



1464. Quartierplan „Gstad“-Zollikon. A. Mit Eingabe vom 15. Juni 1910 legt der Gemeinderat Zollikon den Quartierplan „Gstad“ zur Genehmigung vor mit dem Bemerkten, daß derselbe gemäß den Rekursentscheiden des Bezirks- und Regierungsrates umgearbeitet und nach den einschlägigen Bestimmungen nochmals aufgelegt worden sei. Mit Walter Thomann sei eine Einigung erzielt worden, ebenso mit der Kreisdirektion III der Bundesbahnen.

B. Der Quartierplan wurde vom Gemeinderat durch Beschluß vom 23. Oktober 1906 festgesetzt und dann infolge verschiedener Rekursentscheide durch Beschluß vom 7. Juni 1910 abgeändert.

In der einen Planausfertigung tragen der Situationsplan und die Längenprofile der drei abgeänderten Straßen (Dammstraße, Binderstraße und Brandisstraße) als Datum der Genehmigung durch den Gemeinderat den 3. Juni 1910, die übrigen Pläne das Datum vom 23. Oktober 1906. In der andern Ausfertigung sind alle Pläne mit dem Datum vom 3. Juni 1910 versehen.

Die erste Ausschreibung erfolgte im Amtsblatt Nr. 89 vom 6. November 1906 und die zweite, nach erfolgter Abänderung, im Amtsblatt Nr. 44 vom 3. Juni 1910; sie hatten folgenden Wortlaut:

Quartierplan „Gstad“ Zollikon. Der Gemeinderat Zollikon hat den Quartierplan „Gstad“, begrenzt durch die Dufourstraße, die Bahnhofstraße, die Bahnlinie und die Stadtgrenze Zürich gemäß den Beschlüssen des Regierungsrates abgeändert. Die abgeänderte Vorlage liegt auf dem Ingenieurbureau im Gemeindehaus (8—11 Uhr vormittags) im Sinne von § 15 des Baugesetzes zur Kenntnis auf. Zollikon, den 31. Mai 1910. Der Gemeinderat.

C. Der Vorlage sind 10 Rekursentscheide des Bezirksrates Zürich vom 1. August 1907 und ein 3 Fälle behandelnder Entscheid des Regierungsrates vom 16. Juli 1908 beigelegt.

Von den auf Abweisung lautenden Entscheiden und den als durch Rückzug erledigt abbeschriebenen Rekursen abgesehen, ist aus denselben folgendes anzuführen:

1. Der Rekurs der Kreisdirektion III der Bundesbahnen gegen Inanspruchnahme von eigentlichem Bahnareal zur Erstellung der Dammstraße wurde vom Bezirksrat Zürich gutgeheißen.

2. In Sachen des Professors Dr. Eugen Bleuler, in Zürich V, lautet der Entscheid des Bezirksrates Zürich dahin, daß der Gemeinderat eingeladen wurde, die projektierte Binderstraße nach der im Quartierplan vom Bezirksrat Zürich mit Bleistift eingezeichneten Variante seewärts zu verschieben.

Ferner wurde der Gemeinderat bei seiner Erklärung, bei Durchführung des Quartierplanes zwischen der Bahnhofstraße und der Zollikerstraße auf direkte Fortsetzung des neuen Kirchenweges nach der Zollikerstraße Bedacht nehmen zu wollen, behaftet.

3. In den Rekursentscheiden des Bezirksrates Zürich in Sachen des Heinrich Borsari und der Erben des G. A. Leemann-Escher wurde der Gemeinderat Zollikon eingeladen, den Felbenweg seinerzeit nach seinem Eventualantrage vom 25. Februar 1907 mit einer Steigung von zirka 17% erstellen zu lassen.

Der Gemeinderat beantragte eventuell die Einlegung von Querschwellen aus Granit in Abständen von je 1 m und mit zirka 10—12 cm Auftritt auf die ganze Länge des Weges, wodurch die Steigung von 26% auf ungefähr 17% reduziert würde.

4. Durch Entscheid des Regierungsrates wurde der Gemeinderat Zollikon eingeladen, die Grenzbereinigung zwischen den Grundstücken der Rekurrenten Levi und Erpf, sowie Otto

Ernst so abzuändern, daß das Grundstück der Gemeinde aufgeteilt und diesen Grundeigentümern im Verhältnis zur Größe ihrer Grundstücke zugeschrieben werde.

5. Durch Entscheid des Regierungsrates wurde der Gemeinderat Zollikon ferner eingeladen, das Projekt für die Brandisstraße von der Gstadstraße bis zur Bahnhofstraße im Sinne des Vorschlages des Rekurrenten Walter Thomann abzuändern, jedoch in der Meinung, daß die Ausmündung der Brandisstraße noch weiter gegen das Stationsgebäude verschoben werde.

D. Laut Zeugnis der Bezirksratskanzlei Zürich vom 15. Juni 1910 sind auf die Ausschreibung vom 3. Juni daselbst keine Einsprachen eingegangen.

Die Baudirektion berichtet:

1. Der Quartierplan enthält außer den als nötig erachteten Grenzänderungen vier neue Straßen (Dammstraße, Binderstraße, Brandisstraße und Bauisstraße), zwei neue Fußwege (Felbenweg und Kirchensteig), die Bau- und Niveaulinien der Gstadstraße und der untern Bahnhofstraße.

2. Die Dammstraße zieht sich, zum Teil an Stelle eines beim Bahnbau erstellten Parallelweges, von der Dufourstraße bis zur Gstad- beziehungsweise Bahnhofstraße der Bahnlinie entlang.

Der gegenseitige Abstand der Baulinien beträgt von der Dufourstraße bis zur Unterführung der Bauisstraße 17 m, von hier bis zur Gstadstraße 15 m. Die westliche, in die Bahnlinie fallende Baulinie, ist eine ideelle im Sinne von § 10 des Baugesetzes.

Die Straße erhält eine 4,7 m breite Fahrbahn und auf der Bergseite ein 2,3 m breites Trottoir, das indessen auf der 90 m langen Strecke zwischen den Profilen 257 und 347 infolge einer bestehenden Stützmauer nicht in der ganzen Breite durchgeführt wird. Der Vorgarten auf der Bergseite wird 3,85 m breit.

Das Längenprofil weist, an der Dufourstraße beginnend, folgende Neigungen auf: Steigen 0,0092 auf 120 m, 0,0305 auf 136 m, 0,0205 auf 93,6 m, 0,045 auf 42,22 m, 0 auf 107,28 m, Fallen 0,061 auf 137,3 m, Steigen 0,0452 auf 55,6 m, 0,008 auf 88 m, 0 auf 40 m und Fallen 0,014 auf 53,13 m.

3. Die Binderstraße beginnt bei Profil 349,6 der Dammstraße und bildet anfänglich eine bis zum Felbenweg sich verbreiternde platzartige Erweiterung der Dammstraße, kreuzt ungefähr auf halber Höhe zwischen der Bahnlinie und dem Straßenknotenpunkt im Loch die Gstadstraße und mündet zirka 50 m oberhalb dem Bahnsteig in die Bahnhofstraße aus.

Der Baulinienabstand beträgt 17 m. Davon fallen 6,15 m auf den bergseitigen Vorgarten, 4,7 m auf die Fahrbahn, 2,3 m auf das talseitige Trottoir und 3,85 m auf den talseitigen Vorgarten.

Vom Anfangspunkt der Straße bis zum Felbenweg, d. h. längs der eingangs erwähnten platzartigen Erweiterung, liegt das Trottoir auf der Bergseite, indem dasselbe hier die Fortsetzung des auf der Bergseite liegenden Trottoirs der Dammstraße bildet. Ein kleinerer Platz wurde auch am südlichen Ende der Straße durch Abschneiden der Spitze oberhalb der Binderstraße zwischen dieser und der Bahnhofstraße, geschaffen.

Von der Dammstraße aus steigt die Niveaulinie 0,045 auf 328 m, 0,005 auf 206 m und 0,048 auf 135 m.

4. Die Brandisstraße beginnt ebenfalls an der Dammstraße zwischen dem Felbenweg und der Unterführung der Bauisstraße, kreuzt zwischen der Bahnlinie und der Binderstraße die Gstadstraße und endigt an der Bahnhofstraße ungefähr an der Stelle, wo diese die Höhe des Stationsplatzes erreicht.

Ihr Baulinienabstand beträgt ebenfalls 17 m, wovon 6,15 m auf den bergseitigen Vorgarten, 7 m auf die Straße und 3,85 m auf den talseitigen Vorgarten fallen. Die 7 m breite Straße erhält auf der Talseite ein Trottoir, das zwischen der Dammstraße und der Gstadstraße 2,3 m und zwischen dieser und der Bahnhofstraße 2 m breit projektiert ist. Die Fahrbahn erhält

somit ebenfalls zweierlei Breiten, 4,7 m auf der hintern und 5 m auf der vordern Strecke.

Die Niveaulinie steigt von der Dammstraße 0 auf 10 m, 0,052 auf 95,3 m, 0,030 auf 120 m und fällt dann gegen die Gstadtstraße 0,035 auf 98,65 m und von dieser bis zur Bahnhofstraße 0,0092 auf 71,8 m und 0,0587 auf 86,6 m.

5. Die Bausisstraße beginnt an der Seestraße, kreuzt die Bahnlinie in einer Unterführung, die Dammstraße, die Brandisstraße und die Binderstraße und endigt an der Dufourstraße. Der Quartierplan bezieht sich jedoch nur auf die Strecke oberhalb der Bahnlinie.

Ihr Baulinienabstand beträgt zwischen der Dammstraße und der Brandisstraße 12 m und zwischen letzterer und der Dufourstraße 15 m.

Die Straße erhält keine Trottoire und ist auf der untern Strecke mit 12 m Baulinienabstand 3 m und auf der obern mit 15 m Baulinienabstand 4,5 m breit projektiert, so daß auf jener auf beiden Seiten 4,5 m breite und auf dieser 5,25 m breite Vorgärten übrig bleiben.

Die Niveaulinie steigt von der Dammstraße zur Brandisstraße 18,11‰, von dieser zur Binderstraße 13,47‰ und dann bis zur Dufourstraße 15,86‰.

Die Verbindung hat somit mehr den Charakter eines Fußweges.

6. Der Felbenweg verbindet die Dammstraße mit der Dufourstraße. Seine Baulinien haben 12 m gegenseitigen Abstand, von dem 3 m auf den Weg und $2 \times 4,5$ m auf die Vorgärten fallen.

Die Steigung beträgt nach dem Quartierplan von der Dammstraße zur Binderstraße 25,4‰ und von letzterer bis zur Dufourstraße 26‰, soll aber „seinerzeit“ durch Einlegung von Querschwellen auf zirka 17‰ ermäßigt werden (siehe Fakt. lit. C, Ziffer 3).

7. Der 3 m breit projektierte Kirchensteig verbindet die Gstadtstraße mit der Bahnhofstraße und soll den bestehenden, weiter unten von der Gstadtstraße abzweigenden Kirchenweg ersetzen.

Der Baulinienabstand beträgt 10 m, wovon 3 m auf den Weg und $2 \times 3,5$ m auf die Vorgärten fallen.

Die Steigung von der Gstadtstraße bis zur Bahnhofstraße beträgt 24,23‰.

8. Die für die Gstadtstraße, eine bestehende öffentliche Straße, festgesetzten Baulinien haben 17 m gegenseitigen Abstand.

Die Niveaulinie steigt von der Bahnhofstraße bei der Bahnunterführung bis zur Brandisstraße 9,7‰, von dieser bis zur Binderstraße 13,9‰ und von der Binderstraße bis zur Dufourstraße 14,3‰.

9. Ferner sind noch die Baulinien festgesetzt worden für die untere Bahnhofstraße von der Gstadtstraße bis zur projektierten Brandisstraße. Der Baulinienabstand beträgt 18 m. Die auf Bahngelände fallende seeseitige Baulinie ist eine ideelle im Sinne von § 18 des Baugesetzes.

10. Durch den Quartierplan wird nun auch der untere Teil des in dem durch Regierungsratsbeschluß vom 22. Februar 1900 genehmigten Bebauungsplan enthaltenen Straßenzuges von der Straßenunterführung nördlich von der Station Zollikon nach der Dufourstraße und der Zollikerstraße im Hörnli aufgehoben. Nachdem Festsetzung und Ausführung des Verbindungsstückes zwischen der Dufourstraße und der Zollikerstraße auf ein auf einem Gemeindebeschluß beruhendes Gesuch des Gemeinderates durch Regierungsratsbeschluß vom 14. Mai 1903 dem Quartierplanverfahren überlassen worden ist und, wie dem seinerzeit in einem Rekursfalle (Regierungsratsbeschluß vom 4. Juli 1907) vorgelegenen Quartierplan Felben zwischen Dufourstraße und Zollikerstraße zu entnehmen war, nur eine sehr untergeordnete Verbindung mit starken Steigungen vorgesehen ist, so hat auch der Wegfall des Teiles unterhalb der Dufourstraße keine große Bedeutung mehr.

Laut beiliegendem Auszug aus dem Protokoll der Ge-

meindeversammlung vom 4. August 1907 beruht die Aufhebung dieses untern Teiles ebenfalls auf einem Gemeindebeschluß.

11. Die Ausschreibung im Amtsblatt Nr. 44 vom 3. Juni 1910 entspricht nicht ganz der Vorschrift des Baugesetzes, indem in der Ausschreibung weder eine Rekursfrist angesetzt, noch eine Rekursinstanz angegeben ist, wie § 15 des Baugesetzes vorschreibt. Die abgekürzte Ausschreibung (bloße Verweisung auf § 15) entspricht auch nicht der Übung.

Immerhin ist zu sagen, daß die Abänderungen den Weisungen der Oberbehörden entsprechen und neue Anfechtung derselben bei diesen kaum Erfolg hätten, und auch nicht anzunehmen ist, daß bei richtiger Ausschreibung neue Beschwerden gegen die Abänderungen eingegangen wären. Über die Abänderung der Dammstraße im Sinne des Begehrens der Bundesbahnen liegt außerdem eine Erklärung der Kreisdirektion III der Bundesbahnen, nebst einem vom Vorsteher dieser Direktion unterzeichneten Situationsplan bei den Akten, dem der abgeänderte Quartierplan entspricht. Die Abänderung der Brandisstraße im Lande des Walter Thomann erfolgte ebenfalls nach einem von diesem unterschrieben anerkannten Vorprojekt auf Pauspapier.

Einzig das Längenprofil des Felbenweges ist nicht abgeändert worden. Da die jetzige Gefällslinie durch die vorge schlagenen Querswellen nicht aufgehoben, sondern nur in zirka 60 etwa 1 m breite Stufen aufgelöst wird, so kann die Abänderung wohl, wie sich dies nach dem Wortlaut des Beschlusses der Bezirksrat Zürich gedacht haben mag, der spätern Ausführung überlassen werden.

12. Zu der als genehmigt eingetragenen ideellen Baulinie der Bahnhofstraße zwischen der Brandisstraße und der Annagasse ist zu bemerken, daß seinerzeit nur die bergseitige Baulinie vorgelegt und genehmigt wurde (siehe Regierungsratsbeschluß vom 22. August 1895).

Auch die als genehmigt eingezeichneten Baulinien des Bahnsteiges sind nicht genehmigt.

13. Die mangelhafte Ausschreibung zwang dazu, die Vorlage mit den Rekursentscheiden in der Hand nachzuprüfen. Die Baudirektion behält sich deshalb vor, in Zukunft Rückweisung derartiger Vorlagen zu beantragen.

Auf Antrag der Baudirektion

b e s c h l i e ß t d e r R e g i e r u n g s r a t :

I. Der vom Gemeinderat Zollikon vorgelegte Quartierplan „Gstad“ des Gebietes zwischen der Dufourstraße, der Bahnhofstraße, dem Bahnsteig und der Eisenbahnlinie, mit den Bau- und Niveaulinien von sechs Quartierstraßen, der Gstadstraße und der untern Bahnhofstraße zwischen der Gstadstraße und der projektierten Brandisstraße, wird unter den vom Bezirksrat Zürich bezüglich des Kirchensteiges und des Felbenweges gemachten Vorbehalten (siehe Fakt. lit. C, Ziffer 2, Absatz 2 und Ziffer 3) genehmigt.

II. Mitteilung an den Gemeinderat Zollikon unter Rücksendung eines Exemplares der genehmigten Vorlage, der Zugschrift Nr. 9460/III vom 21. Mai 1910 der Kreisdirektion III der Bundesbahnen nebst dem von dieser unterzeichneten Situationsplan der Dammstraße, des von Walter Thomann im März 1910 unterzeichneten Situationsplanes des südlichen Teiles der Brandisstraße und der Rekursentscheide, sowie an die Baudirektion.

Zürich, den 1. September 1910.

Vor dem Regierungsrate,
Der Staatsschreiber:

J. A. Huber