



Regierungsratsbeschlüsse seit 1803 online

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

Signatur **StAZH MM 3.74 RRB 1947/1160**
Titel **Zürichseeregulierung.**
Datum 02.04.1947
P. 527–528

[p. 527] Auf Antrag der Baudirektion

beschließt der Regierungsrat:

I. Zuschrift an den schweizerischen Bundesrat:

Mit Beschluß vom 24. Juni 1938 bewilligte die Bundesversammlung dem Kanton Zürich an die Kosten der Zürichseeregulierung einen Bundesbeitrag von 40% der wirklichen Kosten, höchstens aber Fr. 1 780 000, d. h. 40% der damaligen Voranschlagssumme von Fr. 4 450 000. Von den durchzuführenden Bauten erfolgten im Einvernehmen mit dem Militärdepartement und dem Post- und Eisenbahndepartement bisher nur der Abbruch baufälliger Häuser an der Uraniabrücke und die Vorbereitung der Eisenkonstruktionen für die Dachwehre, die zurzeit in den Werkstätten der Eisenbaugesellschaft Zürich eingelagert sind. Die Inangriffnahme der eigentlichen Bauarbeiten wurde mit Rücksicht auf die durch den Krieg bedingten Verhältnisse hinausgeschoben.

Im vergangenen Jahr reichten die Kantone Schwyz und St. Gallen Eingaben an die Bundesbehörden ein, in denen sie um die sofortige Durchführung der Zürichseeregulierung im Hinblick auf deren günstigen Einfluß auf die Melioration der Linthebene ersuchten. Am 17. Januar 1947 unterbreitete uns der Stadtrat Zürich eine Eingabe; unter eingehender Begründung stellt er das Begehren auf möglichst rasche Inangriffnahme der Bauarbeiten für die Zürichseeregulierung.

Daß die Zürichseeregulierung an und für sich ein notwendiges Bauvorhaben darstellt, dessen baldige Verwirklichung sehr erwünscht ist, wird sicherlich von keiner Seite bestritten. Die unbefriedigenden Seeabflußverhältnisse, die gänzlich veralteten Regulierungseinrichtungen und die Möglichkeit, im Zusammenhang mit der Seeregulierung dringend notwendige städtebauliche Verbesserungen durchzuführen, bildeten seinerzeit für den Bund, die Kantone und die Stadt Zürich den Grund, sich für das Zustandekommen des großen Werkes einzusetzen. Wenn bisher an einen Baubeginn nicht gedacht werden konnte, so war dies durch die Ihnen bekannten Umstände bedingt. Wenn nun im heutigen Zeitpunkt, trotz der unbestreitbaren Notwendigkeit, im Interesse unserer Volkswirtschaft die Ausführung aller nicht besonders dringlichen Bauten auf später zu verschieben, die Frage des Baubeginnes der Zürichseeregulierung erneut in Erwägung gezogen wird, so sind vor allem folgende Punkte zu beachten:

1. Es ist darauf hinzuweisen, daß die Bedienung der bestehenden, veralteten Reguliereinrichtungen außerordentlich umständlich, schwerfällig und nicht ohne Gefahr ist. Bereits ist ein tödlicher Unfall vorgekommen. Ein längerer Fortbestand dieser gänzlich unzulänglichen Einrichtungen kann daher nicht verantwortet werden.



2. Eine baldige Verbesserung der Reguliermöglichkeit des Seestandes ist in Anbetracht der ständig zunehmenden Zahl von Uferbauten sehr erwünscht. Vor allem sind es die in nassen Sommern viel zu hohen Seestände, die zu Schädigungen Anlaß geben. Es ist in dieser Beziehung als günstiger Umstand zu bewerten, daß die Jahre seit 1941 niederschlagsarm waren. Es ist aber anzunehmen, daß auch wieder niederschlagsreiche Sommer folgen werden. Sollte dann gleichzeitig mit einem hohen Wasserstand des Zürichsees ein Sturm losbrechen, so müßte mit Zerstörungen von sehr erheblichem Ausmaß gerechnet werden, die gar nicht oder nur in geringerem, Umfang eintreten würden, sofern der Seestand dank der Seeregulierung niedriger gehalten werden könnte.

3. Aus den Eingaben des Baudepartementes des Kantons St. Gallen vom 29. Juni 1946 und des Landammanns und Regierungsrates des Kantons Schwyz vom 3. Juli 1946 an das eidg. Post- und Eisenbahndepartement geht hervor, welche große Bedeutung der Zürichseeregulierung für die Melioration der Linthebene beigemessen wird. Diese Auffassung wird auch vom eidg. Post- und Eisenbahndepartement in seinem Antwortschreiben vom 8. Oktober 1946 bestätigt, in welchem ausdrücklich festgestellt wird, daß vom Standpunkt der Melioration der Linthebene die möglichst rasche Durchführung der Zürichseeregulierung nicht nur erwünscht, sondern auch zur Reduktion der Betriebskosten unerlässlich sei.

4. Im Hinblick auf die zunehmende Verschmutzung des Zürichsees durch die Abwässer der Seegemeinden werden vom Kanton Zürich und den Gemeinden große Anstrengungen unternommen, zentrale Kläranlagen für die Reinigung der Abwässer zu erstellen. Um die Gebiete, für die eine Entwässerung mit natürlichem Gefälle nach den Kläranlagen nicht möglich ist, auf ein Minimum zu beschränken, wurde die Lage der Kläranlagen auf Grund der nach Durchführung der Seeregulierung zu erwartenden Seestände möglichst tief angenommen. Demgemäß stellt die Zürichseeregulierung die notwendige Voraussetzung für die dringend erforderliche Sanierung der Seeverschmutzung dar.

5. Unterhalb des Platzspitzes wird das Wasser der Limmat im Kraftwerk Letten der Stadt Zürich zur Energieerzeugung verwendet. Im heutigen Zustand beträgt die mittlere jährlich erzeugbare Energiemenge rund 5 Millionen Kilowattstunden. Wie den Behörden des Bundes bekannt, liegt ein baureifes Projekt für den Ausbau des Lettenwerkes vor, wonach auch die heute nicht oder nur ungenügend genutzten Gefällsstufen bei der Uraniabrücke und beim untern Mühlesteig für das Lettenwerk nutzbar gemacht und dessen Leistung von 900 auf 5100 PS. erhöht werden soll. Dadurch kann die mittlere Jahresenergieproduktion auf mehr als das fünffache, d. h. auf ca. 26,4 Millionen Kilowattstunden vergrößert werden. Es handelt sich um ein in jeder Beziehung baureifes Projekt, für das der erforderliche Kredit bewilligt und die Konzession erteilt ist. Die Maschinen sind bereits fertig erstellt und zum Einbau bereit. Der Ausbau des Kraftwerkes Letten würde einen wertvollen Beitrag zur Verbesserung der ungenügenden Energieversorgung bilden und sollte daher auch aus diesem Grunde nicht weiter hinausgeschoben werden. Da aber die Durchführung der Zürichseeregulierung die Voraussetzung für den Ausbau des Lettenwerkes bildet, erscheint ihre baldige Inangriffnahme als dringend notwendig.

6. Die Verkehrsverhältnisse beim Zürcher Hauptbahnhof, auf der Bahnhofbrücke, am Leonhardsplatz und Limmatquai sind äußerst unbefriedigend, weshalb die Stadt Zürich



eine Neugestaltung dieser Straßen und Plätze beabsichtigt. Ein entsprechendes Projekt wurde vom Stadtrat am 6. Dezember 1946 genehmigt. Darnach ist die Verbreiterung des Bahnhofquais unter Aufhebung des linken Limmatarmes und Verlegung des Warenhauses Globus vorgesehen, während ein Teil der Papierwerdinsel zur Schaffung des erforderlichen Durchflußprofiles der Limmat abgetragen werden, soll. Im Bahnhofquai ist eine Unterführung für den Fährverkehr unter den die Bahnhofbrücke mit dem Bahnhofplatz verbindenden Fahrstreifen in Aussicht genommen. Die Bahnhofbrücke soll verbreitert werden und wird dann wieder den Fährverkehr in beiden Richtungen aufnehmen können, während sie seit einer Reihe von Jahren nur noch dem Einbahnverkehr dienen konnte.

Dieses Bauvorhaben soll zur Ausführung gelangen, sobald der entsprechende Kredit bewilligt ist. Die Vorlage wird demnächst den Stimmberechtigten unterbreitet werden. In Anbetracht des Aufschwunges im Motorfahrzeugverkehr ist der Ausbau dieses Verkehrszentrums zur Vermeidung größerer Verkehrsstockungen dringend. Nach Mitteilung des Stadtrates Zürich hat außerdem eine Untersuchung der Eisenkonstruktionen unter dem Limmatquai durch Prof. Dr. F. Stüssi an der ETH. ergeben, daß sie die nötige Sicherheit wegen starker Rostschäden nicht mehr gewährleisten, weshalb auch aus diesem Grunde der vorgesehene Umbau nicht länger aufgeschoben werden kann.

Wenn es sich auch bei diesem Projekt um eine Angelegenheit handelt, die von der Stadt Zürich ganz auf eigene Kosten durchgeführt wird und die Zürichseeregulierung in keiner Weise belastet, so besteht doch insofern ein Zusammenhang, als die Arbeiten nur ausgeführt werden können, wenn gleichzeitig die Zürichseeregulierung in Angriff genommen wird.

Auf Grund dieser Darlegungen ist zweifellos die Zürichseeregulierung als sehr dringliche Baute zu bezeichnen. Da die Bauausführung in hohem Maße maschinell durchgeführt werden kann, dürfte sie zudem keine außergewöhnliche Belastung des // [p. 528] Arbeitsmarktes zur Folge haben, weshalb ein sofortiger Baubeginn sich auch aus diesem Gesichtspunkt wohl rechtfertigen läßt. Wir sind daher der Auffassung, daß eine unverzügliche Durchführung dieser Baute dringend notwendig ist.

Mit Rücksicht auf die seit der Zusicherung des Bundesbeitrages eingetretene Geldentwertung haben wir die Stadt Zürich als Projektverfasserin veranlaßt, den Kostenvoranschlag neu zu überarbeiten. Nachstehende Tabelle orientiert über die seit dem erstmaligen Kosten Voranschlag vom Jahre 1937 eingetretenen Verteuerungen:

	Kostenvoranschlag		
	1937	März 1941	Dez. 1946
1. Erwerb von Liegenschaften und Wasserrechten	1 811 300	1 811 300	1 811 300
2. Abbruch der Gebäude und Wehranlagen	155 000	170 500	170 500
3. Sohlenvertiefung der Limmat	493 000	542 300	379 300
4. Hydraulische Dachwehre	649 300	811 625	1 340 000
5. Ufermauer am Limmatquai	144 480	190 700	267 000
6. Abdichtungen, Entwässerungen und Anpassungsarbeiten am Papierwerd	30 000	39 600	39 600



7. Ufermauer längs der Platzpromenade und Anpassungsarbeiten	164 910	235 920	370 000
8. Umbauten am städtischen Kanalisationsnetz	642 770	739 185	941 700
9. Bauleitung	109 500	130 000	190 000
10. Unvorhergesehenes und Verschiedenes	249 740	328 870	310 600
11. Warenumsatzsteuer	-	-	80 000
Gesamte Kostenvoranschlagssumme	<u>4 450 000</u>	<u>5 000 000</u>	<u>5 900 000</u>

Die Erhöhung des Voranschlages hält sich, verglichen mit der Steigerung des Baukostenindex, in verhältnismäßig bescheidenen Grenzen. Dies ist einmal dem Umstand zu verdanken, daß die Liegenschaften sich bereits im Besitze der Stadt Zürich befinden und diese Position daher keine Änderung erfahren muß. Ferner wurden die Eisenkonstruktionen der Dachwehre rechtzeitig in Auftrag gegeben und ebenso frühzeitig die erforderlichen Spundwandisen beschafft, sodaß auch hier die seitherige Preiserhöhung sich nicht bemerkbar macht. Ferner wurde im Einvernehmen mit dem eidgenössischen Amt für Wasserwirtschaft auf Grund neuerer hydraulischer Berechnungen das Ausmaß der Sohlen Vertiefung der Limmat etwas reduziert, sodaß in dieser Position kleinere Kubaturen in Rechnung gestellt werden konnten. Außerdem konnte mit der Liegenschaften Betrieb A.-G., der Eigentümerin der Liegenschaft Globus, eine Vereinbarung getroffen werden, daß sie gegen Ausrichtung des im Voranschlag 1941 vorgesehenen Betrages von Fr. 39 600 für Anpassungen an ihrer Liegenschaft auf alle weitem Ansprüche verzichtet, sofern sie den vorgesehenen Neubau erstellt; infolgedessen konnte diese Position unverändert übernommen werden.

Leider wird voraussichtlich die Voranschlagssumme vom Dezember 1946 mit Fr. 5 900 000 kaum als endgültig betrachtet werden können, da nach der Kündigung des Landesmantelvertrages durch die Arbeiterschaft vermutlich mit neuen Lohnerhöhungen auf das kommende Frühjahr zu rechnen ist. Da ihre Auswirkungen auf die Baukosten zurzeit nicht bekannt sind, ist es noch nicht möglich, diese heute schon im Voranschlag zu berücksichtigen.

Im Bundesbeschuß vom 24. Juni 1938 wurde ein Bundesbeitrag von 40% auf Grund der Voranschlagssumme 1937 von Fr. 4 450 000 zugesichert. Am 20. Juni 1941 bewilligte das eidg. Militärdepartement einen außerordentlichen Bundesbeitrag von 40% der in jenem Zeitpunkt berechneten Mehrkosten von Fr. 550 000 unter der Bedingung, daß die Arbeiten nur mit Zustimmung der eidg. Zentralstelle für Arbeitsbeschaffung begonnen werden dürfen. Für die Finanzierung der Mehrkosten wurde dieser Weg gewählt, um einerseits eine neue Vorlage an die eidgenössischen Räte vermeiden und andererseits im Falle des Eintrittes größerer Arbeitslosigkeit ohne Verzug die Arbeiten in Angriff nehmen zu können.

Heute stehen wir vor der Situation, daß mit noch vermehrten Kosten gerechnet werden muß und die Baute, da sie unverzüglich durchgeführt werden sollte, nicht der Arbeitsbeschaffung dienstbar gemacht werden kann. Es ist aber festzustellen, daß der Umfang des Projektes keine Erweiterung erfahren hat und die Mehrkosten allein durch die Geldentwertung, also durch Umstände, auf die wir keinen Einfluß hatten, bedingt



sind. Hingegen konnte dank der bereits erwähnten vorsorglichen Maßnahmen die Verteuerung der Baute in verhältnismäßig bescheidenem Rahmen gehalten werden. Unter diesen Umständen erscheint es gerechtfertigt, daß der ordentliche Bundesbeitrag zum gleichen Ansatz auch an die teuerungsbedingten Mehrkosten ausgerichtet wird. Die Richtigkeit dieser Auffassung findet ihre Bestätigung darin, daß die eidg. Räte mit Beschluß vom 17. Oktober 1946 in gleicher Weise der Subventionierung der Mehrkosten der Linthmelioration zugestimmt haben. Wir gestatten uns daher, Ihnen das Gesuch um Subventionierung dieser Mehrkosten zu unterbreiten. Dabei möchten wir es Ihnen überlassen, zu entscheiden, ob die Ausrichtung des sich ergebenden zusätzlichen Betrages als ordentlicher oder als außerordentlicher Beitrag erfolgen soll. Sofern Sie der Subventionierung aus Arbeitsbeschaffungskrediten den Vorzug geben sollten, ersuchen wir Sie, die Zentralstelle für Arbeitsbeschaffung anzuweisen, die Bewilligung zur Inangriffnahme der Bauarbeiten zu erteilen.

Wir hoffen, daß dem Kanton Zürich, der im allgemein schweizerischen volkswirtschaftlichen Interesse mit der Ausführung der Bauten bis anhin zugewartet hat, daraus keine Nachteile in Bezug auf die Bundesbeiträge erwachsen.

II. Mitteilung an den Stadtrat Zürich und an die Direktion der öffentlichen Bauten sowie an die Regierungen Schwyz und St. Gallen.

[Transkript: OCR (Überarbeitung: Team TKR)/12.09.2017]