



Aus dem Protokoll des Regierungsrates 1931.

Sitzung vom 13. August 1931.

1753. Bau- und Niveaulinien. Der Gemeinderat Küsnacht/Zch. übermittelte am 8. April 1931 die Pläne von abgeänderten und neuen Bau- und Niveaulinien der Seestraße, der Zürichstraße und der Lindenbergstraße zur Genehmigung. Nach einem Zeugnis der Bezirksratskanzlei Meilen vom 25. Februar 1931 sind gegen die am 10. Februar 1931 mit Einsprachefrist bis 20. Februar 1931 veröffentlichten Bau- und Niveaulinien-vorlagen keine Rekurse eingegangen.

Die Baudirektion berichtet:

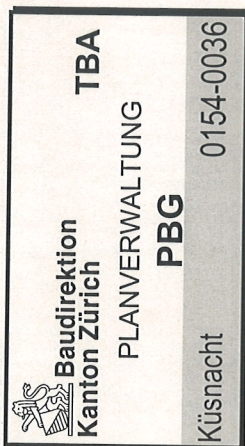
1. Die Gesamtvorlage betrifft folgende Straßenzüge:

a) Die Seestraße, Straße I. Klasse, Hauptverkehrsstraße F, von der Dorfstraße, Straße I. Klasse, bis zur Gemeindegrenze Erlenbach:

Die mit Regierungsratsbeschluß Nr. 308 vom 22. Februar 1900 genehmigten und durch Regierungsratsbeschluß Nr. 936 vom 23. Juni 1904 abgeänderten Bau- und Niveaulinien mit einem Baulinienabstand von 18 m sind aufzuheben. Die neue Niveaulinie entspricht der heutigen Straßennivellette. Die neuen Baulinien sind folgendermaßen festgesetzt worden: Von der Dorfstraßeneinmündung bis zur Wiltisgasse erhält die bergseitige Baulinie 12,5 m Abstand von der neuen Straßenachse, während die seeseitige Baulinie von der Dorfstraße bis zur Kirchgasse einen solchen von 13,5 m und von da bis zur Wiltisgasse mit Rücksicht auf die bestehende Bebauung einen Abstand von nur 11,5 m aufweist. Der Baulinienabstand beträgt somit für diese Strecke 26 m beziehungsweise 24 m. Von der Wiltisgasse bis zur Gemeindegrenze Erlenbach ist der Baulinienabstand auf 27,5 m festgesetzt worden. Der Abstand der bergwärtigen Baulinie von der neuen Straßenachse beträgt 14,5 m, derjenige der seewärtigen 13 m. Bemerkungen zu dieser Vorlage sind keine zu machen.

b) Die Zürichstraße, Straße III. Klasse, von der Boglerenstraße, Straße II. Klasse, bis zur Rigistraße, Straße III. Klasse:

Während es sich für die Teilstrecke von der Boglerenstraße bis zur Kohlrainstraße, Straße III. Klasse, um neue Bau- und Niveaulinien handelt, ist auf der Strecke von der Kohlrain- bis zur Rigistraße die bergseitige der vom Regierungsrat am 28. Dezember 1897 genehmigten Baulinien verschoben worden, wodurch der Baulinienabstand, entsprechend demjenigen bis zur Kohlrainstraße, von 17,5 m auf 21 m erweitert wird. Die Niveaulinie entspricht — abgesehen von geringen Verschiebungen, die vom Ausgleich des Längenprofils herrühren — der bestehenden Straßennivellette und gibt zu Bemerkungen keinen Anlaß. Die Baulinien der Zürichstraße weisen seeseits 4,2 m und bergseits 9 m Abstand von der Straßengrenze auf. Der Baulinienabstand beträgt somit bei einer Straßenbreite von 7,8 m total 21 m, was für diesen Straßenzug als genügend erscheint. Mit Rücksicht auf die bergseitige steile Böschung hat der Gemeinderat gemäß §§ 14—16 der vom Regierungsrat am 17. Dezember 1927 genehmigten Bauordnung vom 28. August 1927 bergseits eine Vorbautenlinie



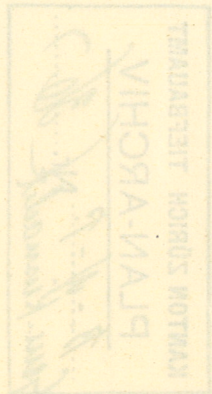
mit einem Abstand von 4 m von der Straßengrenze festgesetzt.

c) Die Lindenbergsstraße, Straße III. Klasse, zwischen Schiedhaldensteig und Weinmannsgasse, Straße III. Klasse:

Die Niveaulinie entspricht der bestehenden Straßennivelette und weist 12,5% höchste Steigung auf. Der Baulinienabstand dieser Straße ist bei einer Straßenbreite von 5 m auf 14,5 m festgesetzt worden. Mit Rücksicht auf das steile Gelände beträgt der seeseitige Baulinienabstand von der Straßengrenze nur 3 m, der bergseitige dagegen 6,5 m. Diese Festsetzungen geben zu keinen Bemerkungen Anlaß. Der Gemeinderat hat für die Lindenbergsstraße ebenfalls bergwärts eine Vorbautenlinie mit 4 m Abstand von der Straßengrenze festgesetzt.

2. Betreffend die für die Zürich- und die Lindenbergsstraße projektierten bergseitigen Vorbautenlinien ist folgendes zu bemerken:

Vorbautenlinien bedürfen wie die eigentlichen Baulinien der Genehmigung des Regierungsrates. Sie regeln die Abstände von der Straßengrenze und haben insofern eine wesentliche Bedeutung in verkehrspolizeilicher Hinsicht. Die im vorliegenden Falle projektierten Vorbautenlinien weisen Abstände von der Straßengrenze von nur 4 m auf. Dieses Maß ist ohne Zweifel sehr gering; denn es ist zu beachten, daß vor allem Autogaragen auf die Vorbautenlinie gestellt werden, Bauten, die eines Vorplatzes bedürfen und somit gemäß § 31, Absatz 1, des Straßengesetzes 5 m von der Straße entfernt sein sollten. Es ist jedoch in Betracht zu ziehen, daß die verhältnismäßig steile bergseitige Böschung sowohl längs der Zürich- als auch der Lindenbergsstraße äußerst ungünstige Terrainverhältnisse bildet, weshalb sich ein Entgegenkommen gegenüber den Grundeigentümern rechtfertigen läßt. Gemäß der Bauordnung der Gemeinde Küsnacht vom 28. August 1927 darf keine Vorbaute mehr als 6,5 m breit und 7,0 m tief sein (Artikel 16) und unter sich müssen Vorbauten einen Minimalabstand von 7,0 m haben (Artikel 15). Da für die Goldhaldenstraße, Straße III. Klasse, in Zollikon, Vorbautenlinien mit demselben Abstand von der Straßengrenze von 4 m genehmigt wurden, so drängt sich ein Vergleich zwischen den erwähnten Bestimmungen der Bauordnung der Gemeinde Küsnacht und den in Frage kommenden Normen der Bauordnung von Zollikon auf. Nach der letzteren darf keine Vorbaute mehr als 6 m lang und 5 m tief sein (§ 21); höchstens zwei Vorbauten dürfen zusammengebaut werden und unter sich müssen Vorbauten einen Minimalabstand von 12 m aufweisen (§ 20, Absatz 3). Daraus geht hervor, daß die Bauordnung von Küsnacht der privaten Bautätigkeit, was Umfang und Abstand der Vorbauten unter sich anbelangt, nicht so enge Schranken zieht wie diejenige von Zollikon, andererseits aber, da sie die Möglichkeit des Zusammenbauens von zwei Vorbauten nicht vorsieht, weniger Spielraum läßt. Wenn nun für die Goldhaldenstraße in Zollikon in Anbetracht der zitierten Vorschriften der Bauordnung dieser Gemeinde Vorbautenlinien von 4 m Abstand mit der Begründung genehmigt worden sind, daß diesen zufolge das Entstehen allzu vieler Autoeinstellräume und eine sich daraus ergebende zu intensive Überstellung der Straße mit Motorfahrzeugen nicht zu befürchten sei, so rechtfertigt sich ausnahmsweise auch eine Genehmigung der projektierten Vorbautenlinien für die Zürich- und Lindenbergsstraße im Rahmen der



Bauordnung von Küsnacht mit derselben Begründung. Den Vorlagen kann daher zugestimmt werden.

Auf Antrag der Baudirektion

beschließt der Regierungsrat:

I. Nach den Vorlagen des Gemeinderates Küsnacht werden die Bau- und Niveaulinien der Seestraße, Straße I. Klasse, Nr. 1, Hauptverkehrsstraße F, der Zürichstraße, Straße III. Klasse, und der Lindenbergstraße, Straße III. Klasse, sowie die Vorbautenlinien der Zürich- und der Lindenbergstraße genehmigt.

II. Mitteilung an den Gemeinderat Küsnacht/Zch. unter Rückgabe des Plandoppels mit Genehmigungsvermerk und an die Baudirektion.

Zürich, den 13. August 1931.

Vor dem Regierungsrate,

Der Staatsschreiber:

I. V.

K. O. Maessli