



Regierungsratsbeschlüsse seit 1803 online

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

Signatur **StAZH MM 3.93 RRB 1956/1034**

Titel **Strassen.**

Datum 29.03.1956

P. 482–483

[p. 482] A. Der Regierungsrat hat mit Beschluss Nr. 3204 vom 26. November 1953 vom Bericht der Baudirektion über den weiteren Ausbau der Sihltalstrasse, Hauptstrasse Nr. 4, Hauptverkehrsstrasse D, Kenntnis genommen und die Baudirektion eingeladen, den Ausbau dieser Strasse zu fördern und die Projekte der einzelnen Lose zu gegebener Zeit zur Genehmigung und Krediterteilung vorzulegen.

Der Ausbau der Sihltalstrasse zwischen Langnau a. A. und Sihlwald auf die vorgeschriebene Breite von 9 m, ohne Bankette, bedingt die Verlegung der Sihltalbahn auf das rechte Sihlufer, da andere Lösungen entweder nicht durchführbar (sihlseitige Verbreiterung) oder zu teuer sind oder ästhetisch nicht befriedigen (Ueberführungen an Stelle der Niveauübergänge). Damit können auch die beiden Niveauübergänge beim Dorfausgang Langnau a. A. und unterhalb der Station Sihlwald für den Durchgangsverkehr aufgehoben werden.

Mit Beschluss Nr. 72 vom 7. Januar 1954 hat der Regierungsrat, infolge Mangel an Personal im Tiefbauamt, die Aufstellung eines generellen Projektes für diese Bahnverlegung an das Ingenieurbüro R. Henauer & J. Lee in Zürich 6, vergeben.

B. In der Zwischenzeit wurde, nachdem sich auch das eidgenössische Oberbauinspektorat mit dieser Lösung einverstanden erklärt hat, in Zusammenarbeit mit der Direktion der Sihltalbahn das definitive Bauprojekt aufgestellt. Dieses wurde sodann der Sihltalbahn zur Prüfung und Weiterleitung an das eidgenössische Amt für Verkehr unterbreitet, welches die Vorlage am 1. Dezember 1955 genehmigte. Abgesehen von den üblichen Bedingungen stellt das eidgenössische Amt für Verkehr die Forderung, dass die neuen Sihlbrücken für grössere Lasten dimensioniert werden, als bisher üblich war, was allerdings Mehrkosten von rund Fr. 70 000 zur Folge hat.

Das Bahnverlegungsprojekt wurde gleichzeitig den Gemeinden Horgen, Thalwil und Langnau a. A. zur Vernehmlassung unterbreitet. Sämtliche Gemeinden haben dem Projekt, teilweise unter ohne weiteres erfüllbaren Bedingungen, ebenfalls zugestimmt.

Mit Schreiben vom 3. Oktober 1955 wurde sodann das Projekt auch dem eidgenössischen Departement des Innern zur Genehmigung und Baufreigabe eingereicht. Auch diese Instanz hat die Vorlage am 28. Dezember 1955 unter gewissen Vorbehalten genehmigt und die Baufreigabe erteilt. Die Bundessubvention wurde laut Bundesbeschluss vom 16. September 1955 über den Ausbau des schweizerischen Hauptstrassennetzes, Programm 1955 - 1958, auf 30% festgesetzt.

C. Anlässlich der Projektzustellung vom 16. September 1955 an die Direktion der Sihltalbahn wurde vermerkt, dass über die Durchführung dieser Bahnbaute zwischen der Direktion der Sihltalbahn und dem Kanton ein Vertrag abzuschliessen sei, dem das genehmigte Projekt als Grundlage zu dienen hat. Ueber den von der Sihltalbahn aufgestellten Vertragsentwurf haben Besprechungen stattgefunden, die demnächst



zum Abschluss kommen dürften, sodass der Vertrag dem Regierungsrat unterbreitet werden kann.

D. Zur Vorlage selbst sind noch folgende Erläuterungen anzubringen:

Die Verlegung der Bahn beginnt ausgangs der Station Langnau a. A., zweigt in einer Linkskurve ab über den Fabrikkanal der Spinnerei Langnau a. A., überbrückt die Sihl unter einem Winkel von 57 Grad, kreuzt den Züsackweg am rechten Sihlufer und führt dann in einer Rechtskurve, rund 60 m vom Sihlufer entfernt, in den etwa 320 m langen Tunnel, der unter anderem die Staatsstrasse I. Klasse Thalwil-Gattikon-Langnau a. A. unterfährt. Der Tunnelausgang befindet sich zirka 200 m oberhalb der Fabrik der Baumwollweberei Robert Schmid Sohn A.-G., 20 m landeinwärts der Sihl. Von hier führt das Bahntrasse parallel dem Sihlwanderweg durch die Gaissau und schliesst oberhalb dieser Liegenschaft hart an die Sihl an. Auf dieser Strecke muss eine 120 m lange Ufermauer erstellt werden. Das Bahntrasse entfernt sich wiederum von der Sihl und führt dem Wanderweg entlang. 140 m unterhalb des Ueberfallwehrs gegenüber den Gebäulichkeiten der städtischen Forstverwaltung überquert die Bahn ein zweites Mal die Sihl unter einem Winkel von 73 Grad. Nach Ueberquerung des Vorlandes mündet das neue Bahntrasse wieder in das bestehende Geleise der Sihltalbahn.

Die verlegte Bahnstrecke hat eine Länge von 1914 m und ist rund 200 m kürzer als die bestehende Linie. Die Maximalsteigung beträgt auf eine Länge von 550 m von der Stationsausfahrt in Langnau bis zum obern Tunnelportal 20‰. Der Tunnel in Gattikon wird im Tagbau erstellt und das überschüssige Aushubmaterial für die Dammschüttungen talaufwärts verwendet. Der Minimalradius beträgt 195 m. Im übrigen erfolgt der Bahnbau entsprechend den SBB.-Vorschriften. Vorbehältlich der Zustimmung des eidgenössischen Amtes für Verkehr sollen die Brücken in vorgespanntem Beton erstellt werden, um eine möglichst leichte Konstruktion zu erzielen. Für den Bahnbau muss das alte Haus in der Gaissau abgebrochen werden. Im übrigen ist auf den dem Projekt beigelegten technischen Erläuterungsbericht zu verweisen.

E. Der Kostenvoranschlag setzt sich wie folgt zusammen:

	Fr.	Fr.
A. Landerwerb		140 000
B. Bauarbeiten:		
(Auszug aus Voranschlag Henauer & Lee vom 15. Juli 1955)		
1. Allgemeine Installationen	40 000	
2. Brückenbauten	535 000	
3. Tunnelbau	1 019 000	
4. Mauern, Bäche und kleinere Kunstbauten	76 000	
5. Dammschüttungen und Strassenanpassungen	611 000	
6. Geleiseunterbau	95 000	
7. Geleiseoberbau	276 000	
8. Anpassungsarbeiten und Verschiedenes	133 000	
9. Honorare	129 000	
zusammen	2 914 000	



Dazu kommen:

10. Fahr- und Speiseleitungen	200 000
11. Verstärkung der Brücken	70 000
12. Entschädigung an Sihltalbahn	60 000
Unvorhergesehenes	16 000
Bauarbeiten total	3 260 000
Voranschlag somit total	3 400 000

Von diesen Kosten ist der Erlös aus dem Verkauf des Altmaterials der bestehenden, abzubrechenden Geleiseanlage, deren Summe noch nicht genau ermittelt werden kann, abzuziehen. Bei der Durchführung der Landerwerbsunterhandlungen und der Aufstellung der Bauabrechnung können die genannten Beträge noch Aenderungen erfahren.

An diese Kosten leistet der Bund einen Beitrag von 30% gleich maximal Fr. 1 020 000. Die Entschädigung an die Sihltalbahn betrifft die Abfindung der Bahn durch den Kanton für den vermehrten Unterhalt an Brücken und Tunnel gegenüber der bisherigen offenen Strecke.

Eine Einsprache gegen die Ueberbindung der Mehrkosten für die Verstärkung der drei Brücken durch das eidgenössische Amt für Verkehr dürfte erfolglos sein, da die bisherige Anlage eine Erhöhung der Achsdrücke von 16 auf 25 t zuliesse ohne Kostenfolge für die Sihltalbahn. Diese höheren Verkehrslasten wurden auch bei der Manessestrassenunterführung in der Stadt Zürich berücksichtigt. // [p. 483]

Für dieses Bauvorhaben ist ein Baukonto Verlegung der Sihltalbahn zwischen Langnau a. A. und Sihlwald zu eröffnen, dem ein Kredit von Fr. 3 400 000 zu Lasten des Budgettitels 3015.740 gutzuschreiben ist. Dieser Betrag erhöht sich um die von Baubeginn bis zur Bauabrechnung allfällig eintretenden Material- und Lohnerhöhungen. Für das Jahr 1956 ist mit Ausgaben von rund Fr. 1 000 000 zu rechnen, da die Bauarbeiten im Sommer 1956 eingeleitet werden; die Bauvollendung erfolgt voraussichtlich Ende 1957. Die Baudirektion ist zu ermächtigen, im Einzelfall und im Rahmen des bewilligten Kredites Lieferungen und Arbeiten im Betrage von Fr. 40 000 in eigener Kompetenz zu vergeben.

F. Die Ausschreibung der Bauarbeiten erfolgt später; für die Vergebung wird besonders Antrag gestellt werden. Das Bauvorhaben ist im Bauprogramm 1956 enthalten. Die Baufreigabe durch das eidgenössische Departement des Innern wurde am 28. Dezember 1955 erteilt. Da das Tiefbauamt das notwendige Personal für die örtliche Bauleitung für dieses Bauvorhaben nicht zur Verfügung hat, ist es gerechtfertigt, die Bauleitung dem Bearbeiter des Projektes. Ingenieurbüro R. Henauer & J. Lee, in Zürich 6, zu übertragen, wofür noch ein Vertrag abzuschliessen und der Baudirektion zur Genehmigung zu unterbreiten ist. Diese Bauleitungskosten betragen gemäss Offerte vom 1. Oktober 1954 ungefähr Fr. 80 000.

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Das Projekt für die Verlegung der Sihltalbahn zwischen Langnau a. A. und Sihlwald auf das rechte Sihlufer, Gemeinden Langnau a. A., Thalwil und Horgen, zwecks



Verbreiterung der Sihltalstrasse, Hauptstrasse Nr. 4, wird gemäss den vorliegenden Plänen genehmigt.

II. Für die Durchführung dieser Bahnbaute wird zu Lasten des Voranschlagstitels 3015.740 ein Kredit von Fr. 3 400 000 bewilligt. Die Verbuchung erfolgt über das zu eröffnende Baukonto Nr. 805, Verlegung der Sihltalbahn zwischen Langnau und Sihlwald auf das rechte Sihlufer.

III. Die Baudirektion wird ermächtigt, die Bauarbeiten auszuschreiben und im Sommer 1956 in Angriff zu nehmen. Für die Vergabung der Bauarbeiten ist zu gegebener Zeit Antrag zu stellen.

IV. Die Baudirektion wird weiter ermächtigt, die Unterhandlungen für den Landerwerb und allfällige Prozesse zu führen, Vergleiche abzuschliessen sowie Landkäufe, Arbeiten und Materiallieferungen für diese Baute bis zum Betrage von Fr. 40 000 im Einzelfalle in eigener Kompetenz zu vergeben.

V. Die örtliche Bauleitung für diesen Bahnbau wird dem Ingenieurbüro R. Henauer & J. Lee, Zürich 6, gemäss besonderem Vertrag übertragen.

VI. Für die Durchführung des Erwerbs von Grund und Rechten gilt das Bundesgesetz über die Enteignung vom 20. Juni 1930.

VII. Die Baudirektion wird eingeladen, dem Regierungsrat den Vertrag mit der Sihltalbahn zur Genehmigung zu unterbreiten.

VIII. Mitteilung an das eidgenössische Departement des Innern, das eidgenössische Amt für Verkehr, den Bezirksrat Horgen, die Gemeinderäte Langnau a. A., Thalwil und Horgen sowie an die Direktionen der öffentlichen Bauten, der Finanzen und der Volkswirtschaft.

[Transkript: OCR (Überarbeitung: Team TKR)/13.04.2017]