



Regierungsrat des Kantons Thurgau

Auszug aus dem Protokoll

Staatsarchiv Thurgau

Nr. 3'00'315

Nr. 895. vom 11. April 1939.

Mit Schreiben vom 8. März 1939 legt der Gemeinderat Frauenfeld 6 Baulinienpläne zur Genehmigung vor, nachdem diese während 14 Tagen vom 6. bis 19. Januar öffentlich aufgelegt haben. Von den eingegangenen Einsprachen sind zwei als Beschwerden an den Regierungsrat weitergeleitet worden, nämlich eine solche von W. Bryner gegen den Plan der Schmidgasse und der Umgehungsstrasse und eine von Frau Mötteli-Haag gegen den neuen Plan der Wielsteinstrasse.

1. Schmidgasse.

Der neu vorgelegte Plan ersetzt denjenigen aus dem Jahre 1934, damals gem. R.R.B. Nr. 1393 genehmigt. Die Aenderung gegenüber früher betrifft lediglich die Verschiebung der nör²lichen Baulinie von 6 auf 8 m Abstand, um zu verhindern, dass die Umfassungsmauern eines allfälligen Neubaus gerade über den in der alten Strasse durchgeleiteten Kanal zu stehen kommen. Ein wesentlicher Nachteil für irgend einen Anstösser entsteht bei dieser Gelegenheit nicht. Dagegen beschwert sich W. Bryner als Anstösser gegen die Verpflichtung auf Uebernahme alten Strassenkörpers unter Entschädigung des Bodens. Er begründet seine Einsprache damit, dass er ganz unbrauchbaren Boden übernehmen müsste, der ihm keinerlei Nutzen abtrage. Dagegen begründet die Gemeinde ihren Standpunkt in dem Sinne, dass Bryner erst ein Einspracherecht erhalte, wenn einmal auf dem Wege des Umlegungsverfahrens vom Recht auf Landzuteilung und Entschädigungsaufgabe gemäss § 12 des Baureglementes Gebrauch gemacht werde. Nun aber stösst Bryner lediglich mit einer Zufahrt zu seiner alten Scheune an die alte Strasse. Bei Verlegung derselben ist der Strasseneigentümer, also die Gemeinde verpflichtet, nach Strassengesetz § 27, Abs. 2 die vorhandene Einfahrt wieder herzustellen durch Verlängerung der bestehenden bis zur Einmündung in die neue Strasse und Gratisabtretung des entsprechenden Bodens. Wenn es dann einmal später zu einer Zusammenlegung kommen sollte, müsste ohnehin das jetzige

Grundstück des Bryner auch eingeworfen werden. Eventuell kann die Gemeinde mit dem Anstösser nur ein Weg- und Fahrrecht vereinbaren.

2. Eisenbahnstrasse.

Nach dem Ausbau dieser Strasse, wobei eine geringe Kurve eliminiert werden konnte, ist es nun auch möglich geworden, die Baulinie parallel zur Strasse anzulegen. Die ganz bescheidene Korrektur rechtfertigt sich und kann ohne weiteres gutgeheissen werden.

3. Fliederstrasse.

Diese Strasse erfährt eine Aenderung im Zug zwischen Gerlikoner- und Schollenholzstrasse durch eine radikale Verschiebung, wobei die Einmündung in die Gerlikonerstrasse fest bleibt. Indem aber die westlich gerichtete Abdrehung bei der Einmündung des Oberwilerweges ca. 25 m beträgt, erreicht man ein direktes Zusammentreffen mit der natürlichen Fortsetzung und damit eine flüssige, übersichtliche Strasse. Die Erschliessung des Baugebietes wird dadurch nicht beeinträchtigt. Der Abstand der Baulinie beträgt beidseits der Strasse 5 m, die Fahrbahn ist auf 5 m vermarktet und auf der Nordseite ist ein Trottoir von 2 m Breite vorgesehen. Damit erreicht man einen totalen Baulinienabstand von 17 m. Diese veränderte Anlage ist begrüssenswert.

4. Wielsteinstrasse.

Es handelt sich um eine neue Strasse, welche in der Zürcherstrasse beim Konsum ihren Ausgang nimmt, dem Mühletobelhang entlang führt und in der grossen Kurve der Hertenstrasse unterhalb dem Blättli ausmündet. Im Kanzlerquartier ist ein Teilstück schon erstellt, wofür der bezügliche Baulinienplan im Jahre 1929 mit R.R.B. Nr. 2119 genehmigt wurde. Die ursprüngliche Profilierung dieser Strasse berücksichtigte eine gleichmässige Steigung von 7½% wobei aber hohe Dämme entstehen müssten, die für die Erschliessung besonders des unterliegenden Landes für Bauplätze recht ungünstig wirken würden. Bei Herabsetzung dieser Dämme wäre die Steigung so zu ändern, dass sie zu Beginn 4% nachher im weiteren Verlauf ca. 12% betragen würde, was aber für eine Verbindungsstrasse zwischen Kanzlerquartier und Zürcherstrasse unter Umgehung der gefährlichen Kehlhofkurve nicht ratsam wäre. Das führte nun den Gemeinderat da-

zu, die Strasse in einer Ausdehnung von ca. 200 m bergwärts zu verschieben, um zu erreichen, dass bei ungefähr gleichbleibender Steigung von ca. 7 $\frac{1}{2}$ % keine besonders hohen Dämme entstehen. Dies hat aber wiederum zur Folge, dass das allerdings schmale Bauland der Frau Malwine Mötteli noch mehr zusammengedrängt wird und damit seinen Charakter als Bauland verliert. Wenn auch vorher nur eine Baulandtiefe von 14 m bestand, hätten doch Einfamilienhäuser sehr wohl Platz gefunden.

Frau Mötteli scheint sich zuerst mündlich mit dem Plan einverstanden erklärt zu haben, womit dann die Gemeinde im oberen Teil schon mit der Kanalisation begann. Erst am 13. Februar führte sie Beschwerde beim Regierungsrat und verlangt die Aufhebung des Gemeinderatsbeschlusses vom 25. Januar 1939 und Festhalten am genehmigten Bebauungsplan aus dem Jahre 1933. In der ausführlichen Begründung wird vor allem darauf hingewiesen, dass nach dem alten Projekt der Rekurrentin Bauplätze erschlossen worden wären, wenn auch nicht grosse, so doch sonnige Plätzchen anstossend an das Areal der Schulgemeinde. Schon bei der Erstellung dieses Projektes hätte der Gemeinderat erkennen müssen, dass die Anlage von Dämmen nicht zu umgehen sei. Die Aufschüttungen wären denn auch für das Landschaftsbild und den Charakter der Siedlungen als ausgesprochene Wohnkolonie gar nicht schädlich. Auch hätten die unterliegenden Bauten nicht ohne weiteres Schaden zu nehmen man könne sie einfach entsprechend anlegen. Die Rekurrentin darauf zu vertrösten, dass sie mit der spätern Uebernahme des Bodens zwischen neuer Strasse und Schulhausareal durch die Schulgemeinde rechnen könnte, sei ein schwacher Trost, ebenso das Entgegenkommen bei der Perimeterberechnung. Jedenfalls liege damit kein stichhaltiger Grund vor, sich zum neuen Projekt zu bekennen. Der eigentliche Grund, weshalb die Gemeinde zur Verschiebung der Strasse gelange, müsse vielmehr darin liegen, dass der Schulweg zur Strasse ausgebaut werden will. Man habe durch die Verschiebung erreicht, dass die Gefällsverhältnisse reduziert und die Strasse etwas mehr westlich verschoben und senkrecht von der Mühletobelstrasse zur neuen Strasse geführt werden könne. Eine Notwendigkeit für die Anlage dieser Strasse liege aber nicht vor, weder vom verkehrstechnischen Standpunkt aus noch hinsichtlich Erschliessung weiteren Baulandes. Es werde im Gegenteil durch

diese Verschiebung der Rekurrentin weiteres Bauland entzogen. So würden die Interessen dieser letztern über Gebühr geschädigt, aber auch das Interesse der Oeffentlichkeit sei mit dem alten Projekt besser gewahrt als mit dem neuen. Dort sei wirklich zu beiden Seiten der Strasse Bauland erschlossen worden, womit die Gemeinde auch nicht gezwungen werde, auf Perimeterbeiträge zu verzichten.

Der Gemeinderat kommt in seiner Vernehmlassung zur Abweisung der Beschwerde, einmal weil im obern Teil die Kanalisation schon gelegt sei, anderseits weil die ursprüngliche Lage der Strasse wegen der hohen Dämme landschaftlich unschön wirkte und die Kosten recht erheblich würden. Der Gemeinderat gibt zu, dass bei der ersten Vorlage eine gründliche Durcharbeitung der Profilläne bedauerlicherweise unterblieben sei. Es müsse aber verlangt werden, dass diese Strasse einigermaßen gleichmässige Steigung erhalte. Dabei würden nach altem Projekt die Dammanschüttungen stellenweise wesentlich über zwei Meter betragen. Die Mehrkosten könnten durch die Perimeterbeiträge für das nördlich erschlossene Bauland nicht eingeholt werden, schon weil der schmale landstreifen doch nicht verhältnismässig belastet werden dürfte. Das Land sei auch in unmittelbarer Nähe des Schulhauses weniger wert, dagegen bedeute es für die Schule einen Vorteil, wenn das südlich gelegene Areal auf grössere Distanz nicht überbaut werde. Eine finanzielle Beeinträchtigung der Rekurrentin trete nicht ein, weil sie nunmehr von der Beitragspflicht an die Strasse erheblich, wenn nicht ganz befreit werde, je nachdem ob noch ein Wertzuwachs des Bodens konstatiert werden könne oder nicht. Mit ein Grund zur Verlegung der Strasse sei allerdings auch die Verlegung des Schulweges und sein Ausbau zur Fahrstrasse. Dabei gelte es als selbstverständlich, dass das durch die Verschiebung und Verbreiterung beanspruchte Land seinerzeit vergütet werden müsse.

Gemäss Augenschein und auf Grund der Akten ergeben sich folgende Feststellungen:

Der frühere Strassenzug wurde nicht, wie immer wieder im Rekurs betont, im Jahre 1933 genehmigt, sondern gemäss R.R.B. Nr. 2119 vom 3. September 1929. Schon damals fehlten aber die gemäss Baureglement §§ 9 und 24 verlangten Niveaulinien, die unzweideutig hätten erkennen lassen, dass das gleichmässige Gefälle nur mit

hohen Dammaufschüttungen erreicht würde, Die heutige Situation ist deshalb vom Gemeinderat selbst verschuldet, was er auch zugibt. Es ist umso verwunderlicher, dass auch der Abänderungsvorschlag wieder ohne Einzeichnung der Niveaulinien vorgelegt wurde. Es mussten Ergänzungspläne einverlangt werden, um eine neutrale Beurteilung sicherzustellen. Aus den Längen- und Querprofilen geht nun hervor, dass bei der alten Strassenführung tatsächlich Dammaufschüttungen an der Halde von ca. 2.30 m Höhe nötig geworden wären. Nun besteht keine Vorschrift, dass eine Strasse mit gleichmässigem Gefälle angelegt werden müsse. Man kann zu Beginn etwas weniger steil, später dann um so steiler projektieren. Im gegebenen Fall hätte aber diese Möglichkeit nur bestanden bei einer Steigung im oberen Teil von ca. 9%, was für diese wichtige Verbindungs- und Entlastungsstrasse abgelehnt werden muss. So bleibt in technischer Hinsicht eben nur die Verschiebung, wie sie jetzt vorgesehen ist. Die Strasse schmiegt sich so besser dem Gelände an, ohne dass übertriebene Steigungen notwendig werden. Dabei ist es richtig, dass der Rekurrentin einige Bauplätze verloren gehen. Die Wertverminderung wegen der Disqualifikation als Bauland muss seinerzeit von der Gemeinde vergütet werden, eventuell im Expropriationsverfahren, wenn eine gütliche Abmachung nicht möglich wird. Die Wertverminderung der nördlichen Parzellen wird teilweise gut gemacht durch Werterhöhung der südlichen Parzellen zufolge Wegfall der starken Anschüttungen, die oft auch ein nicht ganz ungefährliches Rutschgebiet darstellen. Jedenfalls ist die Gesamtwertverminderung nicht so hoch einzuschätzen, wie dies aus dem Rekurs geschlossen werden könnte. Es wird Sache der Gemeinde sein, sich mit der Rekurrentin über die Vergütung festgestellten Minderwertes zu einigen, sobald die Strasse zur Ausführung reif wird. Allfällige Entschädigungsansprüche wegen Beeinträchtigung der Verfügungsfreiheit müssten auf dem Zivilwege geltend gemacht werden.

5. Umgehungsstrasse.

Dieses Projekt kann nur als Gesamtanlage geprüft werden. Es fehlen Angaben im Detail, die beispielsweise erkennen liessen, ob die Unterführung der Bahn möglich sei, ob infolge der neuen Murgbrücke, die doch hochwasserfrei sein muss, die Militärstrasse korrigiert oder die Murg verlegt werden muss. Die Notwendigkeit

einer Umgehungsstrasse zur Entlastung der Zürcherstrasse wurde schon in den Beschlüssen vom 15. März 1932 und 18. Juli 1933 erkannt. Der vorgesehene Strassenzug ist die einzige Möglichkeit zur Schaffung dieser Verkehrsumleitung, denn eine Verlegung in die Allmend kommt vom militärischen Gesichtspunkt aus nicht in Frage und näher an die Stadt heranzurücken, wäre ebenfalls ausgeschlossen. Als Bedingungen müssen gestellt werden der Bau einer hochwasserfreien, Pfeilerlosen Murgbrücke, was zur Verlegung der Murg führen dürfte, um die Einmündung in die Militärstrasse zu ermöglichen. Eventuell kommt eine Unterführung der Militärstrasse in Betracht. Die Traversierung der Thurstrasse darf nur erfolgen, wenn die beiden Häuser östlich derselben abgebrochen werden, damit die Uebersicht der Kreuzung gesichert bleibt. Wenn sonst die übrige Strecke zu keinen weiteren Bemerkungen Anlass gibt, muss die Einmündung in die Zürcherstrasse beim Schönenhof noch als problematisch bezeichnet werden, insbesondere, was die Bahnunterführung anbelangt. Die nähere Abklärung der beiden Punkte, Murgübergang und Bahnunterführung wird durch den Stadttingenieur besorgt.

Die Strasse erhält eine Fahrbahnbreite von 8 m, einen Radfahrweg von 3 m und ein Trottoir von ebenfalls 3 m, also total 14 m Breite für die Strasse, was auch für die Zukunft ausreichen dürfte. Die Baulinien stehen beidseits 6 m von der Strassengrenze entfernt. Im Bürgerholz sind die Baulinien ausgelassen, wofür kein Grund besteht. Wenn auch nicht anzunehmen ist, dass dort gebaut wird, so ist dort die Baulinie gerade die Grenze, bis zu welcher der Wald geschlagen werden muss.

Die Einwände, die W. Bryner gegen die Führung der Strasse in seinem Rekurs anbringt, entsprechen den Tatsachen. Es handelt sich lediglich um die Wahrung seiner Privatinteressen, die aber vor den wichtigeren öffentlichen Interessen zurücktreten müssen. Die gewünschte Verschiebung der Strasse in die kleine Allmend ist schon aus militärischen Gründen nicht möglich. Was aber die Abtretung von Boden und die Erschwerung der Bewirtschaftung anbelangt, Faktoren, die zur Geltung kommen, wenn der Boden einmal wirklich beansprucht wird, muss zu dieser Zeit dann seitens der Gemeinde eine entsprechende Entschädigung geleistet werden, die bei Verwagten einer gütlichen Verständigung auf dem Expropriations-

wege festzulegen wäre. Auch ein Landabtausch durch Zusammenlegung kann seinerzeit in Frage kommen.

6. Strasse Nordseite Rüegerholz-Schuppis.

Im Jahre 1933 wurde der Bebauungsplan Teuchelwies-Brunnenwies genehmigt. Die heutige Vorlage ist ein Teil dieses Planes, betrifft nämlich die Verbindungsstrasse Rüegerholzstrasse-Festhütte-Thundorferstrasse und bezweckt die nachträgliche Anlage eines Trottoirs, indem der bestehende Fussweg als solches zum Ausbau in Aussicht genommen und die Strasse selber um diese zwei Meter stadtwärts verlegt wird; mit ihr auch die Baulinie. In der Fortsetzung von der Festhütte gegen die Rüegerholzstrasse ist der Ausbau der Waldstrasse auf 6 m mit 2 m Trottoir am Waldrand geplant. Die Baulinie ist minimal auf 3 m festgesetzt. Da auf den Abtransport von Langholz Rücksicht genommen werden musste, ist die Einmündung in die Rüegerholzstrasse entgegen einer ursprünglichen Variante besser in eine Kurve verlegt durch Ausbuchtung gegen den Wald hin. Die Baulinie ist aber belassen worden, womit verhindert wird, dass die Häuser zu nahe an den Wald gestellt werden können.

Es wird beschlossen:

1. Die neuen Pläne für die Schmidgasse, Eisenbahnstrasse, Fliederstrasse, Wielsteinstrasse und Strasse Nordseite Rüegerholz-Schuppis werden unverändert genehmigt. Auch der Plan für die Umgehungsstrasse, soweit er nicht schon gemäss Regierungsbeschluss vom 15.3.32 gutgeheissen wurde, wird genehmigt unter dem Vorbehalt der näheren Abklärung betr. Murgbrücke und S.B.B.-Unterführung beim Schönenhof.
2. Die Beschwerde Bryner betr. Schmidgasse wird im Sinne der Motive gutgeheissen, diejenige betr. Umgehungsstrasse dagegen abgewiesen. Der Rekurs der Frau Malwine Mötteli wird im Sinne der Motive abgewiesen.
3. Mitteilung an das Gemeindeammannamt Frauenfeld, die Rekurrenten W. Bryner und Frau Malwine Mötteli, beide Frauenfeld, das Bauinspektorat und an das Strassen- & Baudepartement.



Der Präsident des Regierungsrates;

Der Staatschreiber;

l. V. Der Sekretär