



Die Zuschrift des Gemeinderates wurde der Sanitätsdirektion zur Antragstellung überwiesen. Die von letzterer angeordnete Lokalbesichtigung und Besprechung mit Mitgliedern des Gemeinderates und der Gesundheitsbehörde Rätti ergab Folgendes:

1. Der alte Friedhof bei der Kirche ist ungefähr 800 m² groß, mit Gräbern vollständig besetzt. Die letzten Beerdigungen fanden daselbst 1891 statt, die ältesten, d. h. zunächst wieder zur Benutzung kommenden Gräber mögen zirka 22 Jahre alt sein. Der Friedhof ruht auf einem Nagelfluhselsen, auf welchem 1,20 m Erde aufgeschüttet wurde. Diese Erde besteht zum größten Teil aus Lehm, ist also wenig durchlässig, der Verwesung ungünstig. Die Verwesungsfähigkeit sammelt sich auf der Oberfläche der felsigen Unterlage und fließt auf derselben gegen die Kirchhofmauer, um sich in die Straßenschale zu ergießen; der üble Geruch dieser dem Friedhof entflammenden wässerigen Massen soll bisweilen fast unerträglich sein. Da der Friedhof rings von bewohnten Häusern umgeben ist, muß seine Lage als eine für die gesundheitlichen Verhältnisse der Gemeinde Rätti höchst ungünstige bezeichnet werden. Der Umstand, daß im Jahr 1891 bei der Öffnung von Gräbern eine Menge von unvollständig verwesten Leichenteilen ausgehoben wurden, hat damals die Sanitätsdirektion veranlaßt, weitere Beerdigungen in diesem Friedhofe zu sistieren; es ist kaum anzunehmen, daß heute die Verhältnisse wesentlich günstiger seien; auch würde die Wiederbenutzung dieses Friedhofes nur während wenigen Jahren möglich sein.

2. Der neue Friedhof, außerhalb des Dorfes schön und zweckmäßig angelegt, mit eigener Zufahrtsstraße, hübscher Umzäunung, solid und geschmackvoll erbautem Leichenhaus, macht einen sehr günstigen Eindruck. Zirka 1/3 des ganzen Areals von 7000 m² wird zu Bestattungen verwendet. Die Gräber für Erwachsene werden 1,30 m lang, 1 m breit angelegt; zwischen je zwei Gräberreihen sind 60 cm breite Wege ausgespart. Auf dieser Seite ist noch Platz für zirka 100 Leichen, also etwa bis zum Frühjahr 1899; auf der Andererseits ist noch für mehrere Jahre Platz genug, da dort die Gräber kürzer und schmaler angelegt werden (1,20 und 0,80 m). Auch der neue Friedhof weist, wie die ganze Umgebung von Rätti, lehmigen Boden auf, Sand findet sich erst in größerer Tiefe. Es ist wahrscheinlich, daß auch im neuen Friedhof die Leichen weit über 20 Jahre in der Erde liegen müssen bis zu vollständiger Verwesung. Deshalb muß in Rätti für die Bestattungen ein größerer Platz zu Gebote stehen als anderswo.

3. Die an der Besprechung dieser Verhältnisse teilnehmenden Mitglieder der Behörden von Rätti (Gemeindepräsident Hoffstetter und der Präsident der Gesundheitskommission) glauben, unter Vorbehalt der Genehmigung durch die Gemeindeversammlung, folgenden Vorschlag zur definitiven Lösung der bestehenden Rechtsverhältnisse bezüglich des Friedhofes machen zu dürfen: „Der Staat erwirbt die Hälfte des noch freien Areals, zirka 2300 m² à 2 Fr. per m², samt Zins seit 1891 und 1/3 der Kosten für die Einfriedigung etc., also im Ganzen für eine Summe von 7400 Fr.; mit dieser Leistung kauft er sich von der Verpflichtung los, fernerhin für die Friedhofbedürfnisse der Gemeinde Rätti zu sorgen.“

Vielleicht dürfte es sich empfehlen, die Vereinbarung auf eine andere Grundlage zu stellen und der Gemeinde Rätti die Abtretung des dem Staate zugehörigen Friedhofareals vorzuschlagen, gegen die Zusicherung, daß sie nunmehr auf weitere Ansprüche an den Staat verzichte.

Nach Einsicht eines Antrages der Sanitätsdirektion beschließt der Regierungsrat:

I. Die Sanitätsdirektion wird ermächtigt, mit dem Gemeinderat Rätti über die Ablösung der Verpflichtung des Kantons Zürich betreffend die Sorge für genügendes Begräbnisareal in Unterhandlung zu treten.

II. Mitteilung an die Direktionen der Finanzen und des Sanitätswesens.

1531. Bachkorrektur. A. Mit Verfügung vom 27. Mai 1898 wurden die technischen Vorarbeiten über die Verlegung des Hubbaches, Gemeinde Wyla, von der Töftalstraße bis zum Durchlaß unter der Straße Wyla-Tablat (Kostenvoranschlag 1500 Fr.) dem Gemeinderat Wyla und der Direktion der Töftalbahn zur weiteren Beschlussfassung übermittelt.

B. Mit Zuschrift vom 22. Juni 1898 erklärt sich die Direktion der Töftalbahn im Hinblick auf die beabsichtigte Stationserweiterung

bereit, einen Dritten zu übernehmen und Kosten auszuführen

C. Unterm 18. Juni 1898 vertritt der Gemeinderat Wyla, er erhebe gegen die ergänzte Vorlage mit einem Voranschlag von 1500 Fr. statt 750 Fr. keine Einsprache, doch könne er die Gemeinde nicht entsprechend höher belasten. Die Korrektur biete für die Gemeinde so zu sagen gar keinen Vorteil, der Gemeinderat zeige sich dem Projekte nur deshalb geneigt, um dem um die Station herumliegenden Quartier, das sich immer mehr ausdehne, durch die Korrektur ein schöneres Aussehen zu geben und um den verschiedenen Interessenten die erwachsenden, teilweise bedeutenden Vorteile möglichst zu sichern.

Doch sei eine Steigerung der freiwilligen Beiträge nur in geringem Maße möglich gewesen und der Hauptinteressent sei kaum zahlungsfähig.

Der Gemeinderat habe deshalb beschlossen:

1. Situationsplan, Längen- und Querprofile, Voranschlag und Abtretungstabelle für die Korrektur des Hubbaches, aufgenommen im Mai 1898, werden genehmigt.

2. Der Gemeinderat Wyla erklärt sich bereit, die Bachkorrektur nach vorliegendem Plan ausführen zu lassen unter folgenden Bedingungen:

a) Der Staat übernimmt die nötigen Vorarbeiten und die Bauaufsicht unentgeltlich.

b) An die Gesamtkosten zahlt der Staat 1/3, die Töftalbahn 1/3 und die Gemeinde Wyla 1/3.

c) Die von den interessierten Privaten gezeichneten freiwilligen Beiträge fallen der Gemeinde Wyla zu, an den Rest der der Gemeinde verbleibenden Bausumme sichert ihr der Staat einen entsprechenden Beitrag zu.

D. Die Direktion der öffentlichen Arbeiten berichtet:

Es ist selbstverständlich, daß eine Bachkorrektur nur dem von dem Bach durchflossenen Teil einer Gemeinde Vorteil bringen kann. Daß die Korrektur für das um die Station herumliegende Quartier, welches doch am ehesten der Entwicklung fähig ist, von Nutzen ist, gibt der Gemeinderat zu; damit sind aber auch die allgemeinen Interessen, welche die Beteiligung der Gemeinde rechtfertigen, zugegeben. Die Beiträge der Interessenten sind keine freiwilligen, sondern gesetzlich festgesetzte, welche auch nach § 29 des Korrekturgegesetzes dem Staat zusteht.

Wenn die Korrektur mit Rücksicht darauf, daß der Bach von der Straße wegverlegt wird, die Vorarbeiten übernimmt und ein Drittel der Baukosten beiträgt, so hat die Gemeinde Wyla den Beteiligten noch für zirka 500 Fr. aufzukommen, da die Arbeiten kaum über ihre Kräfte gehen wird.

Nach dem Antrage der Direktion der öffentlichen Arbeiten

beschließt der Regierungsrat:

I. Der Gemeinderat Wyla vorgelegten Projekte für Korrektur auf 150 m Länge bei der Station Wyla erteilt und die Gemeinde verpflichtet, die Korrektur sobald die Genehmigung des Projektes durch das kantonale Departement erfolgt sein wird.

II. Die Gemeinde Wyla wird neben Uebernahme der Vorarbeiten ein Staatsbeitrag von 1/3 der Baukosten zugesichert.

III. Die Gemeinde Wyla an den Gemeinderat Wyla unter Rücksendung der 3 Pläne, der Abtretungstabelle und des Voranschlages, an die Direktion der Töftalbahn, an den Bezirksrat Pfäffikon und die Direktion der öffentlichen Arbeiten.

1532. Baulinien. A. Unterm 10. März 1898 übermittelt der Gemeinderat Thalwil die Bau- und Niveaulinien folgender Quartiere zur Genehmigung:

- Tischenloo-Bürger,
- Vogel-Zehntengut,
- Seehalde-Höfli-Schwandelgasse.

B. Die Publikation erfolgte im Amtsblatte No. 11 vom 8. Februar 1898 mit dem Bemerkten: „Als Niveaulinien sind überall die Kronenhöhen der Straßen bestimmt.“ Laut beigelegtem Zeugnisse

der Bezirksratskanzlei sind keine Einsprachen gegen die Vorlage erhoben worden.

Die Direktion der öffentlichen Arbeiten berichtet:

1. Die Vorlage enthält in drei Plänen die Baulinien folgender Straßenstrecken:

a) Seestraße von der Grenze Oberrieden bis zur Dorfstraße mit 14 m Baulinienabstand.

b) Tischenloofstraße von der Seestraße bis Grenze Oberrieden mit 12 m Baulinienabstand.

c) Zehntengasse von der Seestraße bis zur linksufrigen Seebahn mit 9 m Baulinienabstand.

d) Dorfstraße von der Seestraße bis zur linksufrigen Seebahn mit 13 m Baulinienabstand.

e) Gütschweg zwischen Seestraße und Dorfstraße mit 10 m Baulinienabstand.

f) Höflistrasse der Bahlinie entlang von der Färberei bis zur Dorfstraße auf 250 m Länge, mit 12 m Baulinienabstand. Die obere Baulinie ist eine ideale im Sinne von § 10 des Gesetzes.

g) Vordere Bahnhofstraße von der Dorfstraße bis zur Schwandelgasse mit 15 m Baulinienabstand. Die obere Baulinie ist eine ideale im Sinne von § 10 des Gesetzes.

h) Schwandelgasse von der vord. Bahnhofstraße bis zur Dorfstraße mit 12 m Baulinienabstand.

2. Zu den einzelnen Baulinien ist zu bemerken:

ad a) Seestraße. Der Baulinienabstand von 14 m ist für eine Straße von der Bedeutung der Seestraße zu gering. Die Ueberbauung ist noch nicht derart vorgeschritten, daß nicht eine größere Bauliniendistanz möglich wäre. Bei der Distanz von 14 m müssen bei späterer Erstellung von Trottoiren die Vorgärten geopfert werden, was für ländliche Verhältnisse nicht paßt. Es ist darauf aufmerksam zu machen, daß z. B. für die Seestraße in Wollishofen 19 m und in Zollikon 18 m Baulinienabstand angenommen wurde.

Bei der neuen Gasfabrik ob der Straße hinterhalb dem Bürger ist eine Straßenkorrektur in Aussicht genommen, indem die Direktion der öffentlichen Arbeiten mit Verfügung vom 7. Februar 1898 die Erstellung des Etablissements an die Bedingung knüpfte, daß daselbst die Straße behufs Erzielung eines größeren Abstandes (5 m) vom Fabrikgebäude seewärts zu verlegen sei. Diese Korrektur ist in der Vorlage nicht berücksichtigt und könnten deshalb auch aus diesem Grunde die Baulinien an der Seestraße nicht in ihrer ganzen Ausdehnung genehmigt werden.

ad b) Tischenloofstraße. Der Baulinienabstand von 12 m entspricht knapp dem Abstand, der sich nach dem Straßengesetz ergeben würde.

ad c) Zehntengasse. Der anormale Baulinienabstand von 9 m wird vom Gemeinderat nicht begründet und mag der Gemeinderat daher an dieser Stelle eingeladen werden, zukünftig in seinen Begleitschreiben zu Bau- und Niveauulinienvorlagen namentlich über anormale Verhältnisse eine kurze Erläuterung beizugeben und überhaupt darin auch die wichtigsten Daten, Genehmigung, Ausschreibung u. anzuführen.

Im vorliegenden Falle handelt es sich um einen nicht fahrbaren Weg, der sich in schiefer Richtung eine steile Halde hinaufzieht, so daß durch einen größeren Abstand das Bauen sehr erschwert würde. Selbstverständlich kommen die für so geringe Baulinienabstände geltenden besondern Bestimmungen des Baugesetzes zur Anwendung.

ad d) Dorfstraße, keine Bemerkungen.

ad e) Gütschweg. Hier handelt es sich nur um eine zirka 25 m lange Verbindung zwischen den Baulinien der Seestraße und denjenigen der Dorfstraße und kann daher der Baulinienabstand von 10 m unbeanstandet gelassen werden.

ad f, g und h) Höflistrasse, vordere Bahnhofstraße und Schwandelgasse. Keine Bemerkungen.

3. Nach der Ausschreibung sind die Niveauulinien durch die Kronenhöhen der Straßen bestimmt. Eine solche Bestimmung würde allenfalls für die Bestimmung der Gebäudehöhen (§ 62) genügen, nicht aber für die Höhenlage der Eingänge, Korridore und Böden des Erdgeschosses (§ 61), wenn nicht auf die Erstellung von Trottoiren ganz verzichtet werden will oder kann. Letzteres ist aber unbedingt nicht der Fall. Erfahrungsgemäß ergeben sich beim Projektiren von Trottoiren an bestehenden Straßen immer größere und

kleinere Abweichungen von den vorhandenen Straßenhöhen, da eine Trottoiranlage auch die kleinsten Unregelmäßigkeiten in Richtung und Längenprofil nicht verträgt. Bei dem durchweg geringen Baulinienabstand, bei welchem zur Erstellung von Trottoiren das ganze Vorgartengebiet in Anspruch genommen werden muß, ist nun aber eine ganz genaue Höhenangabe unerlässlich, wenn nicht bei der spätern Erstellung von Trottoiren Unzukömmlichkeiten eintreten sollen. Die Festlegung der Niveauulinie an einer bestehenden Straße ist eigentlich nichts anderes als die Festsetzung eines Trottoirprojektes. Da mit einer Trottoiranlage auf die bestehenden Gebäulichkeiten bezw. Eingänge Rücksicht genommen werden muß, erfordert die Festsetzung der Niveauulinie an einer bestehenden Straße eine ganz besondere Sorgfalt. Der Gemeinderat Thalweil ist einzuladen, die Festsetzung der Niveauulinien noch nachzuholen.

4. Die Art und Weise der Publikation kann nicht als eine übersichtliche und deutliche bezeichnet werden. Es muß verlangt werden, daß in Zukunft jede einzelne Straße mit Anfang und Ende aufgeführt werde. Auch muß verlangt werden, daß die Planvorlagen in der Folge den hierfür geltenden Vorschriften und Normalien besser entsprechen.

Nach Einsicht eines Antrages der Direktion der öffentlichen Arbeiten

beschließt der Regierungsrat:

I. Die vom Gemeinderat Thalweil vorgelegten Baulinien für folgende Straßen in der Gemeinde Thalweil werden genehmigt:

a) Tischenloofstraße von der Seestraße bis Grenze Oberrieden.

b) Zehntengasse von der Seestraße bis zur linksufrigen Zürichseebahn.

c) Dorfstraße von der Seestraße bis zur linksufrigen Zürichseebahn.

d) Gütschweg zwischen Seestraße und Dorfstraße.

e) Höflistrasse der Bahlinie entlang von der Färberei bis zur Dorfstraße auf 250 m Länge.

f) Vordere Bahnhofstraße von der Dorfstraße bis zur Schwandelgasse.

g) Schwandelgasse von der vordern Bahnhofstraße bis zur Dorfstraße.

II. Der Gemeinderat Thalweil wird eingeladen,

1. die Niveauulinien der betr. Straßen ebenfalls beförderlich festzusetzen;

2. die Frage der Bauliniendistanz an der Seestraße in Wiedererwägung zu ziehen und die Baulinien bei der Gasfabrik den neuen Verhältnissen anzupassen.

III. Mitteilung an den Gemeinderat Thalweil unter Zustellung je eines Planexemplars und an die Direktion der öffentlichen Arbeiten unter Rückschuß der übrigen Akten und Pläne.

1533. Expropriation. Unterm 18. Juni 1898 stellt der Stadtrat Zürich das Gesuch um Erteilung des Expropriationsrechtes zur Erwerbung des William'schen Eckhauses am Münsterhof in Zürich I, behufs Schleifung desselben und Verbesserung der Verbindung zwischen der Poststraße und dem Münsterhofe. Gütliche Unterhandlungen mit dem Eigentümer über den Erwerb der Liegenschaft hätten keinen Erfolg gehabt, weil der Kaufpreis viel zu hoch berechnet worden sei.

Die Direktion der öffentlichen Arbeiten berichtet:

Die Entfernung des William'schen Eckhauses an der Poststraße und die Verbreiterung derselben an jener Stelle liegt offenbar im öffentlichen Interesse und kann über deren Notwendigkeit kein Zweifel bestehen.

Der Ausschreibung des vorliegenden Gesuches steht daher nichts im Wege.

Nach Einsicht eines Antrages der Direktion der öffentlichen Arbeiten

beschließt der Regierungsrat:

I. Das Expropriationsgesuch des Stadtrates Zürich betreffend das William'sche Eckhaus an der Poststraße in Zürich I wird samt den beigelegten Plänen dem Statthalteramt Zürich zur vorschriftsgemäßen Behandlung überwiesen.

II. Mitteilung an das Statthalteramt Zürich, an den Stadtrat Zürich und an die Direktion der öffentlichen Arbeiten.