



Staatsarchiv des Kantons Zürich

Regierungsratsbeschlüsse seit 1803 online

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

Signatur	StAZH MM 3.3 RRB 1889/0244
Titel	Strassen.
Datum	02.02.1889
P.	47–48

[p. 47] A. Betreffend die projektirte Straßenverbindung II. Klasse zwischen dem Waldgarten–Schwamendingen (Straße I. Klasse No. 5 Zürich–Winterthur) und Oerlikon (Straße I. Klasse No. 3 Zürich–Schaffhausen) hat der Bezirksrath Zürich unterm 23. Juni 1887 beschlossen, es sei das vorgelegte Projekt 2 genehmigt und die betreffende Straßenstrecke als Straße II. Klasse erklärt.

B. Nachdem der Gemeindrath Oerlikon, welcher ursprünglich Projekt 1 befürwortet hatte, sich anheischig gemacht hatte, auf Rechnung der Gemeinde ein III. Projekt ausarbeiten zu lassen, beschloß der Regierungsrath unterm 24. Dezember 1887, es sei der endgültige Entscheid über die verschiedenen Straßenprojekte einstweilen verschoben und dem Gemeindrath Oerlikon Frist bis Mitte März 1888 gewährt, um dieses neue Projekt vorzulegen.

Diese Frist wurde mit Rücksicht auf die ungünstige Witterung mit Beschluß vom 24. März 1888 bis 15. April 1888 verlängert.

C. Nachdem der Gemeindrath Oerlikon mit Schreiben vom 16. April 1888 die Pläne über dieses 3. Projekt übermittelt hatte, wurden dieselben mit Verfügung vom 23. April 1888 dem Bezirksrath zugestellt, mit der Einladung, die Gemeinden zu nochmaliger Beschlußfassung zu veranlassen und hernach die sämtlichen Akten und Pläne mit seiner eigenen Schlußnahme dem Regierungsrath zur endgültigen Entscheidung einzusenden.

D. Mit Eingabe vom 26. Juni 1888 gab der Gemeindrath Schwamendingen dem Bezirksrath davon Kenntniß, daß die Gemeinde in ihrer Versammlung vom 24. Juni 1888 Festhalten an dem bereits früher beschlossenen Projekt II beschlossen habe und verband damit das Gesuch, es möchte die Direktion der öffentlichen Arbeiten die Frage prüfen, ob es nicht möglich wäre, die Straße I. Klasse bei der Einmündung des Straßenprojektes II. Klasse resp. vom sogenannten Judengäßchen her an der Seidenweberei Waldgarten vorbei im Sinne der Verminderung der Steigung zu korrigiren, um dadurch eine günstigere Einmündung der Straße II. Klasse zu ermöglichen.

E. Die Gemeinde Oerlikon ihrerseits beschloß gemäß Schreiben des Gemeindraths vom 17. August 1888 in ihrer Versammlung vom 22. Juli 1888 die Ausführung der Straße nach Projekt 3, namentlich mit Rücksicht auf die bei Ausführung von Projekt 2 befürchteten großen Expropriationskosten.

Sodann stellt der Gemeindrath Oerlikon das Gesuch, es möchte die Gemeinde Schwamendingen gemäß § 6, Absatz 3 des Straßengesetzes verpflichtet werden, der Gemeinde Oerlikon an die Kosten der Erstellung der fraglichen Straße einen namhaften Beitrag zu leisten, mit Rücksicht darauf, daß dieselbe fast ausschließlich Schwamendingen diene, während der größte Theil der entstehenden Kosten auf Oerlikon entfalle.

F. Der Bezirksrath stellt sich neuerdings auf den Standpunkt, daß Projekt 2 vor den andern den Vorzug verdiene, um so mehr, als die Mehrkosten für Oerlikon noch lange nicht die

Höhe erreichen werden, welche der Gemeindrath befürchte, und beschloß deßhalb unterm 6. Dezember 1888 (eingegangen den 3. Januar 1889):

1. Dem Regierungsrath wird beantragt, die Straßenverbindung Oerlikon–Schwamendingen nach vorgelegtem Projekt 2 zu genehmigen.
2. Mittheilung an denselben.

G. Die Direktion der öffentlichen Arbeiten berichtet:

Mit Bezug auf den frühern Verlauf der Angelegenheit kann auf den Regierungsbeschluß vom 24. Dezember 1887 verwiesen werden, welcher die früher ergangenen Gemeinde-, Bezirksraths- und Regierungsrathsbeschlüsse resümiert.

Was nun zunächst die Frage betrifft, ob die betreffende Verbindung als Straße II. Klasse zu dekretiren sei oder nicht, so kann dieselbe wohl ohne Weiteres bejaht werden. Sie trägt diesen Charakter erstens als Verbindung der beiden politischen Gemeinden Oerlikon und Schwamendingen, zweitens als Verbindung der Gemeinde Schwamendingen mit der Eisenbahnstation Oerlikon, drittens als Verbindung zwischen den beiden Straßen I. Klasse No. 3 und 5 und endlich als Fortsetzung der Straße II. Klasse Affoltern–Oerlikon.

Unbestrittenermaßen kann aber die jetzige Verbindung ohne Korrektion nicht als Straße II. Klasse erklärt werden und es wurden deßhalb auf Rechnung des Staates 2 Projekte für eine Korrektion resp. theilweise Neuerstellung der Straße ausgearbeitet, zu welchen nunmehr ein drittes, auf Rechnung der Gemeinde Oerlikon angefertigtes, hinzugekommen ist. Die drei Projekte weichen nur auf der Strecke im offenen Felde, d. h. vom Ende des Dorfes Oerlikon bis zum ersten Haus im Waldgarten (Wolfhag) von einander ab, indem Projekt I ganz der alten Straße folgt, während Projekt 2 einer natürlichen Terrainmulde folgend, vom Haus Fries bei Oerlikon von der alten Straße stark abweichend, in gerader Linie auf den Waldgarten zuführt, und Projekt 3 bei Oerlikon noch eine Strecke weit die alte Straße benutzt und dann ebenfalls in gerader Linie die Mitte zwischen den Projekten 1 und 2 haltend, auf den Vereinigungspunkt der letztern zuführt.

Für die Strecke von der Straße I. Klasse No. 3 aus durch das Dorf Oerlikon bis zum Fries'schen Hans war das Trace gegeben. Es konnte sich nämlich dort lediglich um eine Korrektion der bestehenden Straße handeln. Diese Korrektion ist dann auch von der Gemeinde Oerlikon, ohne daß dieselbe Beschlüsse der Oberbehörden abgewartet hat, schon vor zirka 5 Jahren in der Hauptsache ausgeführt worden. //

[p. 48] Immerhin bedarf diese Strecke noch verschiedener Nachbesserungen, so müssen insbesondere noch Schalen erstellt und einzelne Verbreiterungen, welche im Projekt, das übrigens punkto Vollständigkeit auch noch zu wünschen übrig läßt, eingezeichnet sind, vorgenommen werden. Eine wesentliche Verbesserung, die im Plan nicht vorgesehen war, ist ausgeführt, nämlich die Entdeckung des Baches von Profil 720 bis 815.

Die Gemeinde Oerlikon ist aber noch weiter gegangen und hat auch die Fortsetzung vom Fries'schen Haus bis zum Friedhof nach Projekt I ausgeführt, offenbar in der Absicht, damit auf die Oberbehörden zu Gunsten des von ihr bevorzugten Projektes einen Druck auszuüben.

Bezüglich der Strecke im Bann Schwamendingen von der Vereinigung der drei Projekte bis zur Einmündung in die Straße I. Klasse No. 5 (Zürich–Winterthur) bestehen auch keine erheblichen Differenzen. Auch hier schmiegte sich das Projekt möglichst der bestehenden Straße an. Eine andere wesentlich bessere Lösung läßt sich nicht finden ohne daß die Kosten unverhältnißmäßig vermehrt und auch eine theure Korrektion der Straße I. Klasse, welche der Gemeindrath Schwamendingen in seiner Eingabe an den Bezirksrath in letzter Stunde noch angeregt hat, ausgeführt würde. Der Bezirksrath ist auf diese Anregung gar nicht eingetreten und mit Recht. Es kann wohl, nachdem diese Hauptstraßen seit Erstellung der Bahnen an Bedeutung wesentlich abgenommen haben, keine Rede von so kostspieligen Korrekturen mehr sein. Uebrigens müßten, wenn man sich auf's Korrigiren verlegen wollte, an derselben Straße noch viele Strecken korrigirt werden, welche gleichviel und mehr Steigung aufweisen. Auch läßt sich namentlich die mangelhafte Einmündung des

Straßenprojektes II. Klasse in die Straße I. Klasse noch verbessern, ohne Korrektion der letztern.

Was nun die Strecke vom Fries'schen Haus in Oerlikon bis zum Vereinigungspunkt der 3 Projekte beim Waldgarten betrifft, so kann von Projekt 1 zum Voraus abgesehen werden, nachdem dasselbe auch von der Gemeinde Oerlikon fallen gelassen wurde. Die bestehende alte Straße ist schattig und naß und im Winter wegen großen Schneeanhäufungen oft beinahe unpassirbar. (Diese Hauptmängel haften auch dem Projekt 1 an.) Von den beiden Projekten 2 und 3 verdient, wie ein bloßer Blick auf die Pläne und namentlich auf das beiliegende generelle Längenprofil, sowie insbesondere eine Lokalbesichtigung lehrt, Projekt 2 entschieden den Vorzug. Die Terrainmulde, welcher dieses Projekt folgt, ist für die Anlage einer Straße wie geschaffen. Was den Kostenpunkt betrifft, so rechnet der Gemeindrath Oerlikon für die dortige Gemeinde bei Projekt 2 einen Mehrkostenbetrag von 8800 Fr. heraus. Diese Rechnung ist offenbar sehr übertrieben. Obgleich die Baukosten für die betreffende Strecke bei Projekt 2 nicht ausgeschieden sind, sondern im Gesamtkostenvoranschlag für den ganzen Straßenzug figuriren, so kann doch mit Bestimmtheit gesagt werden, daß der Bau von Projekt 2 im Verhältniß zur Länge weniger kostet, als derjenige von Projekt 3. Die noch auszuführende Strecke von Projekt 3 wäre nun allerdings etwas kürzer, da dasselbe eine zirka 100 m lange Strecke der bereits nach Projekt 1 korrigirten Straße benutzt. Es kann dies aber die Oberbehörde nicht bestimmen, das schlechtere Projekt zu wählen und damit Oerlikon für sein eigenmächtiges Vorgehen zu prämiren.

Die Mehrkosten für die Expropriation werden offenbar von Oerlikon viel zu hoch geschätzt. Im freien Felde werden dieselben gegenüber Projekt 3 kaum wesentlich differiren und die besonders gefürchtete Expropriation des Streifens vom Fries'schen Garten wird jedenfalls auch nicht so gefährlich ausfallen, wenn es die Gemeinde auf eine Schätzung ankommen läßt und nicht, wie es bei der Strecke vom Bahnübergang bis zur Straße I. Klasse geschehen sein soll, an Eigenthümer, welche von der Straße bedeutenden Vortheil haben, freiwillig unverhältnißmäßig hohe Preise bezahlt.

Mit Bezug auf die Steigungsverhältnisse ist noch anzuführen, daß die Maximalsteigung bei Projekt 1 3,8%, bei Projekt 2 2,2% und bei Projekt 3 3,6% beträgt. Die Kronenbreite ist bei allen 3 Projekten gleich 5,4 m und die Gebietsbreite gleich 6,9 m angenommen. Auf das Begehren des Gemeindraths Oerlikon, es möchte die Gemeinde Schwamendingen gemäß § 6 des Straßengesetzes zu einer Beitragsleistung an die Kosten der Strecke im Banne Oerlikon verhalten werden, ist der Bezirksrath ebenfalls nicht eingetreten. Es wird diese Frage wohl am besten separat behandelt und zwar erst nachdem die Straße ausgeführt ist und deren Kosten bekannt sind.

Wenn der Gemeindrath Oerlikon dann noch glaubt auf seiner Forderung beharren zu müssen, so wäre ein bezügliches Begehren neuerdings an den Bezirksrath zu richten. Ueber die Ausführungsfrist hat der Bezirksrath in seinen beiden Beschlüssen nichts festgesetzt. Für dieselbe dürfte mit Rücksicht darauf, daß, das Projekt noch der Ergänzung bedarf, Ende Mai 1890 angenommen werden.

Der Regierungsrath,

nach Einsicht eines Antrages der Direktion der öffentlichen Arbeiten,
beschließt:

1. Die Straßenverbindung von der Schaffhauserstraße gegenüber dem Sternen in Oerlikon bis zur Winterthurerstraße beim Waldgarten Schwamendingen wird als Straße II. Klasse erklärt.
2. Die Gemeinden Oerlikon und Schwamendingen haben dieselbe nach dem vorliegenden Projekt 2, jedoch mit den von der Straßeninspektion nothwendig erachteten Modifikationen, resp. Ergänzungen durch das Dorf Oerlikon und bei der Einmündung in die Winterthurerstraße bis spätestens Ende Mai 1890 zu erstellen.
3. Die beiden Gemeindräthe werden eingeladen, sich ungesäumt mit der Straßeninspektion bezüglich der Ausführung ins Einvernehmen zu setzen.

4. Mittheilung an den Bezirksrath Zürich, den Gemeindrath Schwamendingen, den Gemeindrath Oerlikon unter Rückstellung der von ihm eingereichten Vorarbeiten für Projekt 3 und an die Direktion der öffentlichen Arbeiten unter Rückstellung der Vorarbeiten von Projekt 1 und 2 zu Händen der Inspektion, sowie der übrigen Akten.

[*Transkript: OCR (Überarbeitung: kvr)/20.06.2014*]