1898 entsprechend und es waren beide Gemeindebehörden und der anwesende Statthalter, Herr Studler, darin einig, daß an demselben festgehalten werden solle. Dagegen ergab sich, daß die Gemeinde Bonstetten die von Wettswil an sie gestellte Beitragsforderung von 1500 Fr. in der Gemeindeversammlung vom 24. April 1898 abgelehnt hatte.

Seitens der Vertreter des Gemeinderates Bonstetten wurde nun der Wunsch geäußert, es möchte diesem auch das abgeänderte Projekt behufs erneuter Antragstellung an die Gemeinde zugestellt werden, womit sich auch die Vertreter von Wettswil einverstanden erklärten.

Von Wettswil wurde eine abermalige Zustimmung nicht gewünscht.

F. Die abgeänderten Vorarbeiten wurden mit Verfügung der Direktion der öffentlichen Arbeiten vom 23. Mai 1898 nochmals

dem Bezirksrat Affoltern zu Handen der Gemeinde Bonstetten zugestellt.

G. Der Gemeinderat Bonstetten berichtet mit Schreiben vom 16. Juni 1898 an den Bezirksrat, daß er in Ausführung des bezirksrätlichen Auftrages vom 27. Mai auf Sonntag den 12. Juni 1898 eine Gemeindeversammlung behufs Beschlußfassung über die Angelegenheit einberufen habe, allein wegen allzugeringer Beteiligung sei die Versammlung nicht beschlußfähig gewesen. Er hätte nun allerdings zu einer zweiten Versammlung einladen können, allein er habe dies der ungünstigen Witterung wegen während der Heuenszeit nicht getan, da voraussichtlich an einem schönen Sonntag sich wiederum Niemand eingefunden hätte. Uebrigens sei er zum Voraus von der Nutzlosigkeit eines solchen Vorgehens überzeugt, indem die Stimmung für die Erstellung fraglicher Straße sich in Bonstetten sehr verschlimmert habe. Voraussichtlich würde der gemeinderätliche Antrag, an die neue Straße einen Beitrag von 1500 Fr. zu leisten, verworfen, da dem gegenüber ein Minderheitsantrag gestellt werde. Wenn nun die Gemeinde Wettswil die von Bonstetten schenkungsweise offerirte Summe von 1000 Fr. nicht acceptiren wolle, so sei der Gemeinderat Bonstetten in der Lage, gegen einen allfälligen Beschluß des Bezirkrates betreffend Baupflicht zu recurriren. Wie schon früher angeführt, erwachse der Gemeinde Bonstetten durch den Bau der projektirten Straße absolut kein Nutzen, im Gegentheil werde dadurch der größere Teil des Dorfes vom Verkehr abgeschnitten.

Der Gemeinderat Wettswil erklärt in seiner Bernehmlassung vom 1. Juli unter Verweisung auf die bisher in Sachen ergangenen Verhandlungen und unter Anführung der Tatsache, daß die Erstellung der in Frage liegenden Straße für Wettswil ein dringendes Bedürfnis sei, Wettswil übernehme den Bau der ganzen Straße Bruggen-Station, falls an die Erstellungskosten 50 % zugesichert und Bonstetten überhaupt verpflichtet werde, sich an den Kosten zu beteiligen. Die definitive Festsetzung des Tracé, sowie die Verteilung der Kosten werde den Oberbehörden überlassen.

Der Bezirksrat Affoltern hat in Bestätigung der in seinem Beschluß vom 15. Januar 1898 enthaltenen Begründung und aus folgenden weiteren Gründen:

1. Es kann keinem Zweifel unterstellt werden, daß der Bau der in Frage liegenden Straße von der Straße I. Klasse Wettswil-Bonstetten bis zur Eisenbahnstation Bonstetten nach den vorliegenden Plänen mit Berührung der mechanischen Ziegelfabrik Wettswil ein Bedürfnis ist für die Gemeinde Wettswil und daß daher die Gemeinde Bonstetten auch zu verpflichten ist, die Baute auf ihrem Gebiete auszuführen. Da diese Kosten indessen verschiedener Faktoren wegen nur ungenau vorausberechnet werden können (zu bestimmendes Tracé, Landentschädigung etc.), so kann die Frage darüber, welchen Beitrag die Gemeinde Wettswil an die Baukosten den Gemeinde Bonstetten zu leisten habe, erst nach Vollendung der Baute und Vorlegung einer genauen Baurechnung entschieden werden.

2. Was nun das Tracé für die neue Straße anbelangt, so liegt es, obschon sich die Gemeinde Wettswil nach Projekt I zufrieden geben würde, vorab im Interesse der Gemeinde Bonstetten, daß Projekt II in Verbindung mit der Bonstetter Stationsstraße kommt und ausgeführt wird,

am 13. Juli 1898 beschlossen:

1. Der bezirksrätliche Beschluß vom 15. Januar 1898 wird bestätigt, in der Meinung, daß die in Frage liegende Straße nach dem Projekt II zu erstellen und in die II. Klasse aufzunehmen ist.

2. Ueber die Frage, welchen Beitrag Wettswil an die Baukosten im Sinne von § 9 des Straßengesetzes zu leisten habe, wird erst nach vollendeter Baute entschieden und im übrigen von der Erklärung der Gemeinde Wettswil, daß sie geneigt sei, den Bau auch auf dem Gemeindebann Bonstetten unter gemachten Vorbehalten auszuführen, am Protokoll Vormerk genommen.

H. Gegen den Bezirkratsbeschluß vom 13. Juli 1898 recurrirt der Gemeinderat Bonstetten mit Eingabe vom 30. Juli 1898 an den Regierungsrat, das Begehren stellend, der Regierungsrat möchte die vorliegenden Straßenprojekte nicht genehmigen und dem Beschluß des Bezirkrates Affoltern keine Folge geben.

Zur Begründung wird angeführt:

Wie § 7 des Straßengesetzes ausdrücklich bestimme, könne die Gemeinde durch den Bezirksrat unter Vorbehalt des Recurses an

den Regierungsrat zum Bau von Straßen II. und III. Klasse angehalten werden, wenn hiefür ein besonderes Bedürfnis vorliege. Für die Gemeinde Bonstetten sei kein Bedürfnis vorhanden, neben der schon bestehenden Straße I. Klasse eine Parallelstraße erstellen zu helfen. Es könne keineswegs nachgewiesen werden, daß eine neue Straße für Bonstetten auch nur den geringsten Nutzen habe, ja eher das Gegenteil sei der Fall. Aber auch für die Gemeinde Wettswil sei fragliche Straße absolut kein Bedürfnis, denn der Verkehr mit der Bahnstation sei nicht derart, daß er ernstlich in Betracht kommen könne, und überdies sei die in Aussicht genommene Abkürzung so gering, daß sich die hohen Baukosten nicht rechtfertigen würden. Uebrigens sei zu bemerken, daß das neue Straßenprojekt erst aufgetaucht sei, nachdem die mech. Ziegelfabrik erstellt worden. Durch Erstellung obiger Fabrik sei das Steuerkapital der Gemeinde Wettswil um 200,000 Fr. angewachsen, und es wäre dieselbe gewiß in der Lage, einen bequemen Fußweg oder eine Verbindungsstraße mit dieser Fabrik herzustellen, ohne die Gemeinde Bonstetten in ganz ungerechtfertigter Weise zu behelligen.

J. Der Gemeinderat Wettswil bringt in seiner Rekursbeantwortung vom 11. August 1898 Folgendes vor:

Nach seiner Ansicht stehe Bonstetten im gegenwärtigen Zeitpunkt ein Rekursrecht nicht mehr zu. Die Pflicht zur Beteiligung sei schon durch Bezirksratsbeschuß vom 15. Januar 1898 festgesetzt worden.

Bonstetten bestreite hauptsächlich das Bedürfnis für Erstellung der projektirten Straße. Er habe schon in seiner ersten Zuschrift an den Bezirksrat (am 8. Dezember 1896) die Gründe näher auseinander gesetzt, welche die Gemeinde Wettswil zu dem Beschlusse veranlaßten, die Straße zu erstellen. Indem der Regierungsrat durch Beschuß vom 29. April 1897 die Aufnahme bewilligt, habe er diese Gründe gutgeheißen.

Wettswil sei nicht in der Lage, Straßen zu bauen, die kein Bedürfnis seien. Es habe noch 20,000 Fr. Schulhausschulden zu decken und sei genötigt, für eine lange Reihe von Jahren 4 0/00 Schulsteuern zu erheben, manche Gemeindebewohner hätten jährlich größere Beträge an die Entwässerungskosten zu bezahlen, und die neue Straße werde der Gemeinde eine Last von etwa 7000 Fr. aufbürden, was bei nicht ganz 600 Steuerfaktoren ohne den Zins 12 0/00 Steuern ausmache.

Bonstetten habe ungefähr doppelt so viele Steuerfaktoren und brauche nicht 2 0/00, um einen Beitrag von 1500 Fr. leisten zu können. Es werde wol niemand glauben, daß eine Gemeindeversammlung sich einstimmig so große Opfer auflade, wenn sie nicht der Ueberzeugung wäre, daß ein Bedürfnis vorliege.

Bonstetten habe übrigens anfänglich die Bedürfnisfrage auch nicht aufgeworfen. Wie der Gemeinderat im Rekurse selber schreibe, habe die Gemeinde am 12. Dezember 1897 nur beschlossen, sie könne sich an dem bestehenden Projekt (das direkte Verbindung mit dem Güterschuppen der Station bezweckte) nicht beteiligen; sie habe Verlegung der Straße gewünscht, aber nicht gefunden, die Straße sei überflüssig; erst ein halbes Jahr später habe sie sich zu dieser Ueberzeugung durchgerungen.

Gemäß den Wünschen von Bonstetten habe Wettswil die Zustimmung zur Abänderung der Pläne gegeben, so daß die Straße nach Projekt II bei der Gartenwirtschaft Koch einmünde. Später sei auf Wunsch Bonstettens das Trace bis zur Grenze Wettswil nochmals geändert und auf Zureden von Herrn Kantonsingenieur Schmid von den Vertretern Bonstettens versprochen worden, für Botirung eines Beitrages von 1500 Fr. zu wirken, während sie nun gar nichts mehr geben wollen. Dies sei der Dank dafür, daß Wettswil auf jeden Wunsch Bonstettens sofort nachgab. Der Hauptgrund zu dieser Aenderung sei, daß auf Bonstettergebiet eine noch größere Ziegelfabrik habe gebaut werden sollen, als diejenige in Wettswil. Große Komplexe Landes seien unter Vorbehalt angekauft worden. Die neue Straße wäre dieser Fabrik wegen des Verkehrs gegen Zürich auch dienlich gewesen. Leider sei das Projekt nicht zur Verwirklichung gekommen, daher die gereizte Stimmung.

Bonstetten behaupte, es habe die projektirte Straße auch nicht den geringsten Nutzen für die Gemeinde. Dies sei nun ganz und gar nicht richtig. Die Fortsetzung der projektirten Straße sei die eigentliche Stationsstraße für das Dorf Bonstetten und führe, zwischen den beiden Hauptstraßen liegend, direkt ins Zentrum des Dorfes,

und die Zukunft werde lehren, daß viele Bewohner Bonstettens mit ihrem Fuhrwerk nach Zürich die neue Straße benützen werden, weil sie kürzer und bequemer sei als die bestehenden.

Bonstetten tue dergleichen, als ob es gar nicht beteiligt wäre bei der Ziegelfabrik Wettswil, die allerdings ihren Grundbesitz in Wettswil versteuern müsse. Da von den zirka 80 Arbeitern mehr als die Hälfte in Bonstetten wohne und also dort auch an die Gemeindelasten beitragen werde, so könne das leicht zu tragende Opfer, das die Gemeinde bringen solle, noch weniger ins Gewicht fallen. Für die Arbeiter von Bonstetten her sei eine Straße gegen die Fabrik ebenfalls von Wert, da bis jetzt eine richtige Verbindung mangle.

Anderer Gemeinwesen müßten wegen ihrer Arbeiterbevölkerung Schulhäuser bauen und neue Quartiere erstellen und Bonstetten solle an die wenigstens 50,000 Fr. Einkommen, die ein Teil seiner Bevölkerung jährlich aus der Fabrik ziehe, ganze 1500 Franken wagen! Vom großen Mehrwert des Landes wollten die Beteiligten erst bei der Expropriation sprechen.

Er wiederhole, daß die Erstellung der projektirten Straße für Wettswil ein absolutes Bedürfnis sei. Wenn auch Bonstetten nicht im gleichen Grade ein Interesse daran habe, so ziehe doch ein großer Teil seiner Einwohner Nutzen davon.

Die Opfer, die Wettswil bringe, bedeuteten für das kleine Wettswil einen vielmal höhern Betrag, als Bonstetten zugemutet werde. Das steuerbare Vermögen letzterer Gemeinde sei von 1871 bis 1895 um volle 51,8 % gestiegen, dasjenige von Wettswil aber um 26,2 % gefallen. Es zeige das, daß Bonstetten sich in zunehmendem Wohlstande befinde, Wettswil dagegen, wie allbekannt, schwere Wunden erhalten habe. Wenn sich die Gemeinde aufraffe und zur Sicherung einer günstigen Entwicklung große Opfer bringen wolle, so hoffe er, dieses Bestreben werde bei den Oberbehörden Anerkennung finden, und glaube er auch zuversichtlich, es werde der Beschluß des Bezirksrates betreffend Ausführung der Straßenbaute und nachherige Verteilung der Kosten vom Regierungsrat geschützt werden.

K. Der Bezirksrat Affoltern beantragt in seiner Vernehmlassung vom 15. August 1898 Abweisung des Rekurses unter Hinweis auf die in seinem Beschlusse vom 15. Januar enthaltene Begründung, sowie gestützt auf den Inhalt der Vernehmlassung des Gemeinderates Wettswil vom 11. August. Dadurch sei die Bedürfnisfrage seiner Ansicht nach doch gewiß zur Genüge beleuchtet, dennoch aber uehme er Veranlassung, noch auf folgende weitere Tatsachen zu verweisen:

Die Gemeinde Bonstetten habe bis jetzt keine Straße zu der auf dem Gebiete der Gemeinde Wettswil bestehenden mech. Ziegelfabrik, die hart an seiner Grenze und zum Teil auf ihrem Gebiet erstellt sei, und doch habe es mit dieser per Fuhrwerk (Warenbezüge u. s. w.) mehr Verkehr als Wettswil selbst; ferner schicke es mehr Arbeiter in das Etablissement als Wettswil und darum habe die Gemeinde Bonstetten ein nicht unbedeutendes Interesse daran, daß eine Straße erstellt werde mit Einmündung in die Straße vom Dorf Bonstetten nach der Eisenbahnstation bei der Ausmündung der Straße I. Klasse von Stallikon auf die Station Bonstetten. Aus diesen Gründen halte auch der Bezirksrat daran fest, daß das Projekt in diesem Sinne ausgeführt werde; immerhin werde der Direktion der öffentlichen Arbeiten gerne überlassen, das Trace nach ihrem Gutfinden nach rechts oder links zu verlegen.

Bonstetten habe auch schon dadurch eine Verpflichtung, bei der Baute mitzuwirken und dadurch andern Gemeinden eine richtige Verbindung mit der Eisenbahnstation zu ermöglichen, weil es durch die auf seinem Gebiete liegende Eisenbahnstation unzweifelhaft Vorteile besitze, nämlich höhere Preise des in der Nähe liegenden Landes, größeres Steuerkapital durch erstellte Häuser in der Nähe derselben (zirka 50,000 Fr.). Ohne Zweifel werden sich diese Vorteile nach Erstellung der fraglichen Straße noch erhöhen durch Neubauten an derselben; bereits werde das Land daselbst zu Bauplatzpreisen angeschlagen.

Er seinerseits fände es daher als ein Unrecht, wenn man Wettswil verunmöglichen wollte, eine richtige Verbindung mit der Fabrik sowol wie mit der Eisenbahnstation herzustellen, besonders da es erhebliche Opfer bringen wolle und die Straße auch auf dem Gebiete der Gemeinde Bonstetten zu bauen bereit sei.

Was nun speziell die Verlegung der Baukosten anbetreffe, so sei es doch gewiß nur gerechtfertigt, dieselbe erst nach Vollendung der Arbeit vorzunehmen, weil ja die Größe derselben zum Voraus nicht bestimmt werden könne.

Zum Schlusse erlaube er noch darauf aufmerksam zu machen, daß Bonstetten gegen den Beschluß des Bezirksrates vom 15. Januar 1898 nicht recurriert habe und ihm eigentlich ein Rekursrecht nicht mehr zustände.

Die Direktion der öffentlichen Arbeiten berichtet:

1. Die projektirte Verbindungsstraße Station Bonstetten-Wetzweil beginnt unmittelbar bei der Station Bonstetten an der Straße Stallikon-Station Bonstetten und mündet in der Bruggen, 560 m nördlich von der Straßenkreuzung im Schachen (Kreuzung der Straßen I. Klasse Stallikon-Station Bonstetten und Bonstetten-Wetzweil) in die Straße I. Klasse Bonstetten-Wetzweil aus. Ihre Länge beträgt 660 m. Dieselbe bietet für Wetzweil eine Abkürzung der Verbindung mit der Station Bonstetten um 200 m und soll zugleich die neue Ziegelfabrik mit dem öffentlichen Straßennetz verbinden. Dem Projekt ist eine Kronenbreite von 5 m und eine Gebietsbreite von 6,5 m zu Grunde gelegt.

2. Projekt I verläuft zunächst annähernd parallel zur Bahulinie, biegt sodann nach rechts ab und zieht sich dann in gerader Richtung gegen die Straße I. Klasse Bonstetten-Wetzweil, um mit einer nach links abbiegenden Kurve an diese anzuschließen. Das Längenprofil weist bis zum Friedgraben ein Gefäll von 0,25 ‰, dann auf zirka 250 m Länge 1,5 ‰ Steigung, und zum Schluß auf zirka 150 m Länge 4,5 ‰ Steigung auf.

3. Projekt II verläuft von der Einmündung der Stallikonerstraße auf den Stationsplatz bis in die Nähe der Gemeindegrenze bezw. des Friedgrabens geradlinig, biegt hier etwas nach rechts ab und zieht sich dann wieder in gerader Richtung gegen die Straße I. Klasse Bonstetten-Wetzweil, um wie Projekt I mit einer nach links abbiegenden Kurve an diese anzuschließen. Die Gerade zwischen dem Friedgraben und der Straße I. Klasse Bonstetten-Wetzweil ist gegenüber dem Projekt I etwas mehr nach Süden geschwenkt, so daß die Friedgrabenbrücke etwas näher an die Gemeindegrenze zu liegen kommt.

Das Längenprofil ist ähnlich dem von Projekt I.

4. Mit dem Bau dieser Verbindungsstraße ist eine teilweise Korrektur der Straße I. Klasse Wetzweil-Bonstetten auf zirka 400 m Länge in Aussicht genommen. Durch Tieferlegung derselben bei der Einmündung der neuen Verbindungsstraße um zirka 1,8 m und etwelche Erhöhung oberhalb würde das Gefäll dieser Straßenstrecke sehr befriedigend ausgeglichen; anstatt der gegenwärtigen Steigungen von zirka 5 und 2 ‰ erhält man eine gleichmäßige Steigung von 3 ‰.

Projekt II weicht von Projekt I insofern etwas ab, als bei ersterem die Ase zur Schonung einer Reihe Bäume etwas talwärts gerückt wurde.

Bei der Korrektur der Straße I. Klasse ergibt sich ein sehr großes Quantum überschüssiges Material, das aber Alles zur Auffüllung der Dämme der Verbindungsstraße Verwendung findet. In den Voranschlägen ist daher die Verbindungsstraße mit der Hälfte der Lösungs- und Transportkosten belastet worden.

5. Die Kosten von Projekt I sind folgendermaßen veranschlagt:

	Str. I. Kl. No. 2 Wetzweil	Verbindungsstr. II. Kl. inkl. Abzweigung auf den Stationsplatz
	Fr.	Fr.
1. Expropriation	294. 60	2,675. 12
2. Erdarbeiten	2,388. 54	2,291. 04
3. Kunstbauten	115. —	2,377. 71
4. Steinbett und Befiesung	2,249. — *)	5,340. —
5. Schutzwehren, Marken	15. —	230. —
6. Unvorhergesehenes	437. 86	1,086. 13
	<u>5,500. —</u>	<u>14,000. —</u>

Die Gesamtkosten betragen mithin 19,500 Fr.

Davon fallen auf die in der Gemeinde Bonstetten liegende 230 m lange Straßenstrecke und die Abzweigung auf den Stationsplatz:

*) Das Quantum des im Abtrag sich ergebenden Stein- und Kiesmaterials wurde gegenüber dem ursprünglichen Voranschlag noch etwas reduziert.

	Fr.	Stationsplatz Fr.
1. Expropriation	771. —	201. 60
2. Erdarbeiten	607. 66	215. 54
3. Kunstbauten	222. —	256. —
4. Steinbett und Befiesung	1,618. —	486. —
5. Schutzwehren und Marken	40. —	— —
6. Unvorhergesehenes	341. 34	90. 86
	<u>3,600. —</u>	<u>1,250. —</u>

Für die Auffüllungen ist hier ebenfalls die Hälfte der Lößungs- und Transportkosten eingesetzt.

6. Bei Projekt II betragen die Kosten laut Voranschlag:

	Str. I. Kl. No. 2 Wetzweil Fr.	Verbindungsstraße II. Klasse Fr.
1. Expropriation	258. 69	2,586. 12
2. Erdarbeiten	2,301. 63	2,189. 03
3. Kunstbauten	80. —	1,903. 05
4. Steinbett und Befiesung	2,105. —	4,495. —
5. Schutzwehren, Marken	15. —	205. —
6. Unvorhergesehenes	439. 68	1,121. 30
	<u>5,200. —</u>	<u>12,500. —</u>

Die Gesamtkosten betragen somit 17,700 Fr.

Auf die im Gemeindebann Bonstetten liegende Strecke der Verbindungsstraße fallen von obigem Betrag:

1. Expropriation	Fr. 907. 32
2. Erdarbeiten	" 574. 28
3. Kunstbauten	" 124. —
4. Steinbett und Befiesung	" 1637. —
5. Schutzwehren und Marken	" 40. —
6. Unvorhergesehenes	" 317. 40
	<u>Fr. 3600. —</u>

7. Was nun den „Refurs“ des Gemeinderates Bonstetten an- betrifft, welcher eigentlich gar kein Refurs ist, da der Regierungsrat nicht Refursinstanz ist, sondern in allen Fällen endgültig entscheidet, so ist zunächst zu konstatiren, daß die Gemeinde Bonstetten einen schenkungsweisen Beitrag von 1000 Fr. an die Gemeinde Wetzweil votirte und an diesen Beitrag einzig die Bedingung knüpfte, daß die Straße bei der Gartenwirtschaft Koch ihren Anfang zu nehmen habe, d. h. an der Straße I. Klasse Stallikon-Station Bonstetten und nicht ohne Anschluß an das öffentliche Straßennetz bloß auf den Stationsplatz ausmünden dürfe. Dabei hatte es die Meinung, daß Wetzweil die Baute ausführe.

In seinem Beschlusse vom 15. Januar 1898 hat der Bezirksrat sodann die Frage der Beitragspflicht offen gelassen, ohne daß von Bonstetten gegen den Beschluß rekurriert worden wäre.

Bonstetten hat dadurch sein Refursrecht verwirkt.

Der Refurs ist aber auch materiell unbegründet. Daß die Straße auch Bonstetten verschiedene Vorteile bringen wird, geht aus den Refursbeantwortungen des Gemeinderates Wetzweil und des Bezirksrates genügend hervor und ist es daher nicht nötig, hiefür nach weiteren Gründen zu suchen.

Bezüglich des Ranges der Straße ist schon anlässlich des Regierungsbeschlusses vom 29. April 1897 ausgesprochen worden, daß diese Straßenverbindung, wie die Stationsstraße in Bonstetten (Straße II. Klasse No. 5) den Charakter einer Straße II. Klasse habe.

8. Eine weitere Frage ist, welchem Projekt der Vorzug zu geben sei.

Nach den Akten würden sowol die Gemeindebehörden als der Bezirksrat Projekt II vorziehen. Es wäre gegen dieses Projekt auch von Seite des Staates nichts einzuwenden. Nachträglich sind aber Befürchtungen aufgetaucht, daß von einigen Grundbesitzern für Durchschneidung übertriebene Forderungen gestellt würden. Diese Befürchtungen sind im Voranschlag nicht berücksichtigt.

Mit Verfügung vom 16. November 1898 wurden deshalb die Gemeinderäte Bonstetten und Wetzweil eingeladen, mit den Land- abtretern zu unterhandeln und von denselben verbindliche Offerten einzuziehen. Nach diesen Offerten würden sich nun im Voranschlag für die Verbindungsstraße im Grunderwerb folgende Aenderungen ergeben:

	Früherer Voranschlag	Revidirter Voranschlag
Bei Projekt I (ohne Abzweigung zum Stationsplatz)		
Gemeinde Bonstetten	Fr. 771. —	Fr. 1527. 85
Gemeinde Wettswil	„ 1702. 52	„ 2066. 55
	<u>Fr. 2473. 52</u>	<u>Fr. 3594. 40</u>
Bei Projekt II		
Gemeinde Bonstetten	Fr. 907. 32	Fr. 2014. 75
Gemeinde Wettswil	„ 1679. 30	„ 1941. 90
	<u>Fr. 2586. 62</u>	<u>Fr. 3956. 65</u>

Zu dieser Berechnung ist aber zu bemerken, daß die meisten Abtreter sich vorbehalten haben, noch Mindertwertforderungen für Durchschneidung zu stellen und zwar namentlich bei Projekt II, die, weil unbekannt, in obige Zusammenstellung nicht aufgenommen werden konnten. Es kann aber doch festgestellt werden, daß sich bei Projekt II die Expropriationskosten höher stellen als bei Projekt I und zwar ohne die in Aussicht stehenden Mindertwertforderungen für Durchschneidung um zirka 360 Fr.

Bei der Stellungnahme für Projekt II ist auch der Umstand zu wenig berücksichtigt worden, daß bei diesem Projekt die nachträgliche Erstellung einer bessern Zufahrt zum Güterschuppen vielleicht schon in kurzer Zeit auf Schwierigkeiten stoßen könnte. Bei beiden Projekten wird nämlich ohne Erstellung einer besondern Zufahrt der Verkehr von Fuhrwerken mit dem Güterschuppen ein ziemlich unbequemer sein; bei Projekt II allerdings etwas weniger als bei Projekt I. Während bei diesem ein Fuhrwerk eine ganze Wendung zu machen hat, beträgt die Wendung auch bei Projekt II noch 335°. Bei Projekt I wäre jedoch die nachträgliche Erstellung einer Ueberfahrt über den Bahngraben ohne nennenswerte Kosten jederzeit möglich.

Ferner kommt der Umstand in Betracht, daß Wettswil gern so bald als möglich bauen möchte und sich bereit erklärt hat, auch den Bau der Strecke auf dem Gebiete von Bonstetten zu übernehmen. Ohne eine vorausgegangene Verständigung zwischen den beiden Gemeinden kann nun aber jedenfalls der Gemeinde Bonstetten der Bau nicht aus der Hand genommen werden, denn aus der in § 8 des Straßengesetzes festgesetzten Baupflicht der politischen Gemeinde ist auch das Vorrecht abzuleiten, den Bau auf ihrem Gebiete selbst auszuführen. Sofern also Wettswil bald zu einer Straße kommen will, wird es wol oder übel den von Bonstetten offerirten Beitrag von 1000 Fr. annehmen und selbst bauen müssen.

In diesem Fall wird sich aber Wettswil, um dem Risiko in der Höhe des Grunderwerbes wegen Durchschneidung der Grundstücke möglichst aus dem Wege zu gehen, wol eher für Projekt I entscheiden.

Namentlich dieser letztere Grund spricht dafür, wieder auf Projekt I zurückzukommen.

9. Sollte Projekt I genehmigt werden, so wäre dasselbe noch etwas zu ändern.

Es läßt sich dasselbe noch etwas verbessern, indem man es rechts vom Friedgraben mit Projekt II zusammenfallen läßt, die Gerade rechts vom Friedgraben bis in die Nähe des Bahngebietes nach rückwärts verlängert und die Gerade dem Stationsgebiet entlang genau parallel zur Bahnlinie, bezw. zum Bahngraben legt.

10. Was die Korrektur der Straße I. Klasse No. 2 Wettswil anbetrifft, so ist schon erwähnt worden, daß nahezu der ganze Abtrag in den Auffüllungen der Straße II. Klasse Verwendung findet und käme dieselbe nur zur Ausführung, wenn die Verbindungsstraße erstellt wird. Es wäre daher überhaupt unzweckmäßig, wenn der Staat und jede einzelne Gemeinde für sich bauen würden. Vielmehr wird der ganze Bau in die gleiche Hand gelegt werden müssen.

Die Festsetzung eines Uebereinkommens mit den Gemeinden betreffend Abgabe des Auffüllmaterials kann der Direktion der öffentlichen Arbeiten überlassen werden.

Nach Einsicht eines Antrages der Direktion der öffentlichen Arbeiten

beschließt der Regierungsrat:

I. Der Rekurs des Gemeinderates Bonstetten gegen einen Beschluß des Bezirksrates Affoltern vom 13. Juli 1898 betreffend Erstellung einer Verbindungsstraße II. Klasse von der Station Bonstetten gegen Wettswil wird, unter Offenhaltung der Frage betreffend die Beitrags-

pflicht der Gemeinde Wettswil an die Straßenstrecke im Gemeindebann Bonstetten (§ 9 des Straßengesetzes), als unbegründet abgewiesen.

II. Von den Projekten für diese Verbindungsstraße wird das gemäß Ziffer 9 des Berichtes der Direktion der öffentlichen Arbeiten zu modifizierende Projekt I mit Wegfall der früher projektirten Einfahrt auf den Stationsplatz genehmigt.

III. Die Gemeinden werden verpflichtet, den Bau der Straße bis Ende Oktober 1899 zu vollenden. Die definitive Einreihung unter die Straßen II. Klasse erfolgt auf das der Vollendung folgende Neujahr.

IV. Der Gemeinde Wettswil wird für den Fall, daß sie nachträglich die Offerte der Gemeinde Bonstetten (siehe Fakt. lit. D.b.) annimmt und auch die Ausführung der Strecke im Gemeindebann Bonstetten übernimmt, der gemäß Gesetz und Verordnung der Gemeinde Bonstetten zukommende Staatsbeitrag zugesichert, in der Meinung, daß von den Baukosten mindestens 3600 Fr. Mehrwertsbeiträge in Abzug gebracht werden, und es dem Ermessen des Regierungsrates anheimgestellt bleibe, allfällige Minderwertsentschädigungen für Durchschneidung zc. zu berücksichtigen oder nicht.

V. Von den beiden Projekten für die teilweise Korrektur der Straße I. Klasse No. 2 Wettswil in den Hirsäckern wird Projekt II genehmigt, in der Meinung, daß der Ausführung eine Verständigung betreffend Abnahme des überschüssigen Abtrages durch die Gemeinden voranzugehen habe.

VI. Mitteilung an die Gemeinderäte Wettswil und Bonstetten, an den Bezirksrat Affoltern und an die Direktion der öffentlichen Arbeiten.