



## Staatsarchiv des Kantons Zürich

Regierungsratsbeschlüsse seit 1803 online

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

---

Signatur	<b>StAZH MM 2.250 RRB 1885/2027</b>
Titel	<b>Inanspruchnahme d. Rheingebietes f. e. Straßenbaute.</b>
Datum	07.11.1885
P.	372–380

[p. 372] In Sachen der Regierung von Schaffhausen um Vernehmlassung resp. Zustimmung zu einer am rechtseitigen Ufer theilweise in das Rheingebiet projektirten Verlegung der Landstraße von Schaffhausen nach Büsingen,  
hat sich ergeben:

A. Der Regierungsrath des Kts. Schaffhausen übersandte mit Schreiben vom 3. Oktober den Plan der fragl. Straßenanlage anher, mit dem Gesuche um Bewilligung zur Ausführung der Baute. In der bezügl. Eingabe wird insbesondere betont, // [p. 373] daß die gegenwärtige Straße zwischen Schaffhausen u. Büsingen mit einer Steigung von 15% unbedingt einer Korrektion bedürftig sei, sodaß deshalb die kant. Bauverwaltung sich schon längst mit der Angelegenheit beschäftigt & mehrere Projekte ausgearbeitet habe, von denen das vorliegende das einzig rationelle sei. Ursprünglich sei beabsichtigt gewesen, die Straße unterhalb dem den dortigen Rebberg durchziehenden Fußweg anzulegen, um auf diese Weise die größte Steigung zu umgehen, da aber beträchtliche Einschnitte nothwendig würden und das Terrain sehr wasserreich u. zu Rutschungen geneigt sei, welchen selbst starke Stützmauern nicht Widerstand leisten könnten, habe davon Umgang genommen werden müssen, um so sehr, als die großh. badische Behörde sich weigere, die Fortsetzung der Straße im Anschluß an dieses Projekt zu übernehmen. Ein weiteres Projekt, die Straße dicht am Fuße des Bergabhanges, innert der bestehenden Rheinmauer anzulegen, sei ebenfalls in Folge des Bergdruckes unausführbar, weshalb die Bauverwaltung schließlich auf das vorliegende Projekt, eines theilweisen Einbaues in den Rhein, geführt worden sei. Die Frage nun, ob durch den projektirten Einbau schädliche Stauungen zu befürchten seien, müssen [sic!] verneint werden, da oberhalb des Einbaues // [p. 374] das Rheinbett bedeutend breiter, unterhalb desselben, d. h. unterhalb der Trotte, die Breite nur um einige Meter größer sei, als an der engsten Stelle bei der Trotte selbst. Unterhalb gegen Schaffhausen, beim sog. Arbenz'schen Gut, sei die Breite sogar noch um ca<sup>a</sup> 17<sup>m</sup> geringer, als sie an der engsten Stelle beim projektirten Einbau würde. Ueberdieß befinde sich gegenüber dem Einbau oberhalb der Schiffswerfte am zürch. Ufer eine große, tief liegende Ebene, welche auch bisher bei nur mittlerem Wasserstande stets unter Wasser liege, weshalb aus dem projektirten Einbau diesem Terrain kein neuer Schaden erwachse. Nebenbei wurde bemerkt, daß die Neuanlage dieser Straße auch im Interesse der Bewohner der zürch. Gemeinden Langwiesen u. Feuerthalen liege, welche auf dem rechtseitigen Ufer ziemlich großen Grundbesitz haben, u. von denen eine Anzahl sich mittelst Petition an dortige Behörde um Ausführung der neuen Straße gewendet habe.

B. Die Direktion der öffentlichen Arbeiten berichtet:

Schon mit Schreiben vom 30. August l. Js. machte Hr. Russenberger, Wirth, in Langwiesen bei Feuerthalen auf das diesen Sommer zwischen der Stadt Schaffhausen u. der badischen Ortschaft Büsingen am rechten Rheinufer ausgesteckte Straßenprojekt aufmerksam, durch // [p. 375] welches eine Verengung des Rheinbettes zum Nachtheile für das linke Rheinufer zu befürchten sei u. ersuchte um Aufschluß, ob von der beabsichtigten Baute hierorts etwas bekannt sei.

Der Gemeindrath Feuerthalen, zur Vernehmlassung eingeladen, bestätigte in seiner Eingabe vom 5. Sept. im Allgemeinen die Angaben des Hrn. Russenberger & sprach die Befürchtung aus, daß durch die projektirte Baute am rechten Ufer der Strom entsprechend nach links getrieben und die Schädigungen, welche fortwährend durch den Wellenschlag von dem Dampfschiffe her & jeweiligen bei Hochwasser an dem unmittelbar gegenüber liegenden Theil des linken Ufers, welches sehr tief liege, entstehe, noch vermehrt werden.

In einer vom 22. Sept. datirten Eingabe beschwert sich auch die Zivilvorsteherschaft Feuerthalen, Namens der dortigen Zivilgemeinde, als Besitzerin eines Grundstückes im sog. Vorbühl am linken Rheinufer zwischen dem Rhein & der Straße Feuerthalen–Langwiesen gelegen, für welches Grundstück von der projektirten Baute her Schädigungen befürchtet werden. Die Vorsteherschaft ist sogar der Ansicht, daß mit der Zeit die Straße I. Kl. in Folge dieser Einbauten gefährdet werden könnte u. erwartet energisches Einschreiten der zürch. Behörden. //

[p. 376] Nach dem von der Inspektion vorgenommenen Augenschein ergibt sich Folgendes: Nach dem Plane könne die Straße zwischen den Profilen 15 und 26 d. h. auf 330<sup>m</sup> Länge mehr oder weniger weit in das Rheingebiet hinaus. Am breitesten ist der Einbau zwischen den Profilen 16 u. 22. Auf dieser Strecke ist er fast durchweg gleich der ganzen Straßengebietsbreite von 7<sup>m</sup>. Auf der Seite gegen den Rhein würde der Straßenkörper durch eine Stützmauer begrenzt, vor welche[r] ein Steinwurf erstellt würde. Die Straßenkrone käme etwas höher als das Hochwasser vom Jahr 1876 zu liegen. Die Rheinbreite beträgt nach Plan am obern Ende des Einbaues [bei Profil 26] 155<sup>m</sup>; zwischen Profil 18 u. 19 ist die bisherige Breite 120<sup>m</sup>, die neue würde 113<sup>m</sup>; bei Profil 16 beträgt die bisherige Breite 113, die neue 108<sup>m</sup> und bei Profil 15, d. h. am untern Ende des Einbaues ist die bisherige sowie die neue Breite gleich 115<sup>m</sup>. Beim sog. Arbenz'schen Gut ist der Rhein nur 89<sup>m</sup> breit. Am zürch. Ufer befindet sich gegenüber Profil 15 die Schiffswerfte der Dampfschiffgesellschaft [im Plan mit Bleistift angedeutet]. Sonst sind auf der ganzen Strecke am linken Ufer keine Gebäude vorhanden. Bei einer allfälligen Korrektur des Rheinufers daselbst könnte, abgesehen von der Schiffswerfte[,] deren Laufgerüst ziemlich weit in den // [p. 377] Rhein hinausreicht, von einer Verlegung der Uferlinie landeinwärts nicht die Rede sein, im Gegentheil müßte, wenn ein regelmäßiges Ufer erstellt werden wollte, gegenüber Profil 16 neuerdings etwelche Verengung eintreten, sodaß die Rheinbreite daselbst alsdann nur noch circa 105<sup>m</sup> betragen würde.

Um den Einfluß einer solchen Verschmälerung auf die Stauung genau prüfen zu können, müßten einige Querprofile über den ganzen Rhein aufgenommen werden. So viel scheint jedoch, es sei zum Voraus sicher anzunehmen, daß für das linke Ufer aus den auf dem rechten Ufer projektirten Bauten kein solcher Schaden erwachsen könnte, wie von den Behörden und Privaten von Feuerthalen u. Langwiesen befürchtet wird. Durch die regelmäßigeren Gestaltung der rechtseitigen Uferlinie würde auch die Strömung regelmäßiger u. dadurch die Wirkung der Einschränkung der Breite wohl größtentheils aufgewogen.

Anstößiger ist die projektirte starke Biegung bei der Trotte mit Radien von 175 u. 200<sup>m</sup>, sowohl für das Auge, als hinsichtlich des Einflusses auf den Stromstrich. Es scheint keinen zu großen Schwierigkeiten zu begegnen, die beiden genannten Radien durch einen solchen von 340<sup>m</sup> zu ersetzen, wodurch die neue // [p. 378] Uferlinie bei der Trotte um c<sup>a</sup> 4<sup>m</sup> landeinwärts gerückt und an vorhandene Vorsprünge anschließen würde. Bei einer solchen Abänderung des Straßenprojektes mit Abtragung der Trotte, könnte von Verschlechterung der Abflußverhältnisse kaum mehr die Rede sein; immerhin müßte bei einem solchen Zugeständnisse vorausgesetzt werden, daß bei einer allfälligen Uferregulirung auf zürch. Seite in dem weiter oben angedeuteten Sinne Schaffhauserseits keine Hindernisse in den Weg gelegt würden.

Nach bisheriger Erfahrung ist zwar von Schaffhauser-Seite wenig Entgegenkommen zu erwarten und dürfte die vorliegende Straßenbaufrage dazu benutzt werden, bei der Regierung von Schaffhausen auf schon wiederholt angeregte Revision des nicht mehr zeitgemäßen Vertrages über die Rheinverhältnisse vom 25. Mai 1824 nebst Feststellung der künftigen Rheinuferlinien zu dringen.

Der Regierungsrath,  
auf den Bericht u. Antrag der Direktion der öffentlichen Arbeiten,  
beschließt:

An den Regierungsrath des Kts. Schaffhausen zu schreiben:

„Wir haben Euere Zuschrift vom 30. Sept./3. Okt. // [p. 379] nebst Plan über die von Euch beabsichtigte Straßenbaute längs des Rheines zwischen Schaffhausen u. Büsingen unserer Direktion der öffentlichen Arbeiten zur nähern Prüfung durch ihre technischen Organe überwiesen. Dieselbe äußerte sich nun dahin, daß die auf dem rechten Ufer projektierte Straßenbaute u. Verschmälerung des Rheinbettes für das linke Rheinufer nicht gerade von erheblichem Nachtheile sein könne, namentlich, wenn die Curve bei der Trotte, zwischen Profil N<sup>o</sup> 14 u. 19 mit etwas größerem Radius, 340<sup>m</sup> statt nur 175–200<sup>m</sup>, gebildet u. dadurch an der engsten Stelle des Rheines die Straße um c<sup>a</sup> 4<sup>m</sup> weiter landeinwärts verlegt werde. Dadurch u. durch die regelmäßigere Gestaltung des Ufers werde der Stromstrich etwas geregelter u. die Wirkung der Einschränkung der Breite großentheils aufgewogen werden, u. dürfte einem in angedeutetem Sinne modifizirten Projekte die hierseitige Genehmigung ertheilt werden.

Immerhin glaubt unsere Baudirektion, es sei die Straßenbaute nicht so dringlich, daß nicht vorher die schon zu wiederholten Malen angeregte u. besprochene Revision des nicht mehr zeitgemäßen Vertrages vom 25. Mai 1824 und eine den jetzigen Verhältnissen angepaßte Feststellung der beidseitigen Uferlinien vorgenommen // [p. 380] werden könnte.

Wir theilen diese Ansicht & glauben, es sollte bei gutem Willen möglich sein, eine den Interessen beider Kantone entsprechende Ordnung der Rheinverhältnisse binnen kurzer Zeit zu erzielen, wodurch dann auch die vorliegende Straßenfrage von selbst ihre Erledigung finden wird.

Indem wir einer baldigen Rückäußerung entgegensehen, benutzen wir etc.“

[Transkript: jsr/23.09.2015]