

Aus dem Protokoll des Regierungsrates

Sitzung vom 6. November 1952

KAI		Baudirektion Kanton Zürich	TBA
B		PLANVERWALTUNG	
K		PBG	
		Kilchberg	0135-0028

2838. Strassen. A. Von der Bauabteilung des Kreises III der SBB., dem Tiefbauamt und dem Gemeindebauamt Kilchberg durchgeführte Studien über den Ersatz des Niveauüberganges der Dorfstrasse in Kilchberg (I. Kl. Nr. 2) über die im Jahre 1896 auf Doppelspur ausgebaute SBB.-Linie Zürich-Thalwil durch eine Unter- oder Ueberführung gehen auf mehr als 30 Jahre zurück. Auf Grund einer zusammenfassenden Studie des Gemeindebauamtes Kilchberg im Jahre 1944 stimmte die Baudirektion der mit Rücksicht auf das Gelände und die Ueberbauung verkehrstechnisch und wirtschaftlich einzig noch möglichen Lösung einer Ueberführung ca. 200 m südlich des heutigen Niveauüberganges grundsätzlich zu (Verfügung Nr. 231 vom 29. März 1945).

Auf Grund weiterer Unterhandlungen mit dem Gemeinderat Kilchberg bewilligte der Regierungsrat mit Beschluss Nr. 3283 vom 17. Oktober 1946 für die Aufstellung eines allgemeinen Bauprojektes zu Lasten des Rechnungstitels 3015.740 einen Kredit von Fr. 20 000. Gleichzeitig wurde der Kreisdirektion III der SBB. von der Absicht der gelegentlichen Aufhebung dieses Niveauüberganges Kenntnis gegeben (Verfügung der Baudirektion Nr. 713 vom 2. August 1946).

B. Inzwischen wurden auf Grund der Projektstudien folgende Liegenschaften vorsorglich erworben, um bei einer baldigen Inangriffnahme der Bauarbeiten, z. B. als Arbeitsbeschaffungsmassnahme, durch den Erwerb von Grund und Rechten nicht behindert zu sein: Liegenschaft Kat.-Nr. 229 von Walter Günthardt für Fr. 12 892.45 laut Regierungsratsbeschlüssen Nr. 1669 vom 23. Mai 1946 und Nr. 3279 vom 30. November 1950; Liegenschaft Kat.-Nr. 231 von Christian Behion für Fr. 44 000 laut Regierungsratsbeschluss Nr. 3629 vom 22. Dezember 1949; Liegenschaften Kat.-Nr. 1493 der EKZ. für Fr. 40 145 und Kat.-Nrn. 2787 und 2788 der Gebrüder Schlatter für Fr. 28 500 laut Regierungsratsbeschluss Nr. 3212 vom 23. November 1950. Für diese Ausgaben wurde mit Regierungsratsbeschluss Nr. 1669 vom 23. Mai 1946 zu Lasten des Kontos 3015.740 ein Baukonto Nr. 342/1946 eröffnet und nach Durchführung der Liegenschaftenkäufe mit Regierungsratsbeschluss Nr. 3279 vom 30. November 1950 wieder aufgehoben. Für die technischen Vorarbeiten wurden zu Lasten des dafür bewilligten Kredites von Fr. 20 000 vorläufig Fr. 9526.60 verausgabt.

C. Gemäss dem vorliegenden allgemeinen Bauprojekt zweigt die seeseitige Rampe vom auszubauenden untersten Teil der Dorfstrasse ab, verläuft vorerst parallel zur See- strasse und Bahnlinie, um dann mit verhältnismässig engen Kurven auf dem Ueberführungsobjekt die Bahn zu kreuzen und bei der Abzweigung der Böndlerstrasse (II. Kl. Nr. 5) wieder in die Dorfstrasse einzumünden. Die Fahrbahnbreite beträgt 6 m; in den Kurven ist sie normenmässig erweitert. Dazu kommt ein einseitiger Gehweg von 2 m Breite. Auf der andern Strassenseite ist ein Schutzstreifen von 0,6—1 m

Breite vorgesehen. Da eine grössere Entwicklung der Rampen wegen der bestehenden Ueberbauung nicht mehr möglich ist, muss eine Maximalsteigung von 9,1% in Kauf genommen werden, d. h. 1,1% mehr, als für Strassen solcher Verkehrsbedeutung maximal üblich ist. Die Studien des Bauamtes Kilchberg haben ergeben, dass eine Linienführung mit entsprechend geringerer Steigung nur mit untragbaren Mehrkosten möglich wäre. Bei einer Verlegung der Ueberführung nördlich der Station würde der zweckmässige Anschluss an das bestehende Strassennetz verunmöglicht. Im Hinblick auf den überwiegend motorisierten Verkehr kann diese Steigung in Kauf genommen werden. Die Fahrbahn ist bei dieser Steigung zu pflästern.

Angesichts der äusserst knappen Platzverhältnisse ist eine Verbreiterung der Fahrbahn im Interesse der Radfahrer nicht oder nur unter unverhältnismässig grossen Mehrkosten möglich. Es kann aber darauf verzichtet werden, da bei dem grossen Gefälle die Radfahrer talwärts ebenso schnell fahren wie die Automobile und daher keinen Anlass zu Stockungen geben werden, während das Bergaufwärtsfahren und das damit verbundene Hin- und Herpendeln auf der Fahrbahn bei 9,1% Steigung ausgeschlossen ist. Dabei besteht für die Radfahrer noch die Möglichkeit der Benützung der neuen Unterführung neben dem heutigen Niveauübergang mit wesentlich weniger steilen Zufahrtsstrassen.

Es empfiehlt sich, das Detailprojekt für das Ueberführungsobjekt in Eisenbeton erst ausarbeiten zu lassen, wenn die Ausführung unmittelbar bevorsteht, da zurzeit mit der Verwendung von vorgespanntem Beton, die wesentliche Einsparungen erlauben würde, Erfahrungen gesammelt werden, und da solche Projekte erfahrungsgemäss rasch überholt sind.

D. Der Kostenvoranschlag, von der Preisbasis 1939 auf diejenige von 1951 umgerechnet, lautet auf Fr. 1 308 000. Hiezu kommen noch Fr. 106 000 für die von der Gemeinde und den Bundesbahnen bereits erstellte Personenunterführung beim bestehenden Uebergang, die mit der Ueberführung zur Aufhebung des Niveauüberganges ein Ganzes bildet.

Die SBB. sind gemäss Schreiben vom 5. Januar 1948 gewillt, an diese Kosten unter Bedingungen einen Beitrag von Fr. 320 000 entsprechend den kapitalisierten Betriebsauslagen für die Barrierenbedienung zu leisten. Von den Gesamtkosten für die verlegte Dorfstrasse samt Studerweg gehen brutto rund Fr. 1 127 000 zu Lasten des Staates und die restlichen Fr. 181 000 zu Lasten der Gemeinde. Vorbehalten bleiben der Preisstand und die einschlägigen Vorschriften im Zeitpunkt der Inangriffnahme der Baute.

Die Belassung des heutigen Studerweges (Strasse III. Kl.) würde eine sehr verkehrsgefährdende Einmündung in die neue Dorfstrasse zur Folge haben. Für die Gemeinde liegt keine direkte Veranlassung zur Korrektur dieses Strässchens vor; die erheblichen Kosten sind daher zu denjenigen der Verlegung der Dorfstrasse zu schlagen.

Ein verbindlicher Kostenverleger wird zweckmässigerweise erst dann aufgestellt, wenn die Kosten, u. a. auf Grund des Bauprojektes für das Ueberführungsobjekt, genau bekannt sind.

Da die SBB. Wert auf baldige Aufhebung des Niveauüberganges legen, unterbreiteten sie einen Vertragsentwurf über die von ihr zu leistende Ablösungssumme sowie über die Bauausführung und die Regelung des spätern Unterhaltes der Ueberführungsbrücke über die Bahnanlagen.

Im Hinblick auf die Lenkung der öffentlichen Bau-tätigkeit ist bei der heutigen Beschäftigungslage im Bau-gewerbe der Zeitpunkt der Bauausführung noch unbe-stimmt. Die von den SBB. verlangte Anpassung der Ueber-führungsbrücke an einen vierspurigen Ausbau der Bahn-linie Zürich-Thalwil ist konstruktiv und kostenmässig ohne Belang; die Berechnung der Ablösungssumme ist vom Bahn-betrieb und den Lohnverhältnissen des Barrierenpersonals abhängig, sodass es gerechtfertigt ist, diesen Vertrag erst auf den Zeitpunkt der Inangriffnahme der Baute abzu-schliessen.

E. Am 19. Februar 1948 wurde die Vorlage, weil sie für das Dorfbild von einschneidender Bedeutung ist, auch der kantonalen Natur- und Heimatschutzkommission zur Prü-fung überwiesen, wofür zudem ein instruktives Relief des Gemeindebauamtes im Masstab 1:500 zur Verfügung ge-stellt werden konnte. Die Kommission hat der Vorlage mit Schreiben vom 19. April 1948 an die Baudirektion vollum-fänglich zugestimmt, nachdem unter den gegebenen Ver-hältnissen eine bessere Lösung nicht mehr möglich ist.

F. Die Zurückstellung der Ausführung dieses Bauvor-habens veranlasste den Gemeinderat Kilchberg, vorläufig den dringlichsten Ausbau der Dorfstrasse mit seeseitigem Gehweg vom Niveauübergang bis zur Abzweigung Bändler-strasse bzw. Wiedereinmündung der neuen Dorfstrasse in Angriff zu nehmen. Diesem Vorhaben stimmte der Regie-rungsrat mit Beschluss Nr. 528 vom 23. Februar 1950 zu. Die Strassenverbesserung wurde im Jahre 1950 ausgeführt; dadurch konnten die mangels Gehwegen bei schmaler Fahr-bahn prekären Verhältnisse, insbesondere bei Zugsankünf-ten von Zürich am Mittag und am Abend, wesentlich ver-bessert werden.

G. Es empfiehlt sich, das Trasse der Ueberführung ge-gen eine allfällige Ueberbauung durch Baulinien sicherzu-stellen.

Mit Schreiben vom 15. März 1950 unterbreitete der Gemeinderat Kilchberg die Pläne für Bau- und Niveaulinien für die bestehende und die neue Dorfstrasse. Die Vor-lage wurde im kantonalen Amtsblatt vom 1. Juli 1949 öf-fentlich bekanntgegeben. Laut den bei den Akten liegenden Zeugnissen des Bezirksrates Horgen sind die beiden gegen die Vorlage eingereichten Rekurse erledigt worden. Durch den Ankauf der Parzelle Kat.-Nr. 1493 ist der vom Gemeinderat Kilchberg mit den EKZ. abgeschlossene Vergleich gegen-standslos geworden.

Da eine verkehrshindernde Ueberbauung längs der pro-jektierten Strasse nicht möglich ist, darf der mindestens 18,5 m betragende Bahnlinienabstand als genügend bezeich-net werden.

Die Niveaulinie weist Steigungen von 7%, 9,1% und 1,6% auf. Die Gemeinderatsbeschlüsse vom 20. Juni und 14. September 1949 über die Festsetzung dieser Bau- und Niveaulinien können genehmigt werden. Damit werden die

bisherigen mit Regierungsratsbeschluss Nr. 1593 vom 18. September 1902 an der bestehenden Dorfstrasse zwischen See- und Bahnhofstrasse genehmigten Baulinien aufgehoben.

Eine Ueberprüfung des Baulinienvorschlages hat ergeben, dass eine Neuüberbauung im fraglichen Gebiet aus aesthetischen Gründen sorgfältiger Ueberprüfung bedarf, da die Möglichkeit besteht, dass die auf Grund der neuen Baulinien zulässigen Gebäudefluchten nicht ins Dorfbild passen würden. Der Gemeinderat Kilchberg ist deshalb einzuladen, allfällige Baugesuche längs der Dorfstrasse nicht nur hinsichtlich Innehaltung der Baulinien, sondern auch in bezug auf das Dorfbild zu überprüfen und nötigenfalls die Baudirektion zu Rate zu ziehen.

H. Im Hinblick darauf, dass der Zeitpunkt der Inangriffnahme dieses Bauvorhabens noch unbestimmt ist, empfiehlt es sich, das vorliegende Projekt noch nicht zu genehmigen. Es fehlt auch das Detailprojekt für die Ueberführung. Deswegen und mit Rücksicht auf die Unsicherheit in der Preisgestaltung im Baugewerbe sollen Kostenvoranschlag und -Verleger im Zeitpunkt der Ausführung neu aufgestellt und von der Gemeinde und den SBB. als Grundlage für das Kreditgesuch genehmigt werden.

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Vom allgemeinen Bauprojekt für die Ueberführung der Dorfstrasse in Kilchberg (Strasse I. Kl. Nr. 2) über die SBB.-Linie Zürich-Thalwil gemäss vorliegenden Plänen und Berechnungen wird in zustimmendem Sinne Kenntnis genommen.

II. Die Baudirektion wird eingeladen, das endgültige Projekt zu gegebener Zeit zur Genehmigung, Krediterteilung und Baufreigabe vorzulegen.

III. Die Beschlüsse des Gemeinderates Kilchberg vom 20. Juni und 14. September 1949 betreffend Festsetzung von Bau- und Niveaulinien an der Dorfstrasse I. Kl. Nr. 2 in Kilchberg werden gemäss den vorliegenden Plänen genehmigt. Damit werden die mit Beschluss Nr. 1593 vom 18. September 1902 vom Regierungsrat genehmigten Baulinien an der bestehenden Dorfstrasse zwischen See- und Bahnhofstrasse aufgehoben.

IV. Der Gemeinderat Kilchberg wird eingeladen, Dispositiv III dieses Beschlusses öffentlich bekanntzumachen.

V. Der Gemeinderat Kilchberg wird eingeladen, bei Bauvorhaben längs der neuen Dorfstrasse nicht nur auf die Innehaltung der Bau- und Niveaulinien, sondern auch auf die aesthetische Wirkung der Neubauten im Rahmen des Dorfbildes zu achten und nötigenfalls die Baudirektion zur Beratung beizuziehen.

VI. Mitteilung an den Gemeinderat Kilchberg, an den Bezirksrat Horgen, an die Kreisdirektion III SBB. und an die Direktion der öffentlichen Bauten.

Zürich, den 6. November 1952.

Vor dem Regierungsrate,

Der Staatschreiber:

H. Isler