

600. Baulinien. Der Vorsitzende der Bausektion I des Stadtrates Zürich berichtete am 25. Februar 1930, daß der Große Stadtrat am 13. Oktober/24. November 1917 den Bebauungsplan längs der linksufrigen Zürichseebahn, II. Teil, das ist die Strecke zwischen Badener- und Brandschenkestraße, festgesetzt habe. Zufolge Einführung des Güterverbindungsgeleises der Sihltalbahn nach der Station Wiedikon habe sich der Stadtrat am 14. Februar 1923 veranlaßt gesehen, dem Großen Stadtrat einige Abänderungen an der Straßenführung zwischen der Station Wiedikon und der Sihl zu beantragen, welchen dieser am 27. Juni/29. August 1923 zugestimmt habe.

Die gegen die Vorlage eingereichten Rekurse hätten betroffen:

1. die Strecke Badenerstraße bis Sihl und
2. die Strecke Sihl bis Brandschenkestraße.

Die Rekurse für die erste Teilstrecke hätten in verhältnismäßig kurzer Frist durch Abweisung ihre Erledigung gefunden, während der Rekurs Landolt auf der zweiten Teilstrecke einläßliche Untersuchungen veranlaßt habe. Da der Bau der neuen Straßen auf der ersten Teilstrecke dringlich geworden sei, habe der Regierungsrat am 15. Oktober 1925 dem Antrage auf Genehmigung der Bau- und Niveaulinien für die erste Teilstrecke Folge gegeben.

Vom Bebauungsplan, II. Teil, sei damit die zweite Teilstrecke zwischen Sihl und Brandschenkestraße pendent geblieben. Mit Beschluß vom 8. Dezember 1927 habe der Regierungsrat den Rekurs von E. Landolt gegen die Bau- und Niveaulinien der Teilstrecke zwischen Sihl und Brandschenkestraße abgewiesen. Gemäß Zeugnis des Bezirksrates Zürich vom 5. September 1928 seien gegen die Bau- und Niveaulinien im Bebauungsplan, II. Teil, längs der linksufrigen Zürichseebahn (Teil rechts der Sihl) keine Rekurse mehr pendent.

Die Baudirektion berichtet:

Zu den Bau- und Niveaulinien der Rampenstraßen am westlichen Voreinschnitt des Ulmbergtunnels, die mit der Brandschenkestraße eine Verbindung herstellen, wurde ein ausführlicher Bericht bei Anlaß der Behandlung des Rekurses E. Landolt (Regierungsratsbeschluß Nr. 2431 vom 8. Dezember 1927) erstattet. Die Baulinien der Brandschenkestraße werden nach Westen zurückgelegt, damit diese zu gegebener Zeit sihlwärts verbreitert werden kann. Längs des rechten Sihlufers ist von der Utobrücke an abwärts eine Uferstraße projektiert mit ideeller Baulinie an der Flußseite. An Stelle der Baulinien, die der Regierungsrat am 25. März 1909 für einen Sihlübergang im Zuge der verlängerten Zurlindenstraße genehmigt hat, wurde ein neuer Straßenzug projektiert. Dieser soll zwischen Manessestraße und Sihl im Gebiet der Sihlhölzlianlage keine Baulinien erhalten. Auf dem rechten Sihlufer ist eine platzartige Erweiterung und eine gut übersichtliche Einmündung in die Brandschenkestraße vorgesehen.

Bemerkungen sind zur Vorlage nicht zu machen.

Auf 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 Festsetzung der nachfolgenden Bau- und Niveaulinien im Bebauungsplan II. Teil längs der linksufrigen Zürichseebahn (Teil rechts der Sihl) wird nach der Vorlage des Stadtrates Zürich genehmigt:

1. Der Verbindungsstraße Uferstraße-Brandschenkestraße längs des Voreinschnittes des Ulmbergtunnels mit 40 und 18 m Baulinienabstand;
2. der verlängerten Zurlindenstraße von der Manesse- bis zur Brandschenkestraße, ohne Baulinien auf dem Gebiete der Sihlhölzlianlage, mit 30 m Baulinienabstand bei der Kreuzung mit der Uferstraße und platzartiger Gestaltung auf 68 m Länge und nachherigem Baulinienabstand von 24 m bis zur Einmündung in die Brandschenkestraße;
3. der Uferstraße mit 17 m Baulinienabstand von der Utobrücke bis zur Sihltalbahn mit einem Übergang auf 23 m Baulinienabstand bis flußseitige Ecke der Brauerei Hürlimann und Fortsetzung dieses Baulinienabstandes bis zur Einmündung der Freigutstraße;
4. der Baulinien der Brandschenkestraße mit 24 m Baulinienabstand von der Steinentischstraße bis zur Einmündung der verlängerten Zurlindenstraße und Übergang auf 25 m Baulinienabstand bis zur Abzweigung des Brandschenkesteiges, mit 18 m Baulinienabstand zwischen Aus- und Einmündung des Brandschenkesteiges

und Übergang auf 22 m Baulinienabstand bis in die Mitte zwischen Aubrig- und Freigutstraße und Beibehaltung dieses Abstandes bis zur Freigutstraße.

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