

1694. Baulinien. A. Unterm 13. Juni 1899 übermittelt das Bauwesen I der Stadt Zürich folgende Bau- und Niveaulinienpläne zur Genehmigung:

a) Bau- und Niveaulinien der Redingstraße, Kreis II, von der Mutschellenstraße bis zur Allmendstraße, ausgeschrieben im Amtsblatt No. 18 vom 3. März 1899;

b) Bau- und Niveaulinien der Thunstraße, Kreis II, von der Redingstraße bis Maneggfriedhof, ausgeschrieben im Amtsblatt No. 18 vom 3. März 1899;

c) Bau- und Niveaulinien der Rigistraße, Kreis IV, von der Hadlaubstraße bis Universitätsstraße, ausgeschrieben im Amtsblatt No. 18 vom 3. März 1899;

d) Bau- und Niveaulinien der Hadlaubstraße (südöstliches Stück), Kreis IV, von der Rigistraße bis Flunternstraße, ausgeschrieben im Amtsblatt No. 34 vom 28. April 1899;

e) Bau- und Niveaulinien der Hadlaubstraße, Kreis IV, (nördliches Stück), von der Frohburgstraße bis Rigistraße, ausgeschrieben im Amtsblatt No. 18 vom 3. März 1899;

f) Bau- und Niveaulinien der Frohburgstraße, Kreis IV, von der Hadlaubstraße bis Winterthurerstraße, ausgeschrieben im Amtsblatt No. 18 vom 3. März 1899;

g) Bau- und Niveaulinien der Uetlibergstraße, Kreis III, von der Hegianwand Ziegelei Albisshof bis projektirte Ringstraße, Kreis III, ausgeschrieben im Amtsblatt No. 34 vom 28. April 1899;

h) Bau- und Niveaulinien der Uetlibergstraße, Kreis III, von der projektirten Ringstraße bis Uetlibergweg, ausgeschrieben im Amtsblatt No. 34 vom 28. April 1899;

i) Bau- und Niveaulinien der St. Jakobstraße, Kreis III, von der Kanzleistraße bis Zeughausstraße, ausgeschrieben im Amtsblatt No. 34 vom 28. April 1899;

k) Bau- und Niveaulinien des Ruffenweges im Kreis V, von der Forchstraße (Burgwies) bis Lenggstraße, ausgeschrieben im Amtsblatt No. 34 vom 28. April 1899.

B. Laut beigelegten Zeugnissen der Bezirksratskanzlei, beide datirt vom 6. Juni 1899, sind gegen diese sämtlichen Vorlagen keine Rekurse pendent.

C. Die Baudirektion berichtet:

a) Die Redingstraße zieht sich von der Mutschellenstraße erst in südwestlicher Richtung bis zur Thunstraße mit einem Baulinienabstand von 20 m, dann in westlicher Richtung mit einmaliger Richtungsänderung mit einem Baulinienabstand von 17 m bis zur Allmendstraße. An der Mutschellenstraße, deren Bau- und Niveaulinien vom Regierungsrat unter No. 562 den 31. März 1894 genehmigt wurden, findet auf der Westseite eine größere Ausrundung

statt, wodurch 2 Wohnhäuser leicht von der Baulinie angeschnitten werden, dafür aber an der Einmündung der Redingstraße ein größerer Platz geschaffen wird. Die Bau- und Niveaulinien der Allmendstraße sind noch nicht festgelegt. Mit Ausnahme der Erweiterung an der Mutschellenstraße verfolgt die Straße, deren Querprofil noch nicht festgelegt ist, die Richtung der bestehenden Straße und schneiden auch die Baulinien beidseitig ziemlich gleichmäßig in's anstoßende Land hinein.

Die Niveaulinie der Abzweigung gegen Wollishofen, in der gerade nordöstlich, rückwärts verlängerten Straßenaxe der Thunastraße, beginnt mit einer Ausrundung auf 16,29 m Länge, woran eine Steigung folgt von 6 % auf 37,84 m. Die Niveaulinie längs der westlichen Ausrundung ist von der Mutschellenstraße an horizontal auf 9,35 m, dann folgt eine Ausrundung von 26,5 m, alsdann eine Steigung von 4,7 % auf 135 m, eine solche von 5,4 % auf 51,65 m; dann Ausrundung auf 58,11 m bis zum Gegengefäll von 6,7 % auf 149,44 m, Ausrundung von 32 m und schließlich ein horizontales Stück von 11,02 m bis zur Sihltalbahn, und bedingt eine etwelche Korrektur des Niveau der bestehenden Straße.

b) Die Thunastraße zieht sich in gerader Verlängerung der Wollishofer Einmündung der Redingstraße in die Mutschellenstraße, in südwestlicher Richtung bis zum neuen Friedhof Manegg mit einer Bauliniendistanz von 20 m. Die Straße ist kürzlich erstellt worden, hat eine Breite von 12 m, wovon 6 m Fahrbahn und je 3 m Trottoir.

Die Niveaulinie beginnt an der Redingstraße mit einer Ausrundung von 80 m Länge, worauf eine Steigung von 7 % auf 61 m und eine solche von 9,5 % auf 55 m Länge, schließlich ein Uebergang von 14 m Länge folgt.

c) Die Rigistraße beginnt am Rigiplatz (Einmündung der Vogel- sangstraße in die Universitätsstraße) und steigt von da unter viermaliger gänzlicher Richtungsänderung bis zur Hadlaubstraße beim Geißbergweg. Die Baulinien, welche noch von der alten Gemeinde Obersträß mit der Firma A. Grether & Cie. vertraglich festgesetzt, bisher aber nicht zur Genehmigung vorgelegt worden sind, haben durchgehend 15 m Entfernung, d. h. sie ziehen sich stets parallel beidseitig der 10 m breiten Straße in je 2,50 m Abstand hin. Am Rigi- platz ist die Baulinie festgelegt durch die bereits bestehende südliche Häuserfront des Herrn B. Brasselmann. Die Bau- und Niveaulinien der Universitätsstraße sind vom Regierungsrat festgelegt worden am 12. September 1895 und an der Vogelsangstraße am 6. Februar 1896. Die Niveaulinie paßt sich dem bestehenden Straßenniveau an und hat außer den kleinen Ausrundungen an beiden Enden eine durchgehende Steigung vom Rigiplatz an von 5,97 % auf 880 m Länge.

d) Das südöstliche Stück der Hadlaubstraße beginnt im Hinter- berg Fluntern in der Kreuzung der projektirten nördlichen Ver- längerung der Kueserstraße (Fluntern Straße benannt) mit der projektirten nordöstlichen Verlängerung der Ringstraße ob der Hoch- straße und geht von da mit zweimaliger Richtungsänderung bis zum Geißbergweg und der Rigistraße. Der Baulinienabstand ist durch- gehend 18 m und zwar im nördlichen Teil der Strecke längs der Liegenschaft des Herrn A. Grether & Cie. längst festgelegt durch Vertrag zwischen der Stadtverwaltung und des Herrn A. Grether & Cie., bisher aber, weil ein bloßes Teilstück, nicht zur Genehmi- gung vorgelegt worden. Die Niveaulinie hat am Anfang in der projektirten Fluntern Straße erst eine Ausrundung von 20 m Länge, ist dann horizontal auf 15 m, hat ferner je zwischen vermittelnden Uebergängen Steigungen von 3 % auf 51 m; 6 % auf 134,93 m und schließlich 0,2 % auf 222 m, indem sie sich in der letzten Stei- gung dem bestehenden Straßenniveau möglichst anpaßt.

Die Straße ist längs der Liegenschaft der Firma A. Grether & Cie. bereits erstellt und hat daselbst nur ein Trottoir auf der Thalseite, während weder das Stück südlich vom Vogelsangweg, noch die beiden untern Ausmündungen nach der Kueserstraße und der Ringstraße bestehen, noch in gesetzlicher Weise festgelegt sind, da der Bebauungsplan immer noch mangelt. Aus dem beigelegten Ueber- sichtsplan des Tiefbauamtes der Stadt Zürich im Maßstab 1 : 2500 (mit Horizontalkurven, T. A. Z. Rat. No. 11256), datirt vom 23. Januar 1899, in dem die sämtlichen in diesem Gebiet vor- gesehenen Straßenprojekte aufgenommen sind, läßt sich allerdings ent- nehmen, daß die gegenwärtige Vorlage der Hadlaubstraße als rationell bezeichnet werden kann, doch ist nicht ausgeschlossen, daß bei Fest-

legung der nördlichen Verlängerung der Kueserstraße (Flunterners-
Straße) sich sowohl Richtung als Niveau der Einmündung der Had-
laubstraße noch etwas ändern können. Der Mangel eines Be-
bauungsplanes macht sich hier wieder besonders fühlbar.

e) Das nördliche Stück der Hadlaubstraße beginnt als Fort-
setzung der vorbehandelten Vorlage am Geißbergweg und oberem Ende
der Rigistraße und erstreckt sich in nördlicher Richtung unter zwei-
maligem Richtungswechsel etwa in der Mitte des Stückes und am
Ende in Langensteinen unter scharfer Abbiegung gegen Westen in
die Frohburgstraße bei der Einmündung der Lezistraße. Der Bau-
linienabstand beträgt durchgehend 18 m, ist von der östlichen (Berg-
seite) Straßengrenze 5,0 m und von der westlichen (Talseite) 3 m
entfernt.

Die Niveaulinie steigt von der Rigistraße weg vorerst 3,4 ‰
auf 148,17 m, dann 1,6 ‰ auf 65,40 m, fällt dann nach Uebergang
von 28,60 m mit 3,9 ‰ auf 152,90 m, 4,4 ‰ auf 159,3 m, 5,8 ‰
auf 89,3 m und endigt in der Frohburgstraße mit Uebergang von
18,50 m Länge, sich im allgemeinen dem bestehenden Niveau der
Straße anpassend.

Die Straße ist auf die ganze Länge erstellt in einer Breite von
9 m, wovon 7 m Fahrbahn bergwärts und ein 2 m breites Trottoir
talwärts.

f) Die Frohburgstraße beginnt am Ende der Universitätsstraße
und der Culmannstraße und am Anfang der Winterthurerstraße und
zieht sich von da in nördlicher und schließlich nordöstlicher Richtung
über Langensteinen, östlich am Strickhof vorbei über das Neugut bis
an die Stadtgrenze. Die Vorlage erstreckt sich aber nur auf das
Teilstück südlich von Langensteinen (Einmündung der Lezi- und Had-
laubstraße). Der Baulinienabstand beträgt 19,00 m und zwar von
der eingetragenen Straßenaxe an 10,50 m östlich und parallel und
8,50 m westlich parallel mit Ausnahme der Einmündung von
P 616,49 bis in die Winterthurerstraße, wo bestehende Bauten eine
etwelche Verlegung der Straßenaxe bedingen.

Die Niveaulinie beginnt an der Winterthurerstraße mit einer
Steigung von 9,0 ‰ auf 54,11 m, Uebergang von 48,91 m, Stei-
gung 4 ‰ auf 190 m, Uebergang von 51,07 m; Steigung 7 ‰ auf
91,37 m, Uebergang von 55,56 m, und schließlich Steigung von
4,80 ‰ auf 251,50 m bis zur Hadlaubstraße.

Die Vorlage bedingt eine Korrektur der bestehenden, noch länd-
lichen Verhältnissen entsprechenden Straße, sowohl in der Richtung
als Höhenlage. Das Normalquerprofil liegt nicht vor.

g) Die Vorlage der Uetlibergstraße (unteres Teilstück) erstreckt
sich auf die Strecke von der Gießhübelstraße bis zum Albisgütli, Ein-
mündung des Gänziwooweges und der projektierten Ringstraße. Die
Baulinien des untersten Stückes von der Gießhübelstraße bis zum
Reservoir (an der Abzweigung des Hegianwandweges) sind vom Re-
gierungsrat unterm 5. Januar 1895 und 26. Februar 1897 ge-
nehmigt worden.

Die Vorlage, welche vom Reservoir aufwärts einen Baulinien-
abstand von 24 m, je 12 m von der eingetragenen Straßenaxe fest-
legt, bedingt eine etwelche Abänderung der vom Regierungsrat am
5. Januar 1895 genehmigten südöstlichen Baulinie von der Ziegelei
Albischhof bis Reservoir.

Die Niveaulinie steigt von der Ziegelei Albischhof 5,6 ‰ auf
195,0 m, dann folgt ein Uebergang von 47,8 m, 4,6 ‰ Steigung
auf 112,20 m, Uebergang von 100,5 m und schließlich eine Steigung
von 6 ‰ auf 139,90 m bis zum Schnitt mit der projektierten Ring-
straße. Die Vorlage bedingt eine gänzliche Korrektur der Straße
sowohl in Richtung als Höhenlage.

h) Die Vorlage des oberen Teilstückes der Uetlibergstraße betrifft
die Fortsetzung der vorigen, d. h. beginnt bei der projektierten Ring-
straße, zieht sich in südwestlicher Richtung und endigt zirka 40 m
oberhalb dem Reservoir der Stadt am Uetlibergweg. Die Baulinien-
entfernung beträgt 30 m und zwar von der Straßenaxe aus südlich
18 m und nördlich 12 m.

Die Niveaulinie hat von der projektierten Ringstraße nach oben
stets vermehrte Steigung: 6 ‰ auf 8,7 m; 7,85 ‰ auf 215,55 m;
Uebergang von 125,0 m; 9 ‰ auf 50 m, Uebergang von 81,5 m
und 11,7 ‰ auf 119,25 m. Die Vorlage bedingt eine etwelche
Korrektur der Straße, sowohl in der Richtung, als in der Höhenlage.

i) Die St. Jakobstraße zieht sich vom Anie der Kanzleistraße
nächst der Badenerstraße in nordöstlicher Richtung ganz gerade bis

zur Zeughausstraße, erhält von der Kanzleistraße bis zum Friedhofweg eine Bauliniendistanz von 12 m, von da zur Bäckerstraße 10,35 m, von da zur Müllerstraße 10,5 m und von hier bis zur Zeughausstraße 10,80 m. Die Baulinien sind durch die bereits bestehenden Bauten vollkommen festgelegt.

Die Niveaulinie ist beinahe horizontal, d. h. sie fällt von der Kanzleistraße bis zur Stauffacherstraße 0,31 ‰ auf 67,77 m, von hier bis zum Friedhofweg 0,21 ‰ auf 43,78 m, von hier bis zur Bäckerstraße 0,02 ‰ auf 47,75 m, dann 0,44 ‰ auf 64,12 m, und endlich 0,87 ‰ auf 80,33 m bis zur Zeughausstraße, indem sie sich von der Kanzleistraße aus auf zirka 30 m und vom Friedhofweg bis zur Zeughausstraße ganz dem bestehenden Niveau anpaßt.

k) Der Ruffenweg beginnt an der Forchstraße bei der Burgwies und zieht sich, von ersterer südlich abweichend, in flachen Bogen etwas unterhalb dem Balgrist wieder in die Forchstraße. Die neuen Baulinien gehen von der Burgwies bis zur Kenggstraße, haben durchgehend 14 m Abstand und bedingen eine Verlegung der oberen Ausmündung gegen Westen. Die Baulinien passen an beiden Enden auf diejenigen der Forchstraße, welche unterm 23. Dezember 1897 vom Regierungsrat genehmigt wurden.

Die Niveaulinie steigt von der Burgwies 8,28 ‰ auf 200 m, dann kommt ein Uebergang von 90 m Länge und schließlich eine Steigung von 4,08 ‰ auf 94,4 m Länge bis zur Kenggstraße und bedingt eine teilweise Korrektur des bestehenden Straßenniveau.

Nach Einsicht eines Antrages der Baudirektion

beschließt der Regierungsrat:

I. Die im Bericht der Baudirektion näher bezeichneten Baulinien und Niveaulinien diverser Straßen in Zürich II, III, IV und V werden genehmigt.

II. Mitteilung an den Stadtrat Zürich unter Rückschluß je eines der genehmigten Planexemplare und an die Baudirektion.