

1928. Baulinien. A. Mit Schreiben vom 16. Juli 1915 übermittelt der Stadtrat Zürich im Sinne des § 15 des Baugesetzes die Pläne für die Bau- und Niveaulinien im Bebauungsgebiet Möösli und Butzenquartier in Zürich 2 im Doppel zur Genehmigung.

B. Die Vorlage wurde nach erfolgter Genehmigung von seiten des Großen Stadtrates Zürich am 11. Juli 1914 im kanto-

nalen und städtischen Amtsblatt vom 29. September beziehungsweise 2. Oktober 1914 ausgeschrieben.

C. Laut Zeugnis der Bezirksratskanzlei Zürich vom 15. Juli 1915 liegen gegen das Projekt keine Rekurse mehr vor.

Die Baudirektion berichtet:

Die Vorlage behandelt die Baulinien längs der projektierten Straßenzüge im Gebiet südlich des Friedhofes Manegg bis zur Papierfabrik an der Sihl bei der Maneggbrücke, welche die Verbindung dieser letztern einerseits mit dem Muggenbühlquartier andererseits, sowie der Allmend (Höcklerbrücke) mit Wollishofen (Morgenthal) zum Zweck haben. Es handelt sich um Straßenprojekte, die mit geringen Abweichungen in der Hauptsache schon bestehenden folgen und um wenige Neuanlagen als Verbindungsglieder.

Die Verlängerung der Lettenholzstraße beginnt an der Frohalpstraße, in der Richtung mit dem bestehenden Stück etwas nach Süden versetzt — mit Rücksicht auf das Areal der kantonalen Blinden- und Taubstummenanstalt — überwindet mit 5% Steigung den Höhenrücken und mündet mit 8,5% Gefälle in die projektierte Butzenstraße etwa auf halber Höhe des bewaldeten Hanges ein. Für dieses Stück sind 16 m Baulinienabstand vorgesehen.

Die bestehende Butzenstraße zweigt in Wollishofen bei der Einmündung der Farrenstraße in die Rainstraße von dieser ab, steigt direkt quer zur Halde zum höchsten Punkte des Kammes nördlich vom Waisenhaus hinauf, wendet sich dann südwestlich, fällt dem bewaldeten Abhang nach hinunter bis zur Brücke über den Fabrikkanal der Papierfabrik Manegg und geht von hier aus, die Sihltalbahn auf gleicher Höhe überschreitend, gerade auf die Maneggbrücke zu. Sie ist auf der Seite gegen Wollishofen bis zur Frohalpstraße mit einer Fahrbahn von 6 m Breite und einem südlichen Trottoir von 2,5 m ausgebaut, während sie auf dem Abstieg gegen die Maneggbrücke nur eine Fahrbahn von 4,5 m bis 5 m Breite mit ländlichen, aber gutem Ausbau hat. Die Höchststeigung beträgt auf der Seite gegen Wollishofen 11% und auf derjenigen gegen Leimbach 9% bis 10%. Diese großen Steigungen, namentlich diejenige auf der Wollishofer Seite, bedingen, daß die bestehende Butzenstraße nicht gut als Straße für den Fuhrwerkverkehr von Wollishofen nach Leimbach dienen kann, und es mußte deshalb eine Linie mit günstigeren Steigungsverhältnissen, ausgehend von der Speerstraße einerseits und von der Rainstraße andererseits, gewählt werden. Auf der Seite gegen das Sihltal wurde die Verringerung des Gefälles dadurch erreicht, daß von der Kreuzung mit der Sihltalbahn an die Straße etwas gehoben und daß bis zur Einmündung der verlängerten Lettenholzstraße längs der bestehenden Butzenstraße eine gleichmäßige Steigung eingelegt und im weiteren von hier aus die bestehende Butzenstraße verlassen und mehr westlich und damit in tieferer Lage über den Sattel nach der Frohalpstraße und Wiggisstraße geführt wurde. Diese neue verlegte Butzenstraße mündet mit einer kleinen Baulinienerweiterung bei der Einmündung der Drosselstraße in die Frohalpstraße ein, folgt der projektierten Frohalpstraße unter unwesentlichen Änderungen der Baulinien bis zur Speerstraße, deren Kreuzung zu einer kleinen Platzanlage ausgestaltet ist, und geht nun senkrecht zur Speerstraße gerade nach der Rainstraße hinunter. Dieses letzterwähnte Straßenstück dient als Ersatz für die von der östlichen Ecke des Friedhofes Manegg schief nach der Speerstraße hinauf gezogene und das Gelände außerordentlich ungünstig durchschneidende Strecke der Frohalpstraße, welche aufgehoben werden soll; es ist daher als Teilstrecke der Frohalpstraße angenommen. Die verlängerte Butzenstraße erhält, wie bereits erwähnt, eine Fortsetzung nach dem Morgenthal, die im Quartierplan für das Gebiet zwischen Rainstraße und Albis-/Mutschellenstraße zu projektieren ist. Der Baulinienabstand der neuen Butzenstraße zwischen Allmendstraße und Fabrikkanal ist zu 17,5 m und derjenige der Strecke Fabrikkanal-Frohalpstraße zu 18 m angenommen. Die neue Strecke der Frohalpstraße zwischen Speerstraße und Rainstraße ist mit Rücksicht auf den sich hier vom Morgenthal und von der Rainstraße her sammelnden Verkehr mit 20 m Baulinienabstand projektiert. Die Platzverweiterung bei der Einmündung der Speerstraße in die Frohalpstraße erhält 30/60 m zwischen den Baulinien. Die Höchststeigung dieser durchgehenden Linie beträgt nur noch 8,4%, sie kann als zulässig bezeichnet werden, da der Straßenzug doch nicht als Hauptverkehrsstraße anzusehen ist. Die vielfachen Studien des städtischen Tiefbauamtes und die wiederholten Beratungen im Baukollegium haben ergeben, daß sich Linien mit

geringerer Maximalsteigung nur mit unverhältnismäßig großen Schwierigkeiten und Mehrkosten und unter Opferung des schön bewaldeten Abhanges zwischen Bruch- und Butzenstraße ziehen ließen, was kaum zu rechtfertigen wäre. Die Niveaulinie steigt von der Sihltalbahn aus mit 5 % über den Fabrikkanal, dessen Übergang gegenüber der bestehenden kleinen Brücke etwa um 70 cm gehoben ist, geht dann mit 8,4% bis zur Lettenholzstraße, deren Einmündung in einer großen Ausrundung liegt, und verläuft dann noch mit 0,3% Steigung bis zur Frohalpstraße. Hier liegt der Kulminationspunkt etwa 6 m tiefer als derjenige der alten Butzenstraße. Die neue Frohalpstraße fällt mit 6% bis zur Platzanlage an der Ausmündung der Speerstraße, welche in 2,5% Gefälle liegt, und dann mit 7,5% bis zur Rainstraße. Der ganze Straßenzug paßt sich, abgesehen von etwas größeren Einschnitten und Aufträgen an Stellen plötzlich wechselnder Terraingestaltung, im allgemeinen gut dem Terrain an; Auf- und Abtrag gleichen sich ziemlich aus. Die Straße ist im Abstieg nach Leimbach in den Querprofilen so gelegt, daß sie möglichst in die gleiche Lage zu liegen kommt wie die bestehende Straße, so daß selbst bei Ausbau der Straße mit einem talseitigen Trottoir der Wald rechts und links derselben fast vollständig geschont werden kann. Zum Anschluß der bestehenden Butzenstraße auf Wollishofer Seite an die neue verlängerte Butzenstraße sind der bestehenden Straße nach längs des Waisenhauses zwischen Frohalp- und verlängerter Butzenstraße Baulinien mit 15 m Abstand gezogen; die Niveaulinie dieser untergeordneten Verbindungsstrecke fallen mit zuerst 1% und dann 10% nach der verlängerten Butzenstraße.

Behufs Schaffung eines Vorgartens auf der Südseite längs der bestehenden Butzenstraße zwischen Rain- und Frohalpstraße soll die südliche Baulinie um 4 m gegen Süden verschoben werden, so daß der neue Baulinienabstand auf dieser Strecke 16 m beträgt. Diese Änderung entspricht einem berechtigten Wunsche des Quartiervereins Wollishofen. Die durch die Verbreiterung bedingte Anschneidung des Hauses und der Scheune bei der Einmündung in die Rainstraße hat keine große Bedeutung, indem das Wohnhaus schon durch die bestehende Baulinie angeschnitten ist und die Scheune seinerzeit wohl mit dem Wohnhause einer Neubebauung Platz machen wird. Vorläufig können beide Gebäude noch lange Zeit stehen bleiben.

Der Hinterhagenweg steigt vom Bahnübergang auf der Allmend dem bestehenden Weg nach hinauf, greift kurz vor Erreichung des Plateaus bei der nordwestlichen Ecke des Friedhofes Manegg mit einer Kurve von 30 m Radius behufs Verlängerung des Weges und Herabminderung der Steigung über den bestehenden Weg hinaus, mündet auf dem Plateau wieder in ihn ein und führt geradeaus in den Platz an der Ausmündung der Speerstraße in die Frohalpstraße. Der Baulinienabstand beträgt 16 m. Der Aufstieg von der Allmend konnte vermöge Verlängerung des Weges, leichtem Hinausrücken des Straßenkörpers und Senkung desselben auf eine Steigung von 8,5% herabgemindert werden. Auf dem Plateau geht die Steigung in 4% über und die Einmündung in den Platz bei der Speerstraße findet mittelst einer langen, allmählich in die Horizontale übergehenden Ausrundung statt. Der Baulinienabstand ist zu 16 m angenommen.

Der Aufstieg von der Allmend in südlicher Richtung, der nachher dem Rande des Möösliplateaus folgt, die Randstraße, lehnt sich beim Aufstieg vom Bahnübergang möglichst günstig an den dort steil gegen die Bahn abfallenden Abhang an und folgt auf dem Plateau dem bestehenden Bödeliweg. Es ist bei der Trassierung dieser Straße nicht nur auf gute Richtungs- und Steigungsverhältnisse und eine rationelle Bebauung längs der Straße, sondern auch auf möglichste Schonung der hier noch bestehenden Waldparzellen Bedacht genommen worden. Der Baulinienabstand ist auch für diesen Straßenzug zu 16 m angenommen. Die Steigung beim Aufstieg von der Allmend beträgt 10%, die Straße verläuft auf der Höhe des Plateaus mit 0,5% und schließt dem bewaldeten Hang nach hinauf mit 9% an die Butzenstraße an. Die Anschmiegung an das Terrain ist damit eine vollkommene, und die Erdbewegungen sind, abgesehen vom Aufstieg von der Allmend, gering.

Zum Schluß ist noch die Abänderung der Baulinien der Rainstraße zu erwähnen. Die neue Einmündung der Frohalpstraße, die Rücksichtnahme auf ihre Fortsetzung zum Anschluß an die Albisstraße beim Morgenthal und eine bessere Gestaltung der Baublöcke machten es notwendig, die Straße und damit auch die Baulinien der Rainstraße von der Wernerstraße an etwas mehr aufwärts zu schieben, senkrecht zu der neuen Froh-

alpstraße auszugestalten und dann wieder auf den Nebeneingang in der Südostecke des Friedhofes zu ziehen. Vor dem letzteren ist die westliche Baulinie mit Rücksicht auf den Verkehr beim Friedhof auf eine Länge von etwa 70 m um 10 m zurückgelegt, während die östliche Baulinie ungefähr parallel zur Friedhofmauer nach der Thujastraße und dem Haupteingang des Friedhofes gezogen ist. Die bestehenden Baulinien der Rainstraße, welche von der Südostecke des Friedhofes schief hinunter nach der Thujastraße gehen, sollen aufgehoben und die Straße der Friedhofmauer entlang zum Hauptportal hinunter geführt werden. Der bestehende Fußweg längs der Einfriedigung des Friedhofes bleibt auf der Höhe, während sich die Rainstraße mit Fahrbahn und talseitigem Trottoir in gleichmäßigem Gefälle nach der Thujastraße hinabsenkt. Es entsteht so zwischen dem bestehenden Fußweg und der neuen Straße eine verschieden breite Böschung, weshalb auch der Baulinienabstand von der Friedhofgrenze etwas variiert; im Mittel beträgt er 21 m. Zwischen Frohalpstraße und Friedhof beträgt der durchgehende Baulinienabstand 20 m, die Platzbreite vor dem Südosteingang des Friedhofes 40 m. Von der Wernerstraße an fällt die Rainstraße mit 0,5% bis zur Frohalpstraße, mit 0,3% bis zur Ecke des Friedhofes und mit anfänglich 2% und dann 7% bis zur Thujastraße.

Überall da, wo durch die Baulinien Wald angeschnitten wird, dessen Erhaltung vom ästhetischen und hygienischen Standpunkte aus wünschenswert ist, sind die betreffenden Baulinien nur als idelle gezogen. Es ist damit deutlich die Absicht ausgedrückt, an solchen Stellen keine Bauten zu bewilligen. So sind namentlich an der verlängerten Butzenstraße und der Randstraße große Strecken der Baulinien nur als ideelle, in der Vorlage unterbrochen bandiert, angenommen.

Auf den Antrag der Baudirektion

b e s c h l i e ß t d e r R e g i e r u n g s r a t :

I. Die vom Stadtrat Zürich vorgelegten Bau- und Niveaulinien folgender projektierter Straßen:

1. Der Lettenholzstraße von der Entlisbergstraße bis zur Butzenstraße, Baulinienabstand 16 m;
2. der verlängerten Butzenstraße von der Allmendstraße bis zur Frohalpstraße bei der Einmündung der Drosselstraße, Baulinienabstand 17,5 m und 18 m;
3. der Butzenstraße von der Frohalpstraße längs des Waisenhauses bis zur neuen Butzenstraße, Baulinienabstand 15 m;
4. des Hinterhagenweges von der Allmendstraße bis zur Platzanlage bei der Speer-/Frohalpstraße, Baulinienabstand 16 m;
5. der Randstraße von der Allmendstraße bis zur Butzenstraße, Baulinienabstand 16 m;
6. der Frohalpstraße zwischen Speerstraße und Rainstraße, Baulinienabstand 20 m

werden genehmigt, in der Meinung, daß die ins Waldgebiet fallenden Baulinien als ideelle zu gelten haben.

II. Die am 18. Januar 1900 genehmigten Bau- und Niveaulinien folgender Straßen werden nach der Vorlage vom 18. Februar 1914 abgeändert:

1. der Einmündung der Frohalpstraße in die Speerstraße mit Platzgestaltung;
2. der Rainstraße von der Wernerstraße bis zur Thujastraße, Baulinienabstände 17,5 m, 20 m und 40 m;
3. der Butzenstraße zwischen Rainstraße und Frohalpstraße, Baulinienabstand 16 m.

III. Die Bau- und Niveaulinien der projektierten Frohalpstraße zwischen Thuja- und Speerstraße vom 18. Januar 1900 werden aufgehoben.

IV. Mitteilung an den Stadtrat Zürich unter Rücksendung eines Exemplares der Planvorlage, sowie die Baudirektion.