839. Strassen. Nach Einsicht eines Antrages der Baudirektion

beschließt der Regierungsrat:

I. An das schweizerische Eisenbahndepartement ist zu schreiben:

Der Stadtrat Winterthur hat uns von einer an Sie gerichteten Eingabe vom 26. Februar 1901 betreffend die Unterführung der Zürcherstraße ebenfalls Mitteilung gemacht und uns gleichzeitig Kenntnis gegeben von einer unterm 10. Dezember 1900 in dieser Angelegenheit seitens der Nordostbahndirektion an den technischen Direktor Ihres Departements eingereichten Vernehmlassung.

In dem letzterwähnten Schriftstücke erklärt die Nordostbahndirektion, daß sie mit der Erstellung des Fußgängerdurchlasses beim Übergang der Zürcherstraße Alles getan habe, was nach ihrer Ansicht von ihr verlangt werden könne. Der gegenwärtige Fuhrwerkverkehr erfordere die Über- oder Unterführung durchaus nicht und die Bahnverwaltung lehne daher dieses Postulat von Winterthur prinzipiell ab. Wenn die Stadt Winterthur die Beseitigung des Niveauüberganges für die Durchführung der seit einiger Zeit bestehenden Straßenbahn und eine Korrektion der Eulach, die ebenfalls ein Hauptmotiv für ihre Forderung zu sein scheine, haben wolle, so sei die Erstellung einer Ueber- oder Unterführung ganz ihre Sache, d. h. sie habe die Baute zu finanziren. Die Nordostbahndirektion habe demnach zur Zeit keine Veranlassung, sich auf die Sache weiter einzulassen.

Die Nordostbahn setzt sich in ihrer zitirten Antwort so leichthin über berechtigte und von den Oberbehörden anerkannte Forderungen der Stadt Winterthur und über ihre aus der Entwicklungsgeschichte der Angelegenheit sich ergebenden Verpflichtungen hinweg, daß wir uns veranlaßt sehen, durch einige Bemerkungen auf die tatsächlichen Verhältnisse und den unhaltbaren Standpunkt der Direktion der Nordostbahn hinzuweisen.

Bei der einläßlichen und treffenden Begründung der Sachlage in der Eingabe des Stadtrates Winterthur vom 26. Februar 1901, die wir als richtig anerkennen und Ihrer Berücksichtigung angelegentlich empfehlen, werden wir uns kurz halten und uns darauf beschränken können, einige Momente aus der geschichtlichen Entwicklung dieser Unterführungsfrage herauszugreifen.

Unterm 30. Mai 1876 erteilte der Bundesrat einem von der schweizerischen Nordostbahngesellschaft vorgelegten Projekte über die definitive Erweiterung des Bahnhofes Winterthur die Genehmigung. In diesem Projekte war eine Überführung der Landstraße nach Töß in Verbindung mit der Eulachkorrektion vorgesehen und die zur Vernehmlassung eingeladenen Behörden, Stadtrat Winterthur und Regierungsrat, nahmen mit Befriedigung Kenntnis von der projektirten Beseitigung des Niveauüberganges der Zürcherstraße.

Auf eine Eingabe der Nordostbahndirektion vom 20. März 1877 betreffend Beschränkung der im Bahnhof zu Winterthur auszuführenden definitiven Anlagen beschloß der Bundesrat unterm 1. Juni 1877, daß von den im genehmigten Plane vorgesehenen Erweiterungsbauten unter andern auszuführen seien: Überführung der Zürcherstraße mit Inbegriff der Eulachkorrektion und Abtrag im Güterbahnhof, letzteren nach Plan vom März 1877 (Vollendungstermin 1880).

Mit Beschluß vom 8. August 1879 bestimmte der Bundesrat ferner:

„Von der Überführung der Zürcherstraße mit Inbegriff der Eulachkorrektion wird zur Zeit abgesehen, dagegen behält sich der Bundesrat die Anordnung von Maßregeln vor, welche bei der Zürcherstraße in Ersetzung des provisorischen Steges einen ähnlichen Durchgang unter der Bahn ermöglichen, wie derselbe in No. 4 dieses Beschlusses vorgesehen ist."

Im vorstehend zitirten Artikel 4 des Bundesratsbeschlusses vom 8. August 1879 wird Eingangs der Beginn der Arbeiten für die Unterführung der Schaffhauser- und Wülflingerstraße bis Ende des Jahres 1885 verschoben und dann heißt es weiter: „Der Bundesrat wird untersuchen, ob es nicht möglich sei, wenigstens für den Fußgängerverkehr unter der Bahn in der Zwischenzeit provisorische Vorkehrungen zu treffen und er behält sich eventuell die Anordnung daheriger Maßregeln vor.

Der Vollständigkeit wegen ist hier zu bemerken, daß der Bundesrat schon am 1. Mai 1876 beschlossen hatte, die Nordostbahngesellschaft als Eigentümerin des Bahnhofes Winterthur habe für die Dauer der Bahnhofumbaute beim Übergang über die Zürcherstraße gegen Töß eine provisorische hölzerne Passerelle herzustellen.

Die Nordostbahn konnte sich dazu verstehen, den vorstehend erwähnten, vom Bundesrat als provisorische Vorkehrung in Aussicht

genommenen Fußgängerdurchlaß bei der Zürcherstraße zu erstellen und der Bundesrat erteilte einem diesbezüglichen Projekt durch Beschluß vom 22. Juli 1884 die Genehmigung.

Anläßlich unserer Begutachtung der Vorlage der Direktion der Nordostbahn vom 5. Januar 1892 betr. Erweiterung des Personen- und Remisenbahnhofes Winterthur betonten wir, daß die neuerdings angeregte Verlegung des Bahnhofes kaum mehr in Frage kommen könne und es sich nur noch darum handle, für die mit der Projektvorlage in engerem Zusammenhang stehenden Straßenverhältnisse eine möglichst günstige Lösung zu erzielen. Als ein Hauptbedürfnis in dieser Beziehung hielten wir mit dem Stadtrat Winterthur die Unterführung der Zürcherstraße und wir stellten damals das bestimmte Verlangen, daß der Nordostbahndirektion aufgegeben werde, ein bezügliches Projekt ausarbeiten zu lassen und zur Genehmigung vorzulegen. Dabei erklärten wir uns einverstanden, daß die Unterführung bis nach Vollendung der überaus dringlichen Bahnhoferweiterung verschoben werden könne.

Der Bundesrat erteilte dem vorstehend erwähnten Projekt über die Erweiterung des Personen- und Remisenbahnhofes unterm 17. Februar 1893 die Genehmigung und bemerkte in Art. 2 des betr. Beschlusses:

„Der vom Stadtrat Winterthur und der Regierung von Zürich angeregten Frage der totalen Unterführung der Zürcherstraße soll durch die gegenwärtige Genehmigung nicht vorgegriffen sein und es bleibt dem Eisenbahndepartement vorbehalten, auf dieselbe jederzeit zurückzukommen."

Aus dem Vorstehenden geht in klarer Weise hervor, daß alle Behörden, welche bisher in der Frage der Bahnhoferweiterung mitgewirkt haben, die Ansicht teilen, eine befriedigende Lösung derselben schließe einmal unbedingt die Beseitigung des Niveauüberganges der Zürcherstraße in sich und ferner falle die Ausführung dieser Baute zu Lasten der Nordostbahngesellschaft. Von dem nämlichen Grundgedanken ließ sich ohne allen Zweifel auch die letztere leiten, als sie die Überführung der Zürcherstraße in ihr Bauprogramm aufnahm. Und durch die Genehmigung des letztern durch den Bundesrat erwuchs der Nordostbahn unstreitig eine eigentliche Bauverpflichtung, welche Auffassung offenbar auch dem Bundesratsbeschlusse vom 1. Juni 1877 zu Grunde liegt, welcher der Nordostbahngesellschaft die strikte Auflage machte, die Überführung der Zürcherstraße mit Inbegriff der Eulachkorrektion bis zum Jahr 1880 auszuführen.

An der prinzipiellen Baupflicht der Nordostbahngesellschaft änderte auch der Moratoriumsbeschluß vom 8. August 1879 nichts, indem es sich nach dem ausdrücklichen Wortlaut desselben nur um eine zeitliche Verschiebung der Baute handelte. Desgleichen wurde die Ausführung des Fußgängerdurchlasses an der Zürcherstraße nie als ein definitiver Ersatz der Straßenunterführung anerkannt, was aus dem zitirten Bundesratsbeschluß vom 17. Februar 1893 und den damaligen Vernehmlassungen und Begehren des Stadtrates Winterthur und unserer Behörde klar hervorgeht.

Einen eigentümlichen Eindruck muß es daher in der Tat machen, wenn die Direktion der Nordostbahn unter Hinwegsetzung über eingegangene Verpflichtungen und tatsächliche Verhältnisse die wol begründeten Forderungen des Stadtrates Winterthur kurzerhand glaubt abweisen zu können.

Durchaus unstichhaltig ist auch der Einwand, die Nordostbahn sei nicht verpflichtet, für die Stadt Winterthur eine Eulachkorrektion durchzuführen. Dies wird niemand verlangen können und auch nicht verlangen, sondern man wird der Nordostbahn eine bezügliche Verpflichtung nur so weit zumuten, als die Beseitigung des Niveauüberganges an der Zürcherstraße auch die Korrektion der Eulach notwendig machen wird. Ist die Nordostbahn imstande, eine befriedigende Lösung dieser Frage, sei es mit Unter- oder Überführung der Bahnlinien, vorzuschlagen, ohne daß die Eulach korrigirt werden muß, so wird man sich gerne zufrieden geben.

Und was den Hinweis auf die Straßenbahn nach Töß betrifft, so ist zu bemerken, daß die Projekte für die Beseitigung des Niveauüberganges schon in einer Zeit angefertigt wurden, als von einer solchen noch keine Rede war, wie der Stadtrat Winterthur richtig bemerkt. Aber wenn nun der Verkehr auf der Zürcherstraße in noch weit vermehrtem Maße, als dies früher der Fall war, durch den Fortbestand des Niveauüberganges unterbunden und gehemmt

wird, so ist gewiß umso eher Grund vorhanden, die Beseitigung eines solchen Hemmnisses zu verlangen.

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen nehmen wir Veranlassung, das berechtigte Begehren des Stadtrates Winterthur angelegentlich zu unterstützen und Ihnen zu beantragen, die schweizer. Nordostbahngesellschaft sei zur beförderlichen Beseitigung des Niveauüberganges an der Zürcherstraße in Winterthur mit allem Nachdruck zu verhalten und es sei dieselbe unter Fristansetzung zu verpflichten, ein bezügliches Projekt zur Genehmigung vorzulegen.

II. Mitteilung an den Stadtrat Winterthur und an die Baudirektion unter Rückschluß der Akten.