



Regierungsratsbeschlüsse seit 1803 online

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

Signatur **StAZH MM 3.27 RRB 1913/1334**
Titel **Straßen.**
Datum 26.06.1913
P. 499–500

[p. 499] A. Im Jahre 1898 reichten die Gemeinderäte Seebach und Wallisellen, unterstützt von einer Reihe von Nachbargemeinden, dem Regierungsrat gleichlautende Gesuche ein betreffend Erstellung einer Straßenverbindung I. Klasse nördlich von der Bahnlinie Zürich-Winterthur von der Binzmühle bei Seebach nach Wallisellen.

Dieses Gesuch wurde den Bezirksräten Zürich, Bülach, Uster und Dielsdorf und von ersterem auch den Gemeinderäten Örlikon und Schwamendingen zur Vernehmlassung zugestellt. Die Gemeinderäte Örlikon und Schwamendingen sprachen sich zugunsten eines Projektes südlich von der Bahnlinie aus, ebenso der Bezirksrat Zürich, während die Bezirksräte Bülach, Uster und Dielsdorf das Gesuch der Gemeinderäte Seebach und Wallisellen unterstützten.

Mit Beschluß Nr. 551 vom 5. April 1902 ermächtigte hierauf der Regierungsrat die Baudirektion, zur Ergänzung der Bebauungspläne von Örlikon und Schwamendingen und späterer Festsetzung von Bau- und Niveaulinien ein Projekt für eine Straße von der Aubrücke in Schwamendingen nach Örlikon anfertigen zu lassen. Dabei hatte es die Meinung, daß mit dieser Arbeit noch zuzuwarten sei bis nach Verwirklichung der projektierten Bahnhofserweiterung beziehungsweise Unterführung der Schaffhauserstraße.

B. Auf Beschwerde der Gemeinderäte Seebach und Wallisellen wurde dann der oben erwähnte Beschluß durch Beschluß Nr. 1329 vom 18. Juli 1907 dahin abgeändert, daß die Baudirektion ermächtigt wurde, zunächst generelle Projekte anfertigen zu lassen für Örlikon-Aubrücke einerseits und Seebach-Wallisellen andererseits.

C. Nachdem sich die Gemeinderäte Seebach und Örlikon bei einem Augenschein bereit erklärt hatten, die Projekte durch ihre Gemeindeingenieurbureaux anfertigen zu lassen, wurde diese Arbeit ihnen übertragen, in der Meinung, daß der Staat den beiden Gemeinden die Kosten in angemessener Weise zurückzuerstatten hätte (Verfügung Nr. 1565 vom 16. Juli 1909).

D. Die Straßenverbindung südlich von der Bahn (Örlikon-Aubrücke) hat in dem mit Regierungsratsbeschluß Nr. 685 vom 8. April 1911 genehmigten Bebauungsplan von Schwamendingen Berücksichtigung gefunden. Dagegen fehlt zurzeit noch die Ergänzung des Bebauungsplanes von Örlikon und überhaupt ein genaues durchstudiertes Projekt für die ganze Strecke.

E. Für die Straßenverbindung nördlich der Bahn (Seebach-Wallisellen) hat der Gemeinderat Seebach mit Eingabe vom 11./27. Dezember 1911 ein von seinem Gemeindeingenieur Th. Baumgartner angefertigtes, von den Gemeinderäten Seebach und Wallisellen genehmigtes Projekt, bestehend in Situationsplan, Längenprofil, zwei Normalprofilen, Kostenvoranschlag und technischem Bericht, eingesandt, mit dem Gesuch um Genehmigung desselben.



Die Baudirektion berichtet:

1. Die Straße beginnt nach dem vorliegenden Projekt bei der 9 m weiten Bühlstraßenunterführung an der Bahnlinie Örlikon-Bülach und folgt zunächst bis zum Riedgraben einem von der Meliorationsgenossenschaft angelegten neuen Flurwege, geht dann, den Landkomplex zwischen Riedgraben, Glatt und Bahnlinie schräg durchschneidend, in gerader Richtung nach der Glatt zu der zirka 175 m unterhalb der Eisenbahnbrücke projektierten Straßenbrücke, von hier zu der am Brühlbach projektierten zirka 55 m langen und 18 m breiten Platzanlage, dann nach diagonalen Überschreitung derselben wieder in gerader Richtung nach der nördlichen Ecke des Birgiwäldchens und zum Schluß gegen die Abzweigung der Schwarzackerstraße an der alten Winterthurerstraße. Die ganze Länge der Neuanlage mißt 2700 m.

Das Längenprofil weist folgende Gefällsverhältnisse auf:

Profil	Distanz	Neigung	Höhendifferenz	Höhe
m	m	+	m	-
0 Seebach				436,300
	174	- 0,035		6,090
174				30,210
	265	- 0,004		1,060
439				29,150
	293	- 0,003		0,879
732 Riedgraben				28,271
	174	00		0
906				28,271
	414	+ 0,004	1,656	
1320				29,927
Glatt	52	0	0	0
1372				29,927
	496	- 0,003	1,488	
1868				28,439
Brühlbach	65	0	0	0
1933				28,439
	452	+ 0,003	1,356	
2385				29,795
	315	+ 0,007	2,205	
2700 Wallisellen				432,000

Vom Platz am Brühlbach aus ist eine Verbindung gegen Schwamendingen nach der über die Bahnlinie Örlikon-Wallisellen führenden Straßenbrücke angedeutet.

Der Plan enthält ferner noch eine Verbindung mit der Schaffhauserstraße mit Anschluß an diese zwischen den beiden Bahnüberführungen, welche bei Profil 294 von der projektierten Straße abzweigt und sich dann dem Betonkanal des Binzmühlebaches



und dem Bahndamm entlang zieht, sowie eine Variante dazu, welche sich vom oben erwähnten Betonkanal bis zur Fabrik von Schäffer & Budenberg in einem Abstand von zirka 70 in vom Bahndamm hält und gegen die gewölbte Durchfahrt für die Binzmühlestraße führt.

2. Dem Kostenvoranschlag ist eine Kronenbreite von 6,0 m und eine Gebietsbreite von 7,8 m zu Grunde gelegt und sind demselben folgende Zahlen zu entnehmen:

A. Straße von der Unterführung der Bühlstraße bei Seebach bis zur alten Winterthurerstraße in Wallisellen:

I. Vorarbeiten, Bauleitung und Aufsicht	Fr.	5,000.-
II. Grunderwerb (zirka 21000 m ²)	“	11,000.-
III. Erdarbeiten	“	22,065.-
IV. Kunstbauten		
Glattbrücke	Fr.	25000.-
Verschiedene kleinere Brücken- und Dolenbauten	“	12300.-
	Fr.	37,300.-
V. Chaussierung	“	42,600.-
VI. Schutzwehren (Bäume) und Marken	“	3,640.-
VII. Verschiedenes (Verlegung von Gräben, Weganschlüsse und Einfahrten)	“	3,300.-
VIII. Unvorhergesehenes	“	10,095.-
Hiezu vorsorglicher Landerwerb, links und rechts je 3 m breit, für spätere Erstellung von Fußwegen (za. 16200 m ²)	“	8,000.-
	Total Fr.	143,000.-

B. Abzweigung von Profil 294 gegen

Örlikon: 580 m lang pauschal Fr. 21,000.-

Die Ansätze im Kostenvoranschlag für die Hauptstraße mögen im allgemeinen ausreichend bemessen sein. Der Posten für Bekiesung ist aber um einen Betrag von Fr. 5,000 für Walzarbeiten zu erhöhen. Ferner ist in Bezug auf die Erdarbeiten zu bemerken, daß die Straße an den tiefsten Stellen, beim Riedgraben und beim Brühlbach, um 50 bis 60 cm gehoben werden sollte. Das Gebiet links der Glatt steht nämlich unter dem Einfluß des Hochwasserstandes der Glatt bei der Rohwiesenbrücke, der daselbst eine Höhe von 428,00 m über Meer erreichen kann, während die Straße rechts vom Riedgraben auf 174 m Länge nur auf die Höhe 428,27 zu liegen kommt. Ähnlich steht, es mit dem Gebiet rechts der Glatt. Dieses Gebiet steht unter dem Einfluß des Glatthochwassers bei der Brühlbachausmündung mit einer Höhe von 427,5 m über Meer, während der Platz am Brühlbach nur 428,44 m hoch liegt. Die Hebung der Straße um 0,5 bis 0,6 m auf den tiefliegenden Strecken würde links und rechts von der Glatt einen Mehrbetrag an Auffüllmaterial von je zirka 3000 m³, also im ganzen zirka 6000 m³, erfordern, was die Kosten, auch wenn das Material nicht sehr weit hergeholt werden müßte, um zirka 15,000 Fr. erhöhen dürfte.

Der in einer Pauschalsumme angegebene Voranschlag für die Abzweigung gegen Örlikon ist jedenfalls zu niedrig. Ein Betrag von zirka Fr. 30,000 dürfte den Verhältnissen eher angemessen sein.



3. Wie aus dem technischen Bericht des Gemeindeingenieurs von Seebach hervorgeht, kamen auch noch andere // [p. 500] Linien in Frage, und zwar nach der nun gewählten in erster Linie die längs des Flurweges von der Unterführung der Bühlstraße bis zu der 360 m unterhalb der Eisenbahnbrücke stehenden Rohwiesenbrücke. Die Straße würde bei dieser Linienführung rund 60 m länger.

Daneben war noch von andern, weniger empfehlenswerten Zügen die Rede. Von diesen ginge einer von der Fabrik Schäffer & Budenberg dem Bahndamm entlang bis zum Riedgraben und dann, nach links abbiegend, hinüber zu dem ungefähr in der Mitte zwischen dem Riedgraben und dem Bahndamm liegenden, gegen die Glatt führenden neuen Flurweg der Meliorationsunternehmung. Ein anderer würde bis zum Riedgraben dem vorliegenden Hauptprojekt folgen und dann, nach rechts abbiegend, ebenfalls zu dem oben erwähnten neuen Flurweg hinüber führen. Ein dritter Zug mit zirka 30 m Abstand vom Bahndamm bis zum Riedgraben sei bei der Meliorationsgenossenschaft auf Widerstand gestoßen.

Es kann noch beigefügt werden, daß auch das vorliegende, von den Gemeinderäten Seebach und Wallisellen angenommene Projekt entgegen den Wünschen der Meliorationsgenossenschaft aufgestellt worden ist. Nach dem technischen Bericht sei aber das durch das vorliegende Projekt durchschnittene Land im Besitz eines einzigen Grundeigentümers, der die Aufschließung seines Besitztums durch eine Landstraße begrüße. Der Genossenschaft hätte die Benutzung des Flurweges von der Unterführung der Bühlstraße bis zur Glattbrücke bei den Rohwiesen am besten konveniert.

Ein ganz neues Projekt, auf welches das kantonale Tiefbauamt erst an Hand des Planes der Güterzusammenlegung gekommen ist, - die Zusammenlegung war zur Zeit der Aufstellung des Projektes durch den Gemeindeingenieur von Seebach noch nicht erledigt - würde von der Glatt aus dem schon oben erwähnten, ungefähr in der Mitte zwischen Bahndamm und Riedgraben liegenden Flurweg folgen und vom westlichen Ende desselben in einem Abstand von 90 bis 100 m vom Fuße des Bahndammes gegen das Binzmühlequartier führen, von wo, d. h. vom Rand der Riedebene aus, wo das Terrain stärker zu steigen beginnt, nicht bloß eine schöne Verbindung gegen die Unterführung der Bühlstraße, sondern auch eine ziemlich schlanke gegen die Unterführung der Binzmühlestraße erstellt werden könnte. Bei dieser Linienführung würde auch die im Projekt des Gemeindeingenieurs von Seebach eingezeichnete Verbindung nach der Schaffhauserstraße zwischen den beiden Unterführungen insofern verbessert, als dieselbe 100 m kürzer würde. Da diese Linienführung gar keine schädlichen Durchschneidungen im Gefolge hat, auch nur einer ganz kleinen Fläche (zirka 1100 m²) die Bewässerung entzogen und die Bewirtschaftung der berührten Grundstücke erleichtert wird, ist mit Sicherheit anzunehmen, daß das Projekt bei den Grundbesitzern nicht auf Widerstand stoßen, sondern im Gegenteil dessen Ausführung eher begrüßt wird. Die Mehrlänge gegenüber dem von den Gemeinderäten Seebach und Wallisellen vorgelegten Projekt beträgt ebenfalls rund 60 m. Die Hauptvorteile desselben bestehen in der Verbesserung der Anschlüsse an die bestehenden Straßenunterführungen und der guten Anpassung an die Güterzusammenlegung.

Rechts der Glatt, zwischen dieser und Wallisellen, ist es nicht möglich, auf die bestehende, ganz unregelmäßige Grundstückseinteilung Rücksicht zu nehmen. Mit Ausnahme einer zirka 400 m langen Strecke ergeben sich hier unter allen Umständen



schiefe Durchschneidungen. Im übrigen aber ist es nicht schwierig, der Straße eine gute Richtung zu geben. Man könnte dieselbe sogar auf die ganze Länge gerade ziehen, wobei dann aber die Beibehaltung der Achsverschiebung auf einem Platz wie im vorliegenden Projekt zu empfehlen wäre. Das Projekt ist in den Situationsplänen mit Bleistift angedeutet.

4. Was die Bedeutung der beiden projektierten Straßen nördlich und südlich von der Bahnlinie Örlikon-Wallisellen anbetrifft, so ist, um weitläufige Wiederholungen zu vermeiden, auf den dem Regierungsratsbeschuß Nr. 551 vom 5. April 1902 begedruckten Bericht zu verweisen. Es mag nur wiederholt werden, daß keiner eine hervorragende allgemeine Bedeutung zukommt, und beide in der Hauptsache nur den Verkehr zwischen Wallisellen einerseits und Seebach bezw. Örlikon anderseits zu vermitteln haben.

Da das Gebiet zwischen Wallisellen und Örlikon von der Bahnlinie durchschnitten ist, so ist es auch nicht möglich, mit bloß einer Straße die Bedürfnisse von Örlikon und Seebach zugleich und in möglichst gleichem Maße zu befriedigen, und ist deshalb wohl damit zu rechnen, daß mit der Zeit beide Straßen erstellt werden müssen. Nach dem Wortlaut des Straßengesetzes wären die Straßen solche erster Klasse und somit auch durch den Staat zu erstellen. Bei der Straße nördlich von der Bahnlinie empfiehlt sich die Ausführung durch den Staat schon des Umstandes wegen, daß von derselben vier Gemeinden, Wallisellen, Schwamendingen, Örlikon und Seebach, durchschnitten werden.

Von der 2700 m langen Strecke liegen nach den neuen Gemeindegrenzen 439 m in Seebach, 293 m in Örlikon, 1079 m in Schwamendingen und 889 m in Wallisellen.

Da dem Staat zugemutet wird, beide Straßen nördlich und südlich von der Bahn zu bauen oder sich wenigstens am Bau zu beteiligen, müßte selbstverständlich eine Beteiligung an weitem Abzweigungen in Seebach und Örlikon abgelehnt werden. Der Bau der Straßen kann aber überhaupt nur in Aussicht gestellt werden, sofern sich die daran interessierten Gemeinden in erheblichem Maße am Bau beteiligen; denn es darf nicht außer acht gelassen werden, daß der Staat mit Erstellung einer Straße auf dieser oder jener Seite der Bahn mit einer Abzweigung gegen die Schaffhauserstraße bei den Bahnüberführungen, sofern das Bedürfnis nach einer neuen Verbindung überhaupt anerkannt wird, seine gesetzlichen Verpflichtungen beiden Gemeinden gegenüber genügend erfüllt hätte.

Für das Projekt Seebach-Wallisellen dürfte verlangt werden, daß die Gemeinden zirka die Hälfte der Kosten übernehmen und zwar zum voraus die Expropriation und von den übrigen Kosten, Vorarbeiten, Bauleitung und Aufsicht inbegriffen, zirka 45%. Nach dem vorliegenden um Fr. 15,000 für vermehrte Erdarbeiten und Fr. 5000 für Walzarbeiten erhöhten Voranschlag hätten die Gemeinden auf diese Weise zu übernehmen:

Grunderwerb für die Straße	Fr. 11,000
Zirka 45% der übrigen Kosten im Betrage von Fr. 144,000	“ 65,000
	Fr. 76,000
Ferner: Vorsorglicher Landerwerb für die spätere Anlage von Fußwegen (ohnehin nach § 13 des Straßengesetzes Sache der Gemeinden)	8,000
Total	Fr. 84,000



Die Projekte dürften nun zunächst den Gemeinderäten der beteiligten Gemeinden zur Rückäußerung zugestellt werden und zwar ein Exemplar an den Gemeinderat Seebach für sich und zu Händen des Gemeinderates Wallisellen und das andere an den Gemeinderat Örlikon für sich und zu Händen des Gemeinderates Schwamendingen.

Nach Eingang dieser Rückäußerungen dürfte dann zur Ausarbeitung eines definitiven Projektes geschritten werden, sofern dann die Tracefrage genügend abgeklärt ist.

Auf den Antrag der Baudirektion

beschließt der Regierungsrat:

I. Das Projekt des Gemeinderates Seebach für eine Straße von Seebach nach Wallisellen wird den Gemeinderäten Seebach, Wallisellen, Örlikon und Schwamendingen samt den Vorschlägen der Baudirektion zur Rückäußerung zugestellt.

II. Mitteilung an die Gemeinderäte Seebach, Wallisellen, Örlikon und Schwamendingen, an die Bezirksräte Zürich und Bülach und an die Baudirektion.

[*Transkript: OCR (Überarbeitung: Team TKR)/29.03.2017*]