

579. Baulinien. A. Unterm 18. Februar 1901 übermittelte die Bauktion I des Stadtrates Zürich die Bau- und Niveaulinienpläne der Sägestraße zwischen Weststraße und Stauffacherplatz, ferner den abgeänderten Niveaulinienplan der nämlichen Straße zwischen Stauffacherplatz und Badenerstraße im Kreis III, gutgeheißen vom Großen Stadtrat am 8. September 1900, zur Genehmigung.

B. Die Ausschreibung gemäß § 15 des Baugesetzes erfolgte im Amtsblatt No. 89 vom 6. November 1900 und es sind laut beigelegtem Zeugnis der Bezirksratskanzlei vom 8. Februar 1901 gegen die Vorlagen keine Rekurse mehr pendent.

Die Baudirektion berichtet:

Die Sägestraße zieht sich hart dem linken Sihlufer entlang und besitz auf der Strecke von der Badenerstraße bis zur Stauffacherbrücke bereits vom Regierungsrat am 9. März 1899 genehmigte Bau- und Niveaulinien. Dieselben wurden festgesetzt, bevor das zur Ausführung gelangte Projekt der Stauffacherbrücke mit einem einzigen Betonbogen angenommen worden war. Für dieses Projekt mußte das Niveau der Brücke ziemlich stark gehoben werden, sodaß nun auch die Niveaulinie dieser Strecke der Sägestraße bei der Stauffacherbrücke entsprechend gehoben werden mußte.

Die Baulinien der Sägestraße auf der Strecke oberhalb der Stauffacherbrücke erhalten wie die bereits genehmigten der untern Strecke 24 m Abstand und ist dem Flußufer entlang eine ideelle Baulinie gemäß § 10 des Baugesetzes angenommen. Die Straße soll eine Fahrbahn von 10 m Breite erhalten, längs der Sihl ein Trottoir von 9 m Breite mit 2 Baumreihen und auf der andern Seite ein solches von 5 m Breite. Die Niveaulinie dieser Strecke beginnt auf Cote 417,03 der Weststraße, zieht sich mit 0,4 ‰ Gefäll (auf Schienenoberkant der linksufrigen Seebahn) auf 382,30 m Länge bis Cote 415,44, mit 75,4 m langer Ausrundung auf Cote 415,85, steigt mit 2,7 ‰ 17 m lang auf Cote 416,19 und erreicht schließlich das Niveau 416,42 der Stauffacherbrücke mittelst 23 m langer Ausrundung. Die Sihltalbahn resp. das Verbindungsgeleise Zürich-Gießhübel bis Station Zürich-Wiedikon wird von dieser Niveaulinie ebenfalls à niveau gekreuzt.

Da die zukünftige Höhenlage der linksufrigen Seebahn auf der in Betracht kommenden Strecke und damit auch diejenige des zukünftigen Anschlusses der Sihltalbahn noch nicht endgültig festgesetzt ist, diese aber das Niveau der Sägestraße beeinflussen werden, empfiehlt es sich, solches überhaupt noch nicht festzulegen, sondern erst den Entscheid des Eisenbahndepartementes abzuwarten. Die Baulinien können gleichwol nach Vorlage gutgeheißen werden.

Die Niveaulinie der Sägestraße unterhalb der Stauffacherstraße ist gegenüber der genehmigten an der Stauffacherbrücke um 0,92 m d. h. auf Cote 416,42 gehoben, gelangt nach zwei sehr flachen Ausrundungen von zusammen 47 m Länge auf Cote 415,83, fällt mit 1 ‰ 113 m lang bis Cote 414,70, verläuft nach 40 m langer flacher Ausrundung 20 m lang horizontal auf Cote 414,50 und erreicht Cote 414,75 der Badenerstraße nach abermaliger flacher Ausrundung von 33,65 m Länge.

Dieses neue Niveau gibt zu keinen Bemerkungen Anlaß und wird zur Genehmigung empfohlen.

Nach Einsicht eines Antrages der Baudirektion

beschließt der Regierungsrat:

I. Die Baulinien der Sägestraße auf der Strecke von der Stauffacherbrücke bis zur Weststraße in Zürich III werden genehmigt.

II. Die abgeänderte Niveaulinie der Sägestraße auf der Strecke unterhalb der Stauffacherbrücke in Zürich III wird genehmigt.

III. Die Genehmigung der Niveaulinie der Sägestraße auf der Strecke von der Stauffacherbrücke bis zur Weststraße in Zürich III wird bis nach Festsetzung des endgültigen Niveau der linksufrigen Zürichseebahn daselbst verschoben.

IV. Mitteilung an den Stadtrat Zürich unter Beilage je eines Exemplares der genehmigten Pläne, sowie beider Exemplare der zurückgelegten Niveaulinie und an die Baudirektion mit den übrigen Plänen und Akten.