

1233. Baulinien. A. Mit Eingabe vom 12. Juli 1901 übermittelt die Baufektion I des Stadtrates Zürich die Bau- und Niveaulinienpläne folgender Straßen und Plätze im Werdmühlequartier:

a) der Hauptverbindungsstraße vom oberen Mühlesteig zur Bahnhofstraße,

b) des Schipfequai von der Verbindungsstraße bis zum Beatenplatz,

c) des Beatenplatzes,

d) der Werdmühlestraße vom Beatenplatz südwärts auf 28 m Länge bis zum Richtungsbruche und die nördliche Baulinie vom Richtungsbruche bis zum Werdmühleplatz und zu der unter a genannten Verbindungsstraße, mit ideeller gegenüberliegender Baulinie,

e) der östlichen Baulinie des Kennweges zwischen Ötenbach- und Bahnhofstraße,

f) der um 5 m zurückgelegten Baulinie der Bahnhofstraße zwischen Kennweg und projektirter Verbindungsstraße im Kreis I, gutgeheißen vom Großen Stadtrat den 16. Februar 1901, zur Genehmigung.

B. Die Ausschreibung gemäß § 15 des Baugesetzes erfolgte im Amtsblatt No. 19 vom 5. März 1901 und es sind, nachdem die Rekurseingaben von den Herren A. Keller, Apotheker Härlin, Hotelier Wanner, sämtliche vertreten durch Rechtsanwalt Dr. Keller, sowie von Goldschmied Baltensperger mit Regierungsratsbeschlüssen No. 986 und 990 vom 27. Juni 1901 abgewiesen wurden, laut Zeugnis der Bezirksratskanzlei Zürich vom 12. Juli 1901 gegen die Vorlage keine Rekurse mehr pendent.

Die Baudirektion berichtet:

a) Die Hauptverbindungsstraße beginnt beim obern Mühlesteig und zieht sich in westlicher Richtung quer durch das Zuchthausareal bis zur Bahnhofstraße bei der Sihlhofstraße. Ihre Baulinien erhalten einen Abstand von 20 m.

Ihre Niveaulinie fällt von Cote 413,62 m der Bahnhofstraße mit 1,29 ‰ auf 81,2 m, ist dann horizontal auf Cote 412,574 99,10 m lang und fällt schließlich mit 1,4 ‰ auf 155,3 m über die Limmat bis zum Limmatquai (Cote 410,40).

b) Der Schipsequai beginnt am obern Mühlesteig und zieht sich in nördlicher Richtung dem linken Limmatufer entlang bis zum projektirten Beatenplatz und Waisenhausquai hin.

Die Baulinien, wovon die östliche eine ideelle im Sinne von § 10 des Baugesetzes ist, erhalten 18 m Abstand. Die Niveaulinie fällt vom obern Mühlesteig resp. von Cote 411,80 m der Verbindungsstraße mit 0,058 ‰ auf 171 m Länge bis auf die Höhe von 411,70 m in der Axe des Beatenplatzes.

c) Der Beatenplatz zieht sich vom Schipsequai-Waisenhausquai in westlicher Richtung bis zum Schnitt der projektirten Werdmühlestraße mit der Beaten-, Schützen- und Waisenhausgasse. Der Baulinienabstand zwischen der nördlichen, vom Regierungsrat am 22. April 1897 genehmigten, und der jetzt südlich festgelegten Baulinie beträgt 30 m. Die Niveaulinie steigt von Cote 411,70 m im Schipsequai mit 0,179 ‰ auf zirka 55 m Länge bis zur projektirten Werdmühlestraße.

d) Werdmühlestraße und Werdmühleplatz. Die Werdmühlestraße beginnt beim Beatenplatz, zieht sich vorerst in kurzer Geraden südlich, biegt etwa im ersten Viertel bei Profil 107 in südwestlicher und im dritten Viertel westlich ab bis zur alten Werdmühlegasse, deren alte Ausmündung bei der Usteristraße in die Bahnhofstraße bestehen bleibt.

Als Werdmühleplatz ist bezeichnet das zirka 36 m lange projektirte Straßenstück von der Hauptverbindungsstraße senkrecht bis zur Werdmühlestraße zirka 56 m östlich der Bahnhofstraße. Werdmühlestraße- und Platz erhalten je 18 m Baulinienabstand, doch ist die östliche Baulinie südlich von Profil 107 bis zur Hauptverbindungsstraße als eine ideelle gemäß § 10 des Baugesetzes aufgenommen.

Die Niveaulinie der Werdmühlestraße, beginnend auf dem Beatenplatz (Cote 411,80 m), steigt mit 0,166 ‰ auf 194,27 m und erreicht dann mit 2,18 ‰ Steigung auf 26,47 m Länge Cote 412,70 m der Bahnhofstraße.

Die vom Regierungsrat am 30. Oktober 1890 genehmigte Niveaulinie der Einmündung in die Bahnhofstraße wird dadurch um ein wenig gehoben, während die betreffenden Baulinien unverändert bleiben. Die Niveaulinie des Werdmühleplatzes steigt von Cote 412,079 der Werdmühlestraße mit 0,884 ‰ auf 55,50 m bis auf Cote 412,57 in der Axe der Hauptverbindungsstraße.

e) Die östliche Baulinie am untern Teil der Kennweges zwischen Ottenbachgasse und Bahnhofstraße, gegenüber dem Freiplatz, wird festgesetzt in die Flucht des bestehenden Eckhauses.

f) Die östliche Baulinie der Bahnhofstraße zwischen der projektirten Verbindungsstraße und dem Kennweg wird um 5 m zurückverlegt, sodas die Baulinien der Bahnhofstraße auf diese Strecke 29 m Abstand erhalten, während sie nördlich der Hauptverbindungsstraße, gemäß der vom Regierungsrat am 3. Dezember 1864 ausgesprochenen Genehmigung nur 24 m Abstand haben.

Weder das bestehende Niveau des Kennweg noch das der Bahnhofstraße erleidet eine Veränderung und liegen auch hiefür keine besondern Niveaupläne vor.

Nach Einsicht eines Berichtes und Antrages der Baudirektion beschließt der Regierungsrat:

I. Folgende Bau- und Niveaulinien in Zürich I werden genehmigt:

a) Bau- und Niveaulinien der Hauptverbindungsstraße vom obern Mühlesteig zur Bahnhofstraße mit Ausmündung in letztere bei der Sihlhofstraße mit 20 m Baulinienabstand.

b) Bau- und Niveaulinie des Schipfequai vom obern Mühlesteig bis zum Beatenplatz mit 18 m Baulinienabstand.

c) Bau- und Niveaulinien des Beatenplatzes mit 30 m Baulinienabstand.

d) Bau- und Niveaulinien der Werdmühlestraße und des Werdmühleplatzes mit Ausmündung gegen die Bahnhofstraße und in die unter a genannte Hauptverbindungsstraße mit 18 m Baulinienabstand.

e) Die östliche Baulinie des Rennweges zwischen Ötenbach- und Bahnhofstraße.

f) Die um 5 m zurückgelegte Baulinie der Bahnhofstraße zwischen Rennweg und der unter a genannten Hauptverbindungsstraße.

II. Mitteilung an den Stadtrat Zürich unter Beilage je eines Exemplares der genehmigten Pläne und an die Baudirektion mit dem andern Exemplare und den Akten.