



Regierungsratsbeschlüsse seit 1803 online

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

Signatur **StAZH MM 3.20 RRB 1906/1821**

Titel **Station Attikon.**

Datum 18.10.1906

P. 633–635

[p. 633] A. Das Eisenbahndepartement hatte anlässlich der am 6. Januar 1906 erfolgten Genehmigung der Vorlage der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen betreffend Erstellung einer neuen Station bei Attikon (Verfügung Nr. 30 der Baudirektion vom 9. Januar 1906) die Generaldirektion eingeladen, den Versuch zu machen, die in der Vernehmlassung der Kantonsregierung enthaltenen Forderungen der interessierten Gemeinden auf dem Wege der direkten Verständigung zu erledigen und über allfällig bleibende Differenzen dem Departement seinerzeit zu berichten.

B. Mit Zuschrift vom 20. August 1906 an das Eisenbahndepartement teilt die Generaldirektion mit, daß sie unterm 2. und 11. Mai mit den Gemeinden Attikon und Rickenbach Verträge abgeschlossen habe, durch welche die Frage der Straßenanlagen und der Eigentumsbereinigung ihre endgültige Erledigung gefunden habe.

Dem Begehren der Regierung des Kantons Zürich betreffend Erstellung von Seitengräben längs der Straße I. Klasse Winterthur-Frauenfeld bei den Auffüllungen km 32,750 - 940 und 33,390-760 werde Rechnung getragen werden. Ebenso sollen die verlangten Schutzwehren erstellt und die kantonalen Normalprofile der Straße angenommen werden.

Zur Eingabe des Gemeinderates Wiesendangen vom 17. Februar 1906 (siehe Verfügungen der Baudirektion Nrn. 385 und 732 vom 3. März und 21. April 1906) sei zu bemerken, daß die Generaldirektion die Straßenverhältnisse durch die Verträge mit den Gemeinden Attikon und Rickenbach als geordnet betrachte und daß von der Erstellung einer Unter- oder Überführung bei km 33,590 an Stelle des bisherigen Fußwegüberganges nicht die Rede sein könne.

C. Durch Zuschrift vom 30. August 1906 ladet das Eisenbahndepartement den Regierungsrat zur Vernehmlassung über die Äußerung der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen ein.

D. Die Rückäußerungen der durch die Baudirektion ebenfalls zur Vernehmlassung eingeladenen interessierten Gemeindebehörden sind ihrem wesentlichen Inhalte nach in dem nachstehenden Schreiben an das Eisenbahndepartement reproduziert, sodaß darauf verwiesen und von einer Wiederholung an dieser Stelle Umgang genommen werden kann.

Die Baudirektion berichtet:

1. Nachdem der Bericht der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen dem Gemeinderat Rickenbach wie auch der Zivilvorsteherschaft Attikon keinen Anlaß zu Aussetzungen gegeben hat, können sich die nachstehenden Ausführungen auf die Begehren des Gemeinderates Wiesendangen beschränken.

a. Zufahrtsstraße zur Station von Attikon aus:



Hier ist lediglich auf die Beantwortung des Gesuches des Gemeinderates Wiesendangen vom 1. April 1906 zu verweisen (Verfügung Nr. 732 der Baudirektion vom 21. April 1906: Bericht des Kantonsingenieurs über Punkt 9).

b. Unter- oder Überführung zwischen km 33,500 und 33,600.

Nachdem im gerichtlichen Verfahren festgestellt worden ist, daß bei km 33,590 ein öffentlicher Fußweg nicht besteht und nie bestand, ist das einzige Moment, welches geeignet gewesen wäre, dem Begehren des Gemeinderates Wiesendangen Rückhalt und vielleicht wenn nicht vollen, so doch wenigstens teilweisen Erfolg zu verschaffen, dahingefallen. Dem Regierungsrate wird aber nicht zugemutet werden wollen, nicht ausreichend begründete und daher von vorneherein aussichtslose Forderungen dem Eisenbahndepartement zur Genehmigung zu empfehlen.

2. Die Sache ist auch nicht so schlimm, wie sie der Gemeinderat Wiesendangen darstellt. Zur Vergleichung des // [p. 634] bisherigen und des künftigen Zustandes kann nur die Straßenverbindung von Wiesendangen über Hinteregg-Grüneck gegen Sulz in Betracht fallen. Daraus, daß der Fuhrwerkverkehr künftig statt auf den Niveauübergang bei km 33,450 auf die Überführung bei km 33,300 angewiesen ist, entsteht für denselben ein Umweg von 280 m. Gegenüber dem bisher benutzten Übergang bei km 33,590 beträgt der Umweg für Fußgänger 395 m. In letzterer Beziehung ist aber eben zu sagen, daß für die Benutzung dieses Überganges ein öffentliches Recht nicht bestand und daß derselbe deshalb jederzeit hätte aufgehoben werden können. Zu der Mehrlänge von 280 resp. 395 m kommt eine Wegverlängerung von 30 m infolge der von den Gemeinden Rickenbach und Dinhard gewünschten Verlegung der Landstraße nach Rickenbach-Ellikon. Die Vergrößerung der Weglänge beträgt also total 310 resp. 425 m. Eine Beschwerde gegenüber den schweizerischen Bundesbahnen könnte sich immerhin nur auf die Beseitigung des Überganges bei km 33,450 resp. den dadurch verursachten Umweg von 280 m beziehen. Dieser Umweg ist aber nicht so groß, daß bei dem in Frage kommenden geringen Verkehr das Begehren auf Erstellung einer teuren Über- oder Unterführungsbaute ausreichend begründet wäre.

3. Bei diesem Anlasse mag auf eine andere Lösung aufmerksam gemacht werden, die wohl auch den Gemeinderat Wiesendangen befriedigen könnte. Die bestehende Verbindungsstraße zwischen Hinteregg und der Frauenfelderlandstraße weist ziemlich günstige Gefällsverhältnisse auf, so daß der Wunsch, dieselben zu verbessern, wahrscheinlich schon früher aufgetaucht wäre, wenn auf derselben ein größerer Verkehr bestanden hätte. Durch die Verlegung des Bahnüberganges zu km 33,300 erscheint nun aber die Korrektur derselben in der Weise gegeben, daß von Hinteregg aus eine gerade Verbindung mit diesem Übergang erstellt wird. Damit läßt sich eine Wegverkürzung von zirka 190 m erreichen, sodaß sich der eben erwähnte Umweg von 280 m resp. 310 m auf 90 resp. 120 m reduziert und, wenigstens soweit der Fuhrwerkverkehr in Frage kommt, durch die besseren Gefällsverhältnisse nahezu ganz aufgehoben wird. Von der ungefähr 325 m langen Straßenstrecke entfielen zirka 140 m auf den Gemeindebann Wiesendangen, zirka 185 m auf den Gemeindebann Dinhard. Da es sich um eine Straße II. Klasse handelt, hätte auch der Staat einen Beitrag zu leisten, welcher sich gegenwärtig für Wiesendangen auf 41%, für Dinhard auf 50% der Baukosten beziffert.

4. Da die bisherige Verbindung Hinteregg-Frauenfelderstraße als Straße II. Klasse fallen gelassen würde, die direkte Verbindung Hinteregg-Überführung aber nicht mehr



als Verbindung Wiesendangen-Attikon gelten könnte, käme der Straßenstrecke Hinteregg-Attikon wieder die Bedeutung einer Straße II. Klasse zu, welche ihr bei der Totalrevision der Straßenklassifikation im Jahre 1904 abgesprachen worden ist.

Auf Antrag der Baudirektion

beschließt der Regierungsrat:

I. Schreiben an das Eisenbahndepartement:

Unterm 30. August 1906 übermittelten Sie uns eine Vernehmlassung der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen vom 20. August 1906 betreffend das Ergebnis Ihrer Unterhandlungen mit den interessierten Gemeinden über die Straßen- und Wegverhältnisse bei der Station Attikon, mit der Einladung, wir möchten uns darüber aussprechen.

Nach Einholung der Rückäußerungen seitens der in Frage kommenden Gemeindebehörden sind wir in der Lage, Ihnen die Stellungnahme der letztern nachstehend zur Kenntnis zu bringen.

Der Gemeinderat Rickenbach sowie die Zivilvorsteherschaft Attikon erklären sich mit den Verhältnissen, wie diese durch den Vertrag mit der Generaldirektion vom 2. und 11. Mai 1906 geschaffen worden seien, befriedigt. Die letztgenannte Behörde fügt lediglich die Bemerkung bei, daß die Verwendung von bloß 40 cm weiten Röhren für die Grabendeckung bei km 34,070 nicht genüge, sondern daß weitere Röhren erforderlich seien.

Der Gemeinderat Wiesendangen beharrt dagegen auf den unter Punkt 9 und 11 seiner Eingabe vom 17. Februar 1906 an das Eisenbahndepartement gestellten Begehren betreffend Korrektio n der Straßenstrecke zwischen Unterführung bei km 34,070 und Landstraße nach Frauenfeld, sowie betreffend Erstellung einer Über- oder Unterführung zwischen km 33,500 und 33,600.

Im allgemeinen weist die Behörde darauf hin, daß die Interessen der Gemeinde Wiesendangen nicht identisch seien mit den Interessen der Zivilgemeinde Attikon und vollends nicht identisch mit den Interessen einer andern politischen Gemeinde. Ein zwischen dem Gemeinderat Rickenbach resp. der Zivilvorsteherschaft Attikon mit der Generaldirektion abgeschlossener Vertrag könne daher nicht maßgebend sein für die Forderungen, welche die Gemeinde Wiesendangen zu stellen und welche der Gemeinderat unverzüglich geltend gemacht habe, sobald ihm hiezu Gelegenheit geboten worden sei. Daß eine Station Attikon erstellt werden müsse, sei nicht seine Schuld; wie die Dinge nun aber liegen, habe er die Interessen der ganzen Gemeinde wahrzunehmen.

Hinsichtlich der Zufahrtsstraße zur Station von Attikon aus sei zu bemerken, daß das Teilstück zwischen Unterführung bei km 34,070 und Landstraße nach Frauenfeld zurzeit nur eine Flurstraße sei und daher von Rechts wegen nur von den beteiligten Grundbesitzern, in deren Miteigentum die Straße stehe, befahren werden dürfe. Die schweizerischen Bundesbahnen seien also zu verhalten, von den Anteilhabern an dieser Straße nötigenfalls auf dem Wege der Expropriation die Abtretung derselben zu einer öffentlichen Straße zu erwirken, und das Teilstück in einer Weise zu korrigieren, wie dieses den gesetzlichen Vorschriften über öffentliche Straßen II. Klasse entspreche.



Zum Postulat betreffend Erstellung einer Überführung zwischen km 33,500 und km 33,000 sei zu bemerken, daß nach näheren Untersuchungen der Fußweg zwar nur den Charakter eines Feldweges gehabt habe, auf dessen Fortbestand nur die Grundbesitzer nördlich der Bahn ein bestimmtes Anrecht besitzen. Immerhin sei es Tatsache, daß der Weg von jedermann benutzt wurde und daß es niemand in den Sinn gekommen sei, auch nicht der Bahnverwaltung, die Benutzung des Überganges durch jedermann zu verbieten. Der Fußweg sei auch in der topographischen Karte eingezeichnet. Sein Verlust würde in dem Augenblick besonders stark empfunden, an welchem er durch die Erstellung der Station als direkter Zugang zu derselben viel größere Bedeutung gewinne.

Die Gemeinde Wiesendangen verlange aber die Erhaltung dieses Überganges in der nach Erstellung der Station einzig noch möglichen und auch sonst empfehlenswerten Form einer Unter- oder Überführung über die Bahn als eine Kompensation für die Nachteile, die der Gemeinde erwachsen für ihren Fuhr- und Fußgängerverkehr mit den Gemeinden Sulz, Dinhard, Rickenbach, Ellikon und dem Thurtal überhaupt, der bis jetzt in befriedigender Weise bedient worden sei durch die Straßenüberfahrten bei km 33,450 und km 33,770.

Durch Verlegung des Überganges bei km 33,450 nach 33,300 entstehe für den Verkehr der Gemeinde Wiesendangen von und nach dem Kantonsteile nördlich der Bahn ein Umweg von mindestens 450 m, durch den Wegfall der Überfahrt bei km 33,770 für die Richtung von und nach Rickenbach ein solcher von zirka 550 m, da künftig nur noch die Überführung bei km 33,300 zur Verfügung stehe. In der Richtung von und nach Ellikon-Üßlingen bleibe nur die Kommunikation über Attikon mit mehr als einem Kilometer Umweg und schlechteren Steigungsverhältnissen, als die Straße über Hinteregg aufweise.

Eine solche erhebliche Verschlechterung der Kommunikationsverhältnisse könne sich eine Gemeinde von der Größe von Wiesendangen nicht gefallen lassen, ohne daß ihr eine Kompensation gewährt werde. Diese Kompensation sei in der geforderten Passage wenigstens für Fußgänger zu erblicken.

Den Vernehmlassungen der Gemeindebehörden haben wir unserseits folgendes beizufügen:

Die Aussetzungen der Zivilvorsteherschaft Attikon betreffend die Lichtweite der Zementröhrenleitung in und beidseitig der Unterführung bei km 34,070 halten wir als gerechtfertigt. Unseres Erachtens wird es notwendig sein, 0,80 in weite Röhren zu verwenden.

Zur Eingabe des Gemeinderates Wiesendangen:

a) Zufahrtsstraße von Attikon her.

Mit Recht kann durch den Gemeinderat Wiesendangen verlangt werden, daß für die durch die Aufhebung des Niveauüberganges bei km 33,770 unterbrochene Straße III. Klasse Attikon-Sulz Ersatz geschaffen wird, und zwar kann eine // [p. 635] bloße Flurstraße nicht als ausreichender Ersatz gelten, sondern letzterer hat wieder in einer öffentlichen Straße zu bestehen. Die Bundesbahnen werden also dafür aufzukommen haben, daß die Straßenstrecke zwischen der Unterführung bei km 34,070 bis Frauenfelderstraße im Dorfe Attikon dem öffentlichen Verkehr eingeräumt wird. Hieran vermögen allfällige vertragliche Vereinbarungen zwischen der Bahnverwaltung und



dem Gemeinderat Rickenbach, resp. der Zivilvorsteherschaft Attikon nichts zu ändern. Hat die Gemeinde Rickenbach gegenüber den schweizerischen Bundesbahnen bezüglich Kostenverteilung gewisse Verpflichtungen übernommen, so ist dies eine interne, zwischen diesen beiden Kontrahenten zu erledigende Streitfrage, welche die Gemeinde Wiesendangen in keiner Weise berührt. Die weitere Frage, in welchem Umfange das erwähnte Straßenstück zu korrigieren sei, ist für sich zu entscheiden. In dieser Hinsicht kann der Gemeinderat zum mindesten verlangen, daß sich dieses Verbindungsstück in keinem schlechteren Zustande befinde, als die aufgehobene Strecke III. Klasse Attikon-Sulz.

b) Überführung zwischen km 33,500 und km 33,600.

Wie wir bereits in unserer Vernehmlassung Nr. 1977 vom 14. Dezember 1905, worauf wir hier verweisen, bemerkten, ist nicht zu bestreiten, daß, abgesehen von dem ungünstigen Stationszugang von Wiesendangen her eine wesentliche Verkehrs Verschlechterung für den durchgehenden Verkehr eintritt, auch dann sogar, wenn nur die Verschiebung des Überganges von km 33,450 zu km 33,300 ins Auge gefaßt und der Fußgängerübergang bei km 33,590 als nicht zu Recht bestehend betrachtet wird. Dagegen ist der bestehende Umweg doch nicht so groß, wie der Gemeinderat Wiesendangen befürchtet und unseres Erachtens auch der vorhandene und noch zu erwartende Verkehr vom Dorfe Wiesendangen helllicht so bedeutend, daß sich ein erhebliches Bedürfnis für die Erstellung einer Überführung - denn nur um eine solche wird es sich handeln können - nachweisen ließe. Dagegen wäre nach unserm Dafürhalten ein Begehren, von der Häusergruppe Hinteregg aus eine direkte Straßenverbindung mit der Überfahrt bei km 33,300 zu erstellen, nicht von der Hand zu weisen. Dadurch würde der infolge Aufhebung des Überganges bei km 33,450 verursachte Umweg so erheblich reduziert, daß man sich auch in Wiesendangen damit zufrieden geben dürfte. Aus den in unserer Vernehmlassung vom 14. Dezember 1905 angeführten Gründen darf unseres Erachtens auch den schweizerischen Bundesbahnen eine finanzielle Beteiligung an der Erstellung dieser zirka 325 in langen Straßenstrecke zugeinutet werden. Nach dem zürcherischen Straßengesetz hätte der Kanton ebenfalls einen Beitrag zu leisten. Die Deckung der Kosten sollte also keinen nennenswerten Schwierigkeiten begegnen.

Die Eingabe der Generaldirektion Nr. 36,998/IV legen wir bei.

II. Mitteilung von Disp. I an die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen in Bern, an die Kreisdirektion IV in St. Gallen und an Herrn Kontrollingenieur Öri in St. Gallen und des ganzen Beschlusses an die Gemeinderäte Dinhard, Rickenbach und Wiesendangen, an die Zivilvorsteherschaft Attikon und an die Baudirektion.

[Transkript: OCR (Überarbeitung: Team TKR)/24.03.2017]