



Aus dem Protokoll des Regierungsrates 1930.

Sitzung vom 13. März 1930.

537. Baulinien. Mit Eingabe vom 18. Dezember 1929 reichte der Gemeinderat Pfäffikon für verschiedene Straßen in der nähern Umgebung des Dorfes die Bau- und Niveaulinienpläne ein zur Genehmigung.

Der Bezirksrat Pfäffikon bestätigte am 4. Dezember 1929, daß gegen diese Pläne keine Einsprachen eingegangen seien.

Die öffentliche Planaufgabe erfolgte laut Publikation im Amtsblatt Nr. 37 vom 7. Mai in der Zeit vom 7. bis 21. Mai 1929.

Die Baudirektion berichtet:

Von den eingereichten Plänen betreffen eine Anzahl solche Straßen, die dem Baugebiet nördlich der Kempptalstraße (Hochstraße) angehören, nämlich:

1. Die Hittnauerstraße, *überholt*
2. die Straße B,
3. die Straße E und
4. die Böhndlerstraße,

während die übrigen

5. die Fabrik-,
6. die Stogelen-,
7. die Pilatus-,
8. die Tumbelen- und
9. die Rigistraße

dem Baugebiet südlich der Kempptalstraße angehören. Mit Ausnahme der Hittnauerstraße sind dies in der Hauptsache alles Wohnstraßen mit wenig durchgehendem Verkehr; einzig der Tumbelenstraße dürfte etwas mehr Bedeutung zukommen.

1. Bei der Hittnauerstraße kommen nur die Baulinien auf der obern rund 300 m langen Strecke bis Freienstein in Frage. Von der Bahnlinie an rund 200 m aufwärts sind die Baulinien und auf der ganzen Strecke bis Freienstein auch die Niveaulinien schon seit 8. November 1928 genehmigt. Der Gemeinderat Pfäffikon wollte ursprünglich für diese obere Strecke kleinere Baulinienabstände festsetzen lassen, was aber nicht zulässig war. Nach der Vorlage betragen diese Abstände im obern Teil jetzt 24 m, also noch 1 Meter mehr als im untern, sodaß auch für diese Strecke die Genehmigung erfolgen kann. Es wird aber erwartet, daß bei der Baulinienfestsetzung für die obere Teilstrecke dieses Straßenzuges ein Abstand von 26 m in Anwendung gebracht werde.

2. Straße B. Es ist das eine projektierte Querverbindung zwischen der Asyl- und der Hittnauerstraße, welche nur rund 167 m lang ist. Der Baulinienabstand beträgt 21 m und zwar 5 m Vorgarten auf der Talseite, 6 m Fahrbahn und 10 m Vorgarten auf der Bergseite; die Niveaulinie zeigt ein einheitliches Gefälle von 0,492% von der Asyl- gegen die Hittnauerstraße.

(Das in den Plänen eingetragene Anschlußstück an der Böhndlerstraße kommt heute für die Genehmigung noch nicht in Frage.)

3. Die Straße E, ebenfalls erst projektiert, ist eine direkte Verbindung der Hittnauerstraße mit der Hörnlstraße (Straße II. Klasse, Nr. 14) und zwar von dem Punkt aus, wo die Straße

B in die erstere einmündet. Der Baulinienabstand beträgt 15 m bei 5 m Fahrbahn symmetrisch auf beide Straßenseiten verteilt; die Niveaulinie steigt von 9,1 bis 11,0% gegen die Hörnlistraße.

4. Die Böhndlerstraße ist dagegen schon bestehend; sie beginnt in Bußenhausen an der Straße I. Klasse nach Russikon und führt hinter dem Altersasyl durch ebenfalls nach der Hörnlistraße. Sie hat heute nur 4,50 m Fahrbahnbreite, soll aber auf 6 m ausgebaut werden. Der Baulinienabstand ist unregelmäßig, im untern Teil 18 m, mit talwärts 5 m, bergseits 7,0 m Vorgarten, gegen die Hörnlistraße reduziert sich allmählig die Fahrbahnbreite auf 5,00 m und der Baulinienabstand auf 15 m, letzterer hier zur Straße symmetrisch verteilt. Die Niveaulinie entspricht in der Hauptsache der heutigen Nivellette und wechselt zwischen 3,4% beziehungsweise 3,07% und 10,3%.

Im Baugebiet südlich der Kempttalstraße liegen:

5. Die Fabrikstraße. Diese ist ebenfalls bereits erstellt, verbindet die Tumbelen- mit der Hochstraße (Kempttalstraße) und dient lediglich als Zufahrt zum Bahnhof von den Fabriken R. und E. Huber. Die Baulinien haben bei den Fabriken entsprechend den Gebäudeabständen noch 13 m Abstand, der sich dann gegen die Hochstraße auf 14,5 m vergrößert. Die Niveaulinie hat 2,2% und 5,8% Steigung.

6. Die Stogelenstraße nimmt ihren Anfang an der Seestraße zirka 35 m oberhalb des Quais und führt 600 m weit in fast gerader, südöstlicher Richtung zum Irgenhauser-Dorfbach.

Auf den ersten 100 m liegt sie im Zuge der bestehenden Badhausstraße, erfordert aber noch eine durchgreifende Korrektur mit Beseitigung von Gebäulichkeiten; von Profil 100 an hat sie ein ganz eigenes Trasse; ist aber von hier aus erst projektiert. Die Strecke der Badhausstraße hat heute schon beidseitig eine starke Bebauung, selbst größere Fabrikgebäulichkeiten stehen an derselben. Der Baulinienabstand ist darum hier nur auf 15 m angesetzt, während er auf dem eigenen Trasse im offenen Feld 21 m beträgt, und zwar 5 m Vorgarten auf der Südseite, 6,0 m Straßenbreite, sowie 10 m Vorgarten auf der Nordseite. Man kann sich hier fragen, ob nicht besser vom nördlichen Vorgartenland 2—3 m auf die Südseite genommen werden, um das Trottoir auf dieser Seite anzulegen. Im bebauten Gebiet wechselt die Niveaulinie rasch zwischen 3,6%, 0,1% und 2,7%, auf dem eigenen Trasse steigt sie dann gleichmäßig mit 0,6% gegen Osten.

7. Die Pilatusstraße ist ein Straßenzug, der von der Kempttalstraße fast direkt südlich gegen den See führt. Sie ist 336 m lang; bis zur Tumbelenstraße ist sie erstellt, weiter südlich noch Projekt. Zwischen Hoch- und Tumbelenstraße sind die Baulinien 15,50 m von einander abgehend und symmetrisch zur Fahrbahn bei je 4,50 m Vorgarten. Zwischen Tumbelenstraße und See beträgt der Baulinienabstand 19 m, 5 m Vorgarten gegen Osten, 8 m gegen Westen und 6 m Fahrbahn; auf der kurzen Strecke von der Stogelenstraße gegen den See reduziert sich die Fahrbahn auf 5 m; der so gewonnene Meter wird gleichmäßig auf beide Vorgärten verteilt. Die Niveaulinie schwankt entsprechend den Terrainverhältnissen zwischen 1,86% und 3,57%.

8. Die Tumbelenstraße ist eine bestehende Straße III. Klasse; sie beginnt beim Pfarrhaus und mündet in Irgenhausen

in die Kempttalstraße ein. Sie hat eine etwas größere Bedeutung, weil ein Teil der Fabriken Huber an ihr liegen und sie auch im übrigen stark bebaut ist. Der Baulinienabstand ist wechselnd, entsprechend der bestehenden Bebauung. Zwischen See- und Fabrikstraße auf rund 170 m Länge beträgt er nur 13 m, dann folgt eine 100 m lange Strecke bis zur Pilatusstraße mit 15,5 m; von hier an bis zum Schluß beim Bahnübergang Irgenhausen beträgt er einheitlich 17,5 m bei 6,50 m Straßenbreite, 5 m Vorgarten im Süden und 6 m im Norden. Die Niveaulinie hat von der Seestraße an eine einzige Steigung von 1,32 %.

9. Die Rigistraße führt auch wiederum von der Kempttalstraße zur Stogelenstraße mit Kreuzung der Tumbelenstraße. Hier sind die Baulinien auf der ganzen Strecke symmetrisch zur Straße gelegt; sie haben zwischen Hochstraße und Tumbelenstraße 16,5 m, von hier an 18,0 m Abstand. Die Niveaulinie fällt gegen den See mit 1,49 bis 3,58 und 2,25 %.

Allgemein kann gesagt werden, daß die Baulinienabstände richtig gewählt sind. Der Minimalabstand ist nur unter zwin- genden Verhältnissen zur Anwendung gekommen. Wo aber in der Wahl freie Hand vorlag, ist der Abstand breit genug fest- gesetzt. Die Niveaulinien geben zu keinen Bemerkungen An- laß. Für die ganze Vorlage wird die Genehmigung beantragt.

Auf Antrag der Baudirektion

beschließt der Regierungsrat:

I. Die vom Gemeinderat Pfäffikon eingereichten Baulinien- pläne an der Hittnauerstraße für die rund 300 m lange Strecke von der Einmündung der Straße B an bis Freienstein, sowie die Bau- und Niveaulinienpläne nachfolgender Straßenzüge:

Straße B (Asyl-/Hittnauerstraße),
Straße E (Hittnauer-/Hörnlistraße),
Böhdlerstraße,
Fabrik-,
Stogelen-,
Pilatus-,
Tumbelen- und
Rigistraße,

werden genehmigt.

II. Der Gemeinderat Pfäffikon wird eingeladen, diese Ge- nehmigung gemäß § 16 des Baugesetzes öffentlich bekannt zu machen.

III. Mitteilung an den Gemeinderat Pfäffikon unter Zustel- lung je eines Exemplares der genehmigten Pläne und an die Baudirektion.

Zürich, den 13. März 1930.

Vor dem Regierungsrate,

Der Staatsschreiber:

Paul Keller