

# Entwurf eines neuen Strassengesetzes für den Kanton St. Gallen [Fortsetzung]

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe**

Band (Jahr): **43 (1927)**

Heft 17

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-581981>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Balata-Riemen  
Leder-Riemen  
Techn.-Leder



Gegründet 1866  
Teleph. S. 57.63  
Telegr.: Ledergut

des Gas- oder elektrischen Kochherdes verschwinden die beim Kohlenherd unvermeidlichen Staubbildungen und Ablagerungen. Die modernen Küchenmaschinen lassen das Berühren der Speisen mit der Hand fast vermeiden und die Geschirrwaschmaschine wäscht und trocknet das Geschirr ohne die oft so unappetitlichen Geschirrlücher. Automatisch arbeitende Kältemaschinen erhalten die Lebensmittel in bekömmlichem Zustand und setzen die Hotels in die Lage, auch bei einem plötzlichen Gästeansturm mit genügender und frischen Vorräten zu dienen. Solche Kühlanlagen sind deshalb immer mehr zu einer notwendigen Einrichtung geworden.

Auch die Waschküche eines modernen Hotels kann man sich ohne die praktischen und zeitsparenden Waschmaschinen, Trockenapparate und Mangeln nicht mehr vorstellen.

Um die Betriebsräume, wie Küche und Waschküche, sowie auch die Aufenthaltsräume der Gäste stets gut belüftet zu haben, sind zentrale Entlüftungsanlagen notwendig, und auch der elektrische Staubsauger darf nirgends mehr fehlen.

Verhütung von Lärm und Geräusch. Klingelanlagen mit Lichtsignalen, statt der geräuschvollen Glocken tragen zur Lärmverhinderung erheblich bei. Gummi als Bodenbelag in den Gängen findet immer mehr Anwendung, weil er leicht zu reinigen und ohne Geräusch zu begehen ist. Die Verhütung der Lärmübertragung ist überhaupt eines der wichtigsten Kapitel beim Hotelbau und deshalb schwierig, weil durch die vielen Installationen der Schall leicht weitergeleitet wird.

Die Bequemlichkeit der Gäste verlangt Einrichtung der elektrischen Aufzüge. Dadurch können auch die ruhigeren und ausblicksreicheren Zimmer der oberen Stockwerke besser vermietet und ausgewertet werden.

Die technischen Einrichtungen wurden hier mit Absicht vorangestellt, weil sie eben den größeren Teil der Verbesserungen umfassen.

Aber auch die wohllichere Einrichtung der Gesellschaftsräume ist von modernen Auffassungen nicht unberührt geblieben, als Ersatz der prunkvollen, aber geschmacklosen, auf bloßen Schein zielenden alten Ausstattung. Das gleiche gilt auch für die Gästezimmer. Wie überwiegt doch in einem die Insassen so oft wechselnden Zimmer das Gefühl für die Sauberkeit. Eine ganz ruhige Wandbekleidung, am besten die hygienische Salubratapete, erhöht diesen Eindruck, da die Reinhaltung dann leicht zu kontrollieren ist.

Die moderne Hotelanlage. Die Anlage eines Hotels ist bedingt durch die Art seiner Besucher. Ob ein Haus den Passanten und Touristen oder ob es für Ferienaufenthalte dienen soll, ob es für den Wintersport oder für Bädereisen vorgesehen ist, für jeden Fall sind andersgeartete Einrichtungen zu treffen. Dazu kommen die Verschledenhelten für jede Art Hotels, welche durch die Börse des Besuchers bedingt sind. Die Ansprüche der von ihm zu erwartenden Gäste genau zu kennen oder herauszufühlen, ist eine der Hauptaufgaben des Hoteliers und des Hotelbauers.

Wenn wir noch kurz auf die äußere Gestaltung eines Hotels zu sprechen kommen, so schlagen wir ein

ganz unerfreuliches Kapitel im schweizerischen Hotelbau auf. Mit ganz wenigen Ausnahmen wurde nicht viel architektonisch Bedeutendes geschaffen. — Pseudoschlösser und Paläste verunstalten unsere Landschaft. Komplizierte Dächer mit Giebeln und Türmchen verzieren, welche in hohen Lagen den Unterhalt eines Hauses schwierig und teuer gestalten, haben manchem Hotelier schwere Sorgen bereitet. Man kann nichts Geschickteres tun, als bei Reparaturen all das unnütze Zeug herunterreißen.

Ein großer Fehler liegt bei den Eigentümern selbst, welche auf bloße Scheinwirkung erpicht waren und ihr Haus möglichst „auffällig“ wünschten. Ein aufdringliches Hervortreten aus der umgebenden Landschaft oder innerhalb eines schönen Alpdorfes lassen jede Rücksicht auf die Umgebung vermissen. Durch die kurze Bauzeit bedingt, erfolgte gar oft noch eine handwerklich liederliche Ausführung. Aufeinandertürmen von Stockwerken ohne Rücksicht auf Proportion bewirkte eine unerfreuliche „Massen“wirkung.

Wäre es dort, wo die Landpreise keine zu große Rolle spielen, nicht richtiger gewesen, statt solcher Kästen eine Gruppe von Gebäuden zu errichten? Einen derartigen Komplex hätte man ganz gut unter sich und mit einem Wirtschaftsgebäude, welches auch Speisefäle und Aufenthaltsräume enthielte, verbinden können.

Die etwas weiträumigere Behausung wäre in den Kosten dadurch ausgeglichen worden, daß die starker und teuren Unterkonstruktionen vermieden worden wären. Auch die allmähliche Erweiterung hätte man besser durchführen können.

Wir hoffen, daß, wenn nach Ablauf der Schutzfrist wieder Hotelneubauten entstehen, auf Seite der Erbauer mehr Rücksichtnahme auf die Umgebung und mehr Verständnis für ein vernünftiges Bauen maßgebend seien. Dem Schweiz. Hotelierverein erwächst dann eine dankbare Aufgabe, in dieser Hinsicht aufklärend zu wirken im Interesse seiner Mitglieder selbst, sowie im Sinne eines gesunden Heimatschutzes und ganz besonders auch zur Freude der unser Land besuchenden fremden Gäste.

(„National-Ztg.“)

## Entwurf eines neuen Straßengesetzes für den Kanton St. Gallen.

(Korrespondenz.)

(Fortsetzung.)

Die Oberschätzungskommission hat im allgemeinen die gleichen Befugnisse in bezug auf die Abänderung der Perimeterumgrenzung und des Kostenverteilers, wie die Schätzungskommission. Dazu kommt lediglich noch, daß sie auch über Präjudizialfragen zu entscheiden befugt ist. Diese Erweiterung der Befugnisse ist zweckmäßig, weil für die Bestimmung der Vorteile und Nachteile, die einem Grundstück aus einer Straßenbaute erwachsen, der Bestand oder Nichtbestand gewisser streitiger Rechtsverhältnisse oft von Bedeutung ist und der Perimeterprozeß unter Umständen sistiert werden mußte, wenn solche Verhältnisse nicht von der Oberschätzungskommission, sondern im ordentlichen Gerichtsverfahren abgeklärt werden mußten. Weil die Oberschätzungskommission von einem ständigen Mitglied des Kantonsgerichtes präsidiert wird, er-

scheint unbedenklich, ihr den Entscheid über Präjudizialfragen zu übertragen.

Bei der im Entwurf vorgeschlagenen Regelung des Perimeterprozesses sind nun sowohl der Regierungsrat, als auch der ordentliche Richter ausgeschaltet. Der Regierungsrat wird also nicht mehr „in eigener Sache“ zu entscheiden haben; dieser oft erhobene Vorwurf hatte übrigens höchstens da Berechtigung, wo die Einbeziehung staatlicher Liegenschaften in den Perimeter in Frage kam. Ferner ist die bisherige Doppelspurigkeit des Verfahrens, wobei jeweils der Richter an den Entscheid der Umgrenzungsbehörde, auch wenn er ihm unrichtig erschien, ohne weiteres zu kommen hatte, aufgehoben. Aber auch der kostspielige Zivilprozeß, in dem doch in der Regel auf umständliche, teure Expertisen abgestellt wurde und dessen Formen für die Erledigung der öffentlich-rechtlichen Perimeterstreitigkeiten ohnehin nicht geeignet sind, ist ausgeschaltet.

6. Zwei weitere wichtige, das Perimeterwesen beschlagende Punkte regelt Art. 40 des Entwurfes. Er bestimmt, daß die Perimeterbeiträge als öffentlich-rechtliche Grundlasten auf den pflichtigen Grundstücken und im Range allen grundpfandversicherten privatrechtlichen Forderungen vorgehen und ferner, daß sie mit Expropriationsguthaben, die aus dem nämlichen Unternehmen herrühren, verrechnet und demgemäß vom Exproprianten bis nach Durchführung des Perimeterverfahrens gegen Verzinsung ganz oder teilweise zurückbehalten werden dürfen.

Die Grundlastqualität der Perimeterbeiträge ist schon im Nachtragsgesetz vom Jahre 1906 expressis verbis festgesetzt worden. Aber auch deren Privilegierung in bezug auf die Rangstellung ist geltendes Recht, wie das Kantonsgericht in einem Urteil vom 5. Juni 1916 ausdrücklich festgestellt hat. Gegen diese Privilegierung ist schon viel Sturm gelaufen worden. Sie ist jedoch nach Ansicht des Regierungsrates für den Perimetergläubiger unbedingt notwendig und für den Perimeter Schuldner nicht unbillig, in gewisser Hinsicht sogar von Interesse. Ohne sie wären die Gemeinden, wenn sie nicht große Kapitalien aufs Spiel setzen wollten, geradezu in die Unmöglichkeit ver setzt, wesentlich im Interesse des Grundbesitzes liegende Straßenbauten zu erstellen. Sie könnten sich ohne die Vorrangstellung nur so schützen, daß sie von den beteiligten Grundelgentümern vor der Erstellung der Straßenbaute Barvorschüsse in der ungefähren Höhe ihrer künftigen Perimeterbeiträge verlangen würden. Solange diese Barvorschüsse nicht geleistet wären, würden die Gemeinden es einfach ablehnen, die Straße zu erstellen. Diese Praxis müßte aber für diejenigen Grundelgentümer, die die Straße notwendig haben, und aus ihr Vorteile ziehen wollen, von ganz großem Nachteil sein, weil sich in der Regel nicht sämtliche beteiligten Grundelgentümer zu solchen Barvorschüssen bewegen lassen und unterdessen die Straßenbaute einfach auf sich beruhen bliebe. Es ist auch schon die Ansicht ausgesprochen worden, daß die bloße hypothekarische Sicherstellung der Perimeterbeiträge, ohne Vorrangstellung, für den Perimetergläubiger genügen dürfte. Diese Ansicht ist deshalb irrig, weil der Eigentümer eines perimeterpflichtig werdenden Grundstückes sich durch eine weitgehende vertragliche Belastung mit Grundpfandrechten den nachträglichen Perimeterpflichten entziehen könnte.

Die Vorrangstellung der Perimeterbeiträge ist dem Grundelgentümer und dem Hypothekargläubiger gegenüber aber auch nicht unbillig; denn dem Perimeterbeitrag stehen ja Mehrwerte des belasteten Grundstückes gegenüber, die in der Regel größer sind, in keinem Fall aber geringer sein sollen, als die Perimeterbelastung. Ein auf ähnlicher Tatsache beruhendes Vorrecht für Pfandrecht

hat der Gesetzgeber übrigens auch in Art. 820 ZGB bei Bodenverbesserungen vorgesehen, wo bestimmt ist, daß der Eigentümer eines ländlichen Grundstückes, das durch eine Bodenverbesserung in Werte erhöht wurde, für deren Kostenanteil zur Sicherung seines Gläubigers ein Pfandrecht in das Grundbuch eintragen lassen kann, das allen andern eingetragenen Belastungen vorgeht. Also auch in diesem Falle haben sich die Hypothekargläubiger dieses Vorrecht eines andern gefallen zu lassen. Es wird oft behauptet, der Perimeter und dessen Privilegierung seien Schuld an den so zahlreich eintretenden Verlusten der Hypothekargläubiger. Es mag dies in ausnahmweisen Fällen zutreffen, nämlich dort, wo der Perimeterbeitrag auf Grund des geltenden Rechtes, das eine höchstzulässige Grenze für ihn — im Gegensatz zum vorliegenden Entwurf — nicht kennt, im Verhältnis zu dem infolge des Straßenbaues entstandenen Wertzuwachs zu hoch war. In der Regel aber ist weder der Perimeter, noch dessen Privilegierung, sondern die schon vor erfolgter Perimeterbelastung zu hohe Belehnung des noch unbelasteten Grundstückes oder dann eben das infolge der miffligen wirtschaftlichen Verhältnisse eingetretene allgemeine Sinken aller Liegenschaftswerte Schuld an Verlusten von Eigentümern und Gläubigern.

Die im Entwurf vorgesehene Kompensation zwischen Perimeterbeiträgen und Expropriationsguthaben wird mit ausdrücklicher gerichtlicher Anerkennung schon heute vielfach durchgeführt. Sie erleichtert sehr die glatte Abwicklung der rechnerischen Verhältnisse eines Straßenbaues und rechtfertigt sich auch aus dem engen Zusammenhang beider Ansprüche.

7. Art. 41 des Entwurfes enthält in bezug auf die Fälligkeit der Perimeterbeiträge die Bestimmung, daß letztere, soweit keine Verrechnung stattfindet und sofern im Kostenverteiler nichts anderes bestimmt wird, mit dem Zeitpunkt der Festsetzung des Kostenbetriffes fällig werden, daß jedoch denjenigen Perimeterpflichtigen, denen es ohne erhebliche Beeinträchtigung ihrer wirtschaftlichen Lage nicht möglich ist, die pflichtige Auflage sofort zu bezahlen, angemessene Stundung gewährt werden muß. Weil indessen während der Zeit der Stundung für den Perimetergläubiger Zinsausfälle entstehen und diese, wenn die Stundung mehrere Jahre dauert, beträchtliche Summen erreichen können, wird dem Perimeter Schuldner die Pflicht zur Verzinsung des Kostenbetriffes auferlegt. Der Regierungsrat prüfte einläßlich die Frage, ob es nicht möglich sei, den Perimeter Schuldner in denjenigen Fällen, wo es die ihm erwachsenen Vorteile aus dem Straßenbau nicht sofort verwirklichen kann, für eine gewisse Zeit der Zinspflicht zu entheben. Man stieß dabei jedoch auf die große Schwierigkeit, wem während dieser Zeit die Zinse zu belasten seien. Sie einfach der Gemeinde zu überbinden, erachtete der Regierungsrat nicht für tunlich; denn wenn eine Straße hauptsächlich zur Baulanderschließung erstellt wird, wäre es nicht gerechtfertigt, das Gemeinwesen mit Bauzinsen zu belasten. Andererseits würde es unter Umständen auch sehr schwierig und unbillig sein, einzelne Grundelgentümer zur Zinstragung zu verpflichten, die zufälligerweise den Bau der Straße beantragt oder verlangt haben. Wegen dieser Schwierigkeiten und nicht zuletzt in der Berücksichtigung der Tatsache, daß schließlich der durch die Straße bewirkte Mehrwert in allen Fällen bereits mit der Erstellung der Straße existiert wird, erachtet der Regierungsrat die im Entwurf vorgeschlagene Lösung als angeeignet und auch gegenüber den Perimeterpflichtigen nicht unbillig.

8. Eine letzte Vorschrift im Abschnitt über „Bau und Korrektur“ betrifft die Anfahrten, Zugänge und Einmündungen. Hierbei wird unterschieden zwischen

neuen und bestandenen Anlagen. Neue Anfahrten und Zugänge zu anstoßenden Grundstücken sind, wenn sie nicht in Befugung bestehender Zugänge eingerichtet werden müssen, in allen Fällen auf alleinige Kosten des Anstößers zu erstellen. Die Infolge von Neubau oder Korrektur von Straßen und Wegen notwendige Abänderung oder Ersetzung bestehender Zugänge dagegen ist grundsätzlich Sache des sie verursachenden Straßenunternehmens, wobei Verbesserungen gegenüber dem alten Zustande zu Lasten der beteiligten Grundigentümer gehen. Diese Regelung steht in einem gewissen Gegensatz zu dem etwas unklaren Art. 73 des geltenden Straßengesetzes, der die Erstellung von Anfahrten bei bestehenden Straßen in allen Fällen und die Abänderung einmündender Straßen und Wege bei Neubauten und Korrektur dann als Sache der beteiligten Liegenschaftsbesitzer erklärt, wenn sie aus der Neubauten oder Korrektur Vorteile ziehen. Diese Vorschrift ist in vielen Fällen durchaus unbillig. Sie bindet einem Grundigentümer, der an einer Straßenkorrektur vielleicht ein äußerst geringes Interesse hat, allfällig bedeutende Kosten auf, für die das Straßenunternehmen verantwortlich ist. Ist er für die Vorteile, die ihm das Letztere brachte, gar noch perimeterpflichtig, so ist die durch Abänderung oder Ersetzung der Zufahrt verursachte Belastung doppelt unbillig. Die neue Vorschrift schafft unzweifelhaft eine gerechtere Lösung.

### B. Klassenänderung und Aufhebung bestehender Straßen und Wege.

Der Entwurf gibt in materieller Beziehung im wesentlichen das geltende Recht wieder. Neu ist vor allem die systematisch klarere und vollständigere Bearbeitung des Stoffes. Von den materiellen Änderungen sind folgende hervorzuheben:

Die Aufnahme von Gemeindestraßen in das Staatsstraßennetz an bestimmte einschränkende Bestimmungen geknüpft: Sie müssen als Hauptverkehrsstraßen für den Durchgangsverkehr ganzer Landesteile notwendig sein und in baulicher Hinsicht den Anforderungen einer Staatsstraße entsprechen; insbesondere müssen sie, die Seitengräben nicht eingerechnet, eine Breite von mindestens fünf Metern aufweisen, und der Aufnahme hat eine vollständige Herstellung der betreffenden Straße gemäß den vom Regierungsrat hierüber in jedem einzelnen Falle zu erlassenden Vorschriften voranzugehen. Mit diesen Bedingungen will verhindert werden, daß Straßen, die nach ihrer Bedeutung und Anlage den an eine Staatsstraße zu stellenden Anforderungen nicht entsprechen, zu solchen erhoben werden. In dieser Beziehung gemachte Erfahrungen, die zeigten, daß dem Staat bei allzu weitgehendem Entgegenkommen große Opfer entstehen können, lassen die vorgeschlagenen einschränkenden Vorschriften als angezeigt erscheinen.

Die Festsetzung der Auslöschungssumme bei der Übernahme von Gemeindestraßen durch den Staat soll inskünftig nach den gleichen Grundsätzen geschehen, wie bei der Aufnahme von Nebenstraßen in das Gemeindestraßennetz (Art. 51 und 52).

Art. 51: „Für die Aufnahme von Straßen oder Wegen in das Gemeindestraßennetz kann von den bisherigen Unterhaltspflichtigen eine Auslöschungssumme verlangt werden, die in fünf Jahresraten an den Fonds der politischen Gemeinde zu entrichten und als öffentlich rechtliche, allen grundpfandversicherten privatrechtlichen Forderungen im Range vorgehende Grundlast auf den belasteten Grundstücken haftet.“

Die Auslöschungssumme darf für die Fahrbahn und die Trottoirs den Betrag dessen nicht übersteigen, was in einem Zeitraum von fünfzehn Jahren für deren geordneten Unterhalt hätte ausgegeben werden müssen.

Die Auslöschungssumme für Kunstbauten darf bei Stein-, Beton- oder Eisenbetonbauten die Hälfte, bei Eisenbauten drei Viertel und bei Holzbauten den vollen Betrag der Herstellungskosten nicht übersteigen.“

Art. 52: „Die Auslöschungssumme ist für jeden Pflichten von einer aus drei Mitgliedern bestehenden Schätzungskommission festzusetzen, die im einzelnen Falle vom Regierungsrat ernannt wird.“

Der Entscheld der Schätzungskommission kann innerst vierzehn Tagen, von der Zustellung an gerechnet, sowohl vom Gemeinderat, als auch von den Auslöschungspflichtigen an die oben erwähnte vorgesehene kantonale Oberschätzungskommission weitergezogen werden.“

Die bisher auf Grund von Art. 55 des geltenden Gesetzes für jeden Kilometer Straßenlänge verlangten Auslöschungsbeträge von Fr. 1000.— bis Fr. 10,000.— bedeuteten in der Regel ein großes Opfer für den Staat. Bei dessen ohne Zweifel noch auf Jahrzehnte hinaus bestehender ungünstigen Finanzlage wäre es nicht zu verantworten, wenn man ihn veranlassen wollte, auch in Zukunft weitere große Lasten ohne entsprechenden Gegenwert auf sich zu nehmen.

In Art. 47 ist die Aufhebung von Staatsstraßen und deren Rückversetzung in andere Straßenklassen ausdrücklich vorgesehen. Eine solche Maßnahme darf indessen nur getroffen werden, wenn die betreffende Staatsstraße als solche überflüssig geworden ist. Das wird namentlich dann der Fall sein, wenn der Staat an Stelle bisheriger, den Anforderungen des Verkehrs nicht mehr genügender Staatsstraßen neue Straßen baut. In solchen Fällen wird die alte Straße in der Regel nur noch einem lokalen Verkehr zu dienen haben, wobei es alsdann gegeben ist, daß der künftige Unterhalt je nach ihrer Bedeutung entweder von der politischen Gemeinde oder von der beteiligten Gegend besorgt wird.

Die Vorschrift von Art. 48 des Entwurfes in bezug auf die Öffentlichklärung von Güter- und Privatstraßen stimmt materiell und zum Teil auch wörtlich überein mit Art. 49 des geltenden Gesetzes. Diese an sich klare Bestimmung ist, wie die Erfahrung gezeigt hat, oft nicht richtig verstanden worden. Wenn bestimmt wird, daß für die Erhebung von Güterstraßen und Privatstraßen zu öffentlichen Straßen und von Privatwegen zu öffentlichen Wegen die Vorschriften über „Bau und Korrektur“ entsprechende Anwendung finden, will das im wesentlichen folgendes bedeuten: Für die Öffentlichklärung einer Straße ist ein besonderer Beschluß durch die für den Bau oder die Korrektur in Art. 16 des Entwurfes zuständige Instanz zu fassen. Dieser Beschluß unterlegt dem Einspracheverfahren, wobei insbesondere die Bedürfnisfrage zur Diskussion gestellt werden kann. Wird durch die Öffentlichklärung eine Korrektur der bestehenden Straße erforderlich, so ist auch das Planauflageverfahren durchzuführen. Die allfälligen Korrektionskosten sind, wenn sie ganz oder teilweise von der beteiligten Gegend getragen werden sollen, im Wege des Perimeterverfahrens auf diese zu verlegen, desgleichen die künftigen Unterhaltskosten, wenn es sich um die Schaffung einer Nebenstraße oder eines Nebenweges handelt. Steht der Boden des zur öffentlichen Straße zu erhe-

G. Bopp & Co., Drahtwarenfabrik, Froschaugasse 9, Zürich Tel. Hott 49.15 -

Drahtgeflechte 4- u. 6eckig

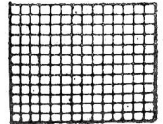
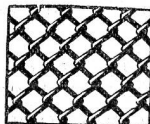
Siebe, Sandgatter

Zaundrähte

Gitter aller Art

Fein-Metalltuch

für techn. Zwecke. 5810



benden Weges im Privateigentum, so muß er, wenn keine Verständigung erzielt wird, entweder zuhanden des neuen Straßenunternehmens enteignet, oder es muß zum mindesten eine Dienstbarkeit auf den Bestand der öffentlichen Straße erworben werden. Durch die Öffentlichkeitsklärung der Straße untergehende Dienstbarkeiten und Unterhaltsbeschwerden sind auszulösen.

Die Kompetenz bei der Aufnahme von Straßen und Wegen in das Gemeindestraßennetz sind in ähnlicher Weise geregelt, wie beim Bau von Gemeindestraßen. Wird von den bisher Unterhaltspflichtigen die volle Unterhaltsauslösung verlangt und deshalb die Gemeinde nicht wesentlich belastet, so soll der Gemeinderat zur Umklassifikation zuständig sein. Andernfalls ist es, wenn die Bürgerversammlung die Befugnis zur Beschlussfassung nicht ausdrücklich dem Gemeinderat übertragen hat, Sache jener, bestehende Straßen zu Gemeindestraßen zu erheben. Im Entwurf ist auch vorgeesehen, daß, wenn es sich um einen ganzen Straßen- oder Wegzug handelt, der in erheblichem Maße dem allgemeinen Verkehr zudient, die Mehrheit der Unterhaltspflichtigen, der zugleich der größere Teil der Unterhaltspflicht obliegt, befugt ist, gegen Leistung der gesetzlichen Auslösung die Übernahme der Straße oder des Weges durch die politische Gemeinde zu verlangen.

Bei der Aufhebung öffentlicher Straßen und Wege, die für den allgemeinen Verkehr überflüssig wurden, hat sich häufig das Bedürfnis gezeigt, einzelnen Grundeigentümern ein privates Fahr- oder Gehwegrecht auf dem aufgehobenen Weg vorzubehalten. Auf Grund der Überlegung, daß in der gesetzlich eingeräumten Befugnis, einen öffentlichen Weg aufzuheben, auch das Recht der zuständigen Behörden enthalten sein muß, auf das Mindere, d. h. auf die nur teilweise Aufhebung zu erkennen, sind in der bisherigen Rechtspraxis dem Regierungsrat wiederholt solche private Wegrechte vorbehalten worden. Es erschien nun zweckmäßig, diese Möglichkeit im neuen Gesetz ausdrücklich vorzusehen, um so mehr, als die bisherige regierungsrätliche Praxis schon angefochten wurde. Ebenso angezigt ist die neue Bestimmung, wonach, wenn die Aufhebung einer Straße zufolge Neuerstellung oder Korrektur einer Straße erfolgt, demjenigen, der durch die Aufhebung den bisherigen notwendigen Zugang zu seinem Grundstück verliert, auf Kosten des neuen Unternehmens ein neuer Zugang zu erstellen ist. Dabei hat allerdings für offenkundige Verbesserungen gegenüber dem alten Zustand der betreffende Grundeigentümer aufzukommen.

Dieser Art. 55 heißt: „Sofern durch Aufhebung einer öffentlichen Straße oder eines öffentlichen Weges ein Grundstück den bisherigen notwendigen Zugang verliert, ist dem betreffenden Eigentümer der Boden der alten Straße oder des alten Weges in der benötigten Breite zu überlassen, oder es ist ihm ein privates Fahr- oder Gehwegrecht über diesen vorzubehalten.“

Geschieht die Aufhebung zufolge Neuerstellung oder Korrektur einer Straße oder eines Weges, so ist dem betreffenden Eigentümer auf Kosten des neuen Unternehmens ein neuer Zugang zu seinem Grundstück zu erstellen.

Offenkundige Verbesserungen gegenüber dem alten Zustand fallen zu Lasten des Grundeigentümers“.

Neu ist auch die Bestimmung im folgenden Artikel, daß der durch Verletzung in eine niederere Klasse oder durch Aufhebung bestehender Straßen frei werdende Boden dem Anstößer gegen billige Entschädigung, die im Streitfalle von der kantonalen Oberschätzungscommission festgesetzt wird, improprisiert werden kann.

(Fortsetzung folgt).

Bei event. Doppelsendungen bitten wir zu reklamieren, um unnötige Kosten zu vermeiden. Die Expedition.

## Ueber die Gewerbe- und Industrieausstellung in Derlikon

(23. Juli bis 8. August 1927)

erhalten wir noch folgenden Bericht: Am Samstag den 23. Juli hat die in diesem Blatte schon wiederholt angekündigte Gewerbe- und Industrieausstellung in Derlikon (bei Zürich) ihre Tore geöffnet, nachdem tags zuvor den Vertretern der zürcherischen Presse Gelegenheit zur Besichtigung gegeben worden war. Diese Ausstellung ist nicht nur von lokaler Bedeutung, denn viele der ausstellenden Firmen genießen einen sehr guten Ruf im ganzen Schweizerland und ein Teil sogar auf dem ganzen Erdenrund. In der Voraussicht, in Derlikon etwas Gedeiegenes sehen zu können, sind denn auch von den verschiedensten Landesgegenden Besuche angemeldet.

Der rührige, seit beinahe 40 Jahren bestehende Gewerbeverein Derlikon hat sich mit dem Entschlusse, diese Ausstellung durchzuführen, ein gerüttelt Maß an Arbeit aufgeladen, er hat aber auch zu seiner Genugtuung die vielseitige Mithilfe der ganzen Einwohnerschaft in reichlichem Maße erfahren dürfen. Im hübsch ausgestatteten Ausstellungskatalog hat der Verschönerungsverein Derlikon in einer mit Illustrationen versehenen Chronik die Entwicklung des einstigen unbedeutenden Wellerers zum großen Industrieort mit heute über 9000 Einwohnern dargestellt. Die Zahl von 170 Ausstellern läßt erkennen, daß in Derlikon eine überaus rege gewerbliche und industrielle Betätigung vorherrscht. Ein Rundgang durch die aufstrebende Ortschaft führt es jedem Ortsfremden vor Augen, daß am Ausbau dieses Gemeinwesens zielbewußt gearbeitet wird. Schöne Alleenstraßen mit modernen Belägen versehen, große Plätze, öffentliche Anlagen und Spielplätze, öffentliche Gebäude usw. bringen es deutlich zum Bewußtsein, daß man es hier mit einem durchaus städtischen Gemeinwesen zu tun hat.

Für die bauliche Ausgestaltung der Ausstellung hat sich in Derlikon eine überaus glückliche Lösung finden lassen. Das ausgedehnte Areal des neuen Sekundarschulhauses neben der protestantischen Kirche an der breiten Hochstraße ist im Zeitraum weniger Tage zum Ausstellungsareal umgewandelt worden. In 3 Stockwerken des Sekundarschulhauses sind 28 Schulzimmer für Ausstellungszwecke belegt und in 2 Zeltallen sind vornehmlich Erzeugnisse der „Schwer-Industrie“ untergebracht. Für das leibliche Wohl der Ausstellungsbesucher wird in der geräumigen Festhalle und im anschließenden Bierzelt, sowie in der als Wein- und Kaffeestube ausgestatteten Turnhalle bestens gesorgt. In der Festhalle finden an den Haupttagen durch die Ortsvereine abwechslungsreiche Abendaufführungen statt. Für die gärtnerische Ausschmückung des lindenumsäumten Platzes haben die Leute dieses Faches eine lobenswerte Tätigkeit entfaltet, denn Blumenschmuck empfängt den Besucher am Haupteingang und begleitet ihn über den weiten Platz bis zum Eingang zu den eigentlichen Ausstellungsräumen. In origineller Weise führt eine in Derlikon domizilierte bekannte Spezialfirma auf einem rund um den Platz gelegten Rollbahngelände eine Transportanlage in vollem Betriebe vor Augen, welche natürlich von der fahrlustigen Jungmannschaft lebhaft benützt wird. Es ist nicht die Absicht des Artikelschreibers, die Ausstellung im Detail zu beschreiben, er will vielmehr nur eine kurze Übersicht derselben geben.

Die Ausstellungsobjekte sind in 18 Gruppen eingeordnet und sind je nach ihrer Art und Schwere im Freien, oder in den beiden Zeltallen oder im Schulhaus untergebracht. In Gruppe I Bauwesen werden verschiedene Architektur- und Ingenieurbauten, das