



## **Regierungsratsbeschlüsse seit 1803 online**

<http://www.staatsarchiv.zh.ch/query>

Signatur           **StAZH MM 3.39 RRB 1925/2151**

Titel               **Baulinien.**

Datum             15.10.1925

P.                 730–731

[p. 730] Die Bausektion I des Stadtrates Zürich sandte am 16. Juli 1925 im Sinne von § 15 des Baugesetzes die Bau- und Niveaulinienpläne verschiedener Straßen innerhalb des Bebauungsplanes längs der linksufrigen Zürichseebahn, II. Teil, Gebiet links der Sihl, zur Genehmigung ein. Die Vorlagen wurden vom Großen Stadtrat mit Beschlüssen vom 13. Oktober/24. November 1917 festgesetzt und teilweise mit Beschlüssen der gleichen Behörde vom 27. Juni/29. August 1923 abgeändert. Die Bekanntmachungen erfolgten am 4. Dezember 1917 und 21. September 1923 je im städtischen und kantonalen Amtsblatt. Die Rekursfristen sind am 14. Dezember 1917 beziehungsweise 21. September 1923 abgelaufen. Einem Zeugnis der Bezirksratskanzlei vom 3. Juli 1925 ist zu entnehmen, daß gegen die Vorlage keine Rekurse mehr anhängig sind.

Die Baudirektion berichtet:

Mit Rücksicht auf die im Zusammenhang mit dem Umbau der linksufrigen Zürichseebahn durchzuführenden Straßenbauten und -korrekturen ist die Genehmigung des oben genannten Bebauungsplanes für das Teilgebiet links der Sihl dringlich geworden. Für das Teilgebiet rechts der Sihl ist noch ein Rekurs (Landolt) beim Regierungsrat pendent.

Die Festsetzung der Vorlage durch den Großen Stadtrat erfolgte erstmals am 13. Oktober 1917. Inzwischen ist der früher projektierte Anschluß der Sihltalbahn an die neue Station Enge aufgegeben, die Beibehaltung der Personenstation Selnau und die Erstellung eines neuen Güterverbindungsgeleises zwischen der Station Gießhübel und der neuen Station Wiedikon beschlossen worden; endlich wurde die Verlegung des Stationsgebäudes Wiedikon an die Birmensdorferstraße (Gemeindeabstimmung) in Aussicht genommen. Diese wesentlichen Änderungen an den projektierten Bahnanlagen bedingten eine Reihe nachträglicher Änderungen am Bebauungsplan, welche die neue Vorlage von der früheren bezüglich der Bau- und Niveaulinien der über dem Bundesbahntunnel nördlich der Sihl projektierten Straße, der verlängerten Hallwil- und Manessestraße, der Straße zwischen Manessestraße und Stauffacherquai, der Birmensdorferstraße und der beidseitig längs des Bahneinschnittes zwischen Birmensdorfer- und Zweierstraße liegenden Randstraßen unterscheidet. Die Bau- und Niveaulinien der übrigen Straßen blieben unverändert. (In den Plänen der neuen Vorlage sind die Baulinien vom Jahre 1917 durch schwächere Farbe angedeutet.)

Die Straßen des Bebauungsplanes, II. Teil, können nach Längen- und Querrichtung in zwei Kategorien getrennt werden.

A. Straßen in der Längsrichtung der linksufrigen Zürichseebahn:

1. Die Marienstraße erhält zwischen Seebahn- und Badenerstraße 24 in Baulinienabstand und wird winkelrecht zur Badenerstraße abgedreht. An der Ecke



Seebahnstraße wird die nördliche Baulinie auf eine Frontlänge von 14 m senkrecht zur letztgenannten Straße abgebogen, desgleichen an der Einmündung der Seebahn- in die Badenerstraße, rechtwinklig zur letzteren. Die südliche Baulinie ist ideell: die Niveaulinie fällt mit 1 gegen die Badenerstraße.

2. Die Seebahnstraße, als Hauptzufahrt zur Station Wiedikon behält auf der Südwestseite zwischen Zweier- und Badenerstraße die am 30. Januar 1890 vom Regierungsrat genehmigte Baulinie; zwischen der Birmensdorfer- und Zweierstraße wird sie unbedeutend verändert. Die nordöstliche Baulinie wird zwischen Badener- und Marienstraße um 3 m zurückgeschoben, sodaß ein Baulinienabstand von 18 m entsteht. Auf der Strecke Marienstraße bis Birmensdorferstraße hat diese nordöstliche längs des Bahngebietes liegende Baulinie den Charakter einer ideellen Baulinie gemäß § 10 des Baugesetzes mit 20 m Abstand. Zwischen Zweier- und Birmensdorferstraße ist die südwestliche Baulinie gegenüber der vom Regierungsrate genehmigten unwesentlich geändert. An der Zweierstraße wurde auf 10 m Länge deren nördliche Baulinie senkrecht zur Seebahnstraße abgedreht.

Die noch nicht bestehende, durch Baulinien vom 6. Juni 1901 festgesetzte Verlängerung der Seebahnstraße zwischen Birmensdorfer- und Schimmelstraße wird aufgehoben, weil sie neben der über dem Tunnel der verlegten linksufrigen Zürichseebahn geplanten Verkehrsstraße nicht nötig ist und zu nahe an dieser liegen würde. Es verbleibt ihr nur noch ein kurzes Stück zwischen Birmensdorfer- und Gerhardstraße als Ausmündung der letzteren in die erstere (12 m Baulinienabstand). Die Niveaulinie der Seebahnstraße bleibt nahezu unverändert.

3. und 4. Parallelstraße nordöstlich der Bahn: Längs des Bahngebietes ist zwischen Birmensdorfer- und Zweierstraße eine öffentliche «Parallelstraße» mit 20 m Baulinienabstand von der westlichen ideellen Baulinie vorgesehen, welche einen Zugang zum Stationsgebäude Wiedikon an der Birmensdorferstraße bilden und für Straßenbahngleise benützt werden wird. An der Zweierstraße werden zwischen Freya- und Elisabethenstraße einerseits, dem Bahngebiet andererseits, deren Baulinien unbedeutend verändert. - Die Parallelstraße wird in einer Quartierstraße ihre Fortsetzung über die Kalkbreite- zur Badenerstraße finden. Wegen des Tram-Depots kann nur eine derartige Lokalverbindung mit Fortsetzung in einem Fußweg gebaut werden. Der Baulinienabstand variiert zwischen 12 und 18 m.

5. Straße über dem Tunnel (Verbindungsstraße) und Diagonalstraße nach dem Stauffacherquai. Da die Decke des Bahntunnels nahezu auf Terrainhöhe liegt, erschien es nicht ratsam, diesen Streifen in Baublöcke einzubeziehen. Es ist vorgesehen, über dem Tunnel zwischen der Birmensdorfer- und der verlängerten Manessestraße eine Verbindungsstraße zu erstellen. Sie erhält am Anfang und Ende symmetrische Verengerungen der Baulinie mit je 22 m Abstand auf 22 m Frontbreite, während der dazwischen liegende Teil geradlinige Baulinien mit 35 m Abstand und den nötigen Anschlüssen an bestehende und neu projektierte Straßen (Werd-Straße und Werd-Gäßchen) erhält. Beim Schnitt mit der Manessestraße und nach einer rechtwinkligen parallelen Zurücksetzung der Baulinie an der Hallwilstraße verläßt der neue Straßenzug das Bahntrasse und führt in einer ostwärts abzweigenden sog. Diagonalstraße zum Stauffacherquai, um an der Stelle, wo sich heute die Eisenbahnbrücke über die Sihl befindet, in den Quai links der Sihl einzumünden. Diese Einmündungsstelle ist gegeben, weil die provisorische Eisenbahnbrücke als Ersatz der



früheren Sihlhölzlibrücke benützt, später durch eine definitive Straßenbrücke ersetzt werden soll und auf dem rechten Sihlufer ihre Fortsetzung in der Straße finden wird, welche im alten Ulmbergtunnel nach der Enge führen wird. Die Diagonalstraße zwischen Hallwil- und Manessestraße einerseits, dem Sihlufer andererseits erhält 20 m Baulinienabstand; die Steigung der Niveaulinie ist ganz unbedeutend.

B. Straßen in der Querrichtung der Bahn:

1. Die Änderungen der Baulinien der Zweierstraße wurden unter lit. A, Ziffer 2, 3 und 4 dieses Berichtes bereits erwähnt. // [p. 731]

Im neuen Bahngelände werden die Baulinien aufgehoben; an diese Stelle kommt die Überfahrtsbrücke.

2. Birmensdorferstraße. Anschließend an die Platzgestaltung an der Birmensdorferstraße ist die nördliche Baulinie derselben zwischen Seebahn- und Weststraße (Regierungsratsbeschluss vom 3. Juni 1876) von 15 m auf 20 m Baulinienabstand zurückgelegt worden. Östlich der Bahn ist die nördliche Baulinie der Birmensdorferstraße zwischen Parallel- und Freyastraße (bisheriges Bahngelände) in die Flucht der Baulinie zwischen Freya- und Gartenhofstraße gezogen worden. Die südliche Baulinie zwischen der Verbindungsstraße über dem Tunnel und der Einmündung der projektierten verlängerten Morgartenstraße ist auf 20 m Baulinienabstand zurückgelegt und am Schnittpunkt mit der Werdstraße die Baulinie auf 18 m Länge in der Nordwest-Südostrichtung gezogen worden (vergl. hierzu Regierungsratsbeschluss Nr. 1283 vom 11. Juni 1925: Rekursabweisung Geschwister Stutz). Die Niveaulinie wird entsprechend der heute gültigen Höhenlage nicht verändert.

3. Die mit 18 m Abstand genehmigten Baulinien der Werdstraße (12. Februar 1903) bleiben unverändert und werden über dem bisherigen Bahngelände durchgezogen und ergänzt. An der spitzen Ecke mit der Verbindungsstraße über dem Tunnel werden sie auf eine Länge von 10 m senkrecht zur Bahnachse abgebogen. Auch hier erfährt die Niveaulinie keine Änderung.

4. Die Baulinien des Werdgäßchens werden mit 15 m Abstand über das jetzige Bahngelände bis zur Verbindungsstraße über dem Tunnel verlängert mit leichter Abdrehung rechtwinklig zur Bahnachse. Die Niveaulinie des Werdgäßchens erhält 0,6 und 0,3% Gefälle.

5. Die Baulinien der Hallwilstraße werden in gleicher Weise wie diejenigen des Werdgäßchens mit 15 m Abstand und leichter Abdrehung über das bisherige Bahngelände verlängert und mit einer Rückverschiebung zwischen Diagonal- und Verbindungsstraße in die Richtung der Manessestraße gebracht.

6. Manessestraße. Die Baulinien der Schimmelstraße (6. Juni 1901) werden aufgehoben und dafür diejenigen der Manessestraße von der Weststraße an rechtwinklig zur Straße über dem Tunnel bis zur Einmündung in deren platzartige Erweiterung verlängert. Als Baulinienabstand sind 27 m vorgesehen. Zwischen der West- und der Wuhrstraße grenzt die Manessestraße an das Gebiet der zukünftigen Sihlhölzlianlage. Die herwärtige südöstliche Baulinie ist als ideale zu betrachten, auch längs der Diagonalstraße. Zwischen Wuhr- und Steinstraße wird die nordwestliche Baulinie zurückverlegt, erhält 20 m Abstand, und werden an beiden Straßen, je auf 15



m Tiefe, rechteckige Baulinienecken geschaffen. An der Zurlindenstraße wurde auf 20 m Tiefe die Baulinie rechteckig zur Manessestraße neu festgesetzt.

Die Genehmigung der Baulinien im Bebauungsplan rechts der Sihl wird Gegenstand einer späteren Vorlage sein. Im Zusammenhang mit derselben sollen im Gebiet der künftigen Sihlhölzlianlage die Baulinien der Zurlindenstraße zwischen Manessestraße und dem Sihlufer aufgehoben werden.

Auf Antrag der Baudirektion

beschließt der Regierungsrat:

I. Auf Grund der Vorlage des Stadtrates Zürich wird im Bebauungsplan, II. Teil, längs der linksufrigen Zürichseebahn zwischen Brandschenkestraße und Badenerstraße die Festsetzung folgender Bau- und Niveaulinien genehmigt:

A. Straßen in der Längsrichtung der Bahn:

Bau- und Niveaulinien:

1. Der Marienstraße von der Badener- bis zur Seebahnstraße mit 24 m Baulinienabstand und rechteckige nördliche Baulinienecke an der Seebahnstraße;
2. der Seebahnstraße mit 18 m Abstand von der Badener- bis zur Marienstraße, 20 m von der Marien- bis zur Birmensdorferstraße (östliche Baulinie ideell), 12 m bei der Einmündung der Gerhardstraße; nebst Aufhebung der Bau- und Niveaulinien des Zwischenstückes bis zur Manessestraße;
3. der Parallelstraße nordöstlich der Bahn zwischen Zweier- und Birmensdorferstraße mit 20 m Abstand (westliche Baulinie ideell);
4. des Fußweges nordöstlich der Bahn zwischen Badener- und Kalkbreitestraße mit 12 m Baulinienabstand (westliche Baulinie ideell);
5. der Verbindungsstraße über den Wiedikoner-Tunnel mit Baulinienabständen von je 22 m am Anfang und Ende der platzartigen Erweiterung, für das Zwischenstück mit 35 m;
6. der Diagonal-Straße zwischen Hallwil-/Manessestraße und Sihl mit Baulinienabstand von 20 m (westliche Baulinie ideell);

B. Straßen in der Querrichtung der Bahn:

Die Niveaulinien:

1. Der Badenerstraße zwischen Kalkbreite- und Seebahnstraße;
2. der Kalkbreitestraße von der Elisabethen- bis zur Seebahnstraße 0,89%.

Die Baulinien:

3. Der Zweierstraße mit 16 m Baulinienabstand zwischen Freya- und Parallelstraße links der Bahn mit rechteckiger Baulinienecke mit letzterer auf 15 m Tiefe und Ergänzung der nördlichen Baulinie zwischen Elisabethen- und projektierte Quartierstraße; zwischen Zweier- und Seebahnstraße wird auf 10 m Tiefe die Baulinie rechteckig zu letzterer abgedreht;
4. der Birmensdorferstraße mit 20 m Baulinienabstand zwischen der Gartenhof- und der Parallelstraße mit Zurückverlegung der südlichen Baulinie einerseits, der nördlichen Baulinie zwischen Seebahn- und Weststraße andererseits. Die nördliche Baulinie der Birmensdorferstraße zwischen Parallel- und Seebahnstraße wird als ideelle bezeichnet, wie auch die an das Bahngelände grenzenden Baulinien der Seebahn- und Parallelstraße;



5. die Ergänzung der Baulinien der Werdstraße auf dem jetzigen Bahngelände mit 18 m Baulinienabstand und beidseitigen, je 10 m tiefen, rechtwinkligen Einmündungen in die Verbindungsstraße.

Die Bau- und Niveaulinien:

6. Des Werdgässchens mit 15 m Baulinienabstand zwischen Schöntalasse und der neuen Verbindungsstraße über dem Tunnel;

7. der Hallwilstraße mit 15 m Baulinienabstand über das jetzige Bahngelände mit Erweiterung auf 27 m bis zum Schnitt mit der Verbindungsstraße;

8. der Manessestraße mit 27 m Abstand zwischen nördlicher Baulinie und ideeller südlicher bis zur Weststraße und von dieser bis zur Wuhstraße 20 m. Zwischen Wulir- und Steinstraße wird die nördliche Baulinie auf 20 m Abstand von der gleichbleibenden südlichen Baulinie an festgesetzt; nebst Abänderungen der Baulinienecken an der Zurlinden-, Wuh- und Steinstraße; Aufhebung der Bau- und Niveaulinien der Schimmelstraße;

9. des Stauffacherquais mit 24 m Baulinienabstand zwischen Schöntalstraße und projektierter Diagonalstraße.

II. Mitteilung an den Stadtrat Zürich unter Rückgabe eines Planes mit Genehmigungsvermerk und an die Baudirektion.

*[Transkript: OCR (Überarbeitung: Team TKR)/05.04.2017]*