



## **Regierungsratsbeschlüsse seit 1803 online**

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

Signatur                   **StAZH MM 3.45 RRB 1931/1019**

Titel                       **Straßen.**

Datum                     15.05.1931

P.                         397–398

[p. 397] 1. Nachdem der Regierungsrat zu Anfang des Jahres 1931 zwei Beitragsgesuche der Stadt Zürich an die Ausbaurkosten der Seestraße und der äußeren Schaffhauserstraße im Sinne von § 58 des Straßengesetzes, in denen auch grundsätzliche Fragen über die Höhe der Beitragsleistung behandelt sind, erledigt hat, können weitere pendente Geschäfte über die Zusicherungen von Beiträgen an Straßenneubauten erledigt werden. Die Behandlung dieser Geschäfte wurde seinerzeit auch zurückgelegt, bis über die finanziellen Leistungen des Staates an die Tieferlegung der linksufrigen Zürichseebahn durch Regierungsratsbeschluß Nr. 1441 vom 3. Juli 1930 entschieden werden konnte.

2. Die weiteren vom Stadtrat Zürich vorgelegten Projekte für den Ausbau von Straßen und die zugehörigen Gesuche um Zusicherung von Staatsbeiträgen nach § 58 des Straßengesetzes betreffen folgende Straßen:

a) Neue Beckenhofstraße in Zürich 6.

Der Stadtrat schätzte in seinem Gesuch vom 26. Oktober

1927 die für den Staatsbeitrag maßgebenden Kosten auf Fr. 270,000. Der Voranschlag für die gesamten Baukosten betrug Fr. 1,244,000.

Die Neue Beckenhofstraße bildet auf Stadtgebiet den inneren Teil der Schaffhauserstraße (Hauptverkehrsstraße). Der Regierungsrat hat bereits in seinem Beschluß Nr. 3234 vom 23. Dezember 1922 einen Staatsbeitrag im Sinne von § 58 des Straßengesetzes an den Ausbau des äußeren Teiles der nämlichen Straße zugesichert und auf Grund der vorgelegten Abrechnung diesen mit Beschluß Nr. 174 vom 22. Januar 1931 festgesetzt. Es bestehen keine Gründe, nicht auch an die Nettokosten der Korrektur des inneren Teiles, die Neue Beckenhofstraße, einen entsprechenden Beitrag zu leisten.

b) Albisstraße in Zürich 2.

Im Gesuch des Stadtrates Zürich vom 11. Januar 1928 werden die Bauausgaben auf Fr. 1,436,500 veranschlagt und die für den Staatsbeitrag maßgebenden Kosten auf rund Fr. 650,000 geschätzt.

Der Ausbau der Albisstraße auf eine 11 m breite Fahrbahn erfolgte im Zusammenhang mit der Verlängerung der Straßenbahn vom Morgental bis zum neuen Tramdepot.

Gleichzeitig wurde die Ausmündung der Tannenrauchstraße erweitert und die Albisstraße vom Tramdepot an auswärts mit einem Gehweg versehen. Bei der Albisstraße sind die Voraussetzungen, die nach § 58 des Straßengesetzes für einen ordentlichen Staatsbeitrag erforderlich sind, eigentlich erst erfüllt, seit dieser Straßenzug durch die Verordnung über die Hauptverkehrsstraßen vom 8. Mai 1930 als Hauptverkehrsstraße nach Zug (über Adliswil, Sihlbrugg) erklärt worden ist. Der Zusicherung einer Beteiligung des Staates an den Ausbaurkosten des auf städtischem



Gebiet liegenden Teiles dieser Hauptverkehrsstraße kann ausnahmsweise zugestimmt werden.

c) Universitätstraße in Zürich 6.

Die Baukosten sind im Gesuch des Stadtrates Zürich vom 9. Juni 1928 auf Fr. 1,580,000 veranschlagt und die für einen Staatsbeitrag maßgebenden Kosten ungefähr auf Fr. 400,000 geschätzt.

Da die Universitätstraße den inneren Teil der Winterthurerstraße (Hauptverkehrsstraße) bildet, an dessen Ausbau der Staat bereits einen Kostenbeitrag verabfolgt hat (Regierungsratsbeschuß Nr. 841 vom 25. April 1930), dürfte eine Zusicherung auch für die Kosten der Verbreiterung des Teilstückes von der Tannenstraße an aufwärts bis zum Geißbergweg (bei der unteren Seilbahnstation) erfolgen. Im Zusammenhang mit dieser Korrektur wurde auch die Verbreiterung der oberen Rämistraße auf der östlichen Seite zwischen Kantonsspital und Eidg. Techn. Hochschule durchgeführt; auch die Kosten dieses Teilstückes sind beitragsberechtigt.

d) Kornhausbrücke in Zürich 5/6 mit Kornhausstraße (ohne weitere Zufahrten).

Der Bau dieses Limmatüberganges fiel in die Jahre 1928/ 1930. Der Stadtrat hat in seinem Beitragsgesuch vom 16. Juni 1928 die Nettokosten des ganzen Bauwerkes mit Zufahrten auf etwa 2,7 Millionen Franken veranschlagt. Für die gemäß § 58, alinea 3, des Straßengesetzes auszuscheidenden Kosten eines 10 m breiten Fahrbahnstreifens (das Ausbauprofil ist 11 m breit) werden rund Fr. 700,000 genannt.

Für den durchgehenden Verkehr im Sinne von § 58, alinea 2, des Straßengesetzes hat die Brücke mit Kornhausstraße keine besondere Bedeutung; sie kommt für die Verbindung von Stadtteilen mit Eisenbahnstationen nicht wesentlich // [p. 398] in Betracht und erleichtert auch den Verkehr mit eidgenössischen oder kantonalen Anstalten nicht besonders. Ihre Zweckbestimmung besteht in der Verbindung größerer Stadtteile unter sich und zwar der Stadtkreise 4, 5 und 6. Die Kornhausbrücke vermag die je 1 km ober- und unterhalb bestehenden Limmatübergänge und die Verkehrsplätze im Bahnhofquartier einigermaßen zu entlasten. Voraussetzungen für die Zusicherung eines Staatsbeitrages sind daher erfüllt. Bei der Ermittlung eines Staatsbeitrages müssen aber die Kosten aller Zufahrtsstraßen mit Ausnahme der Kornhausstraße, als Verbindung mit der Rotbuchstraße, außer Betracht fallen.

e. Hofwiesenstraße in Zürich 6.

In seiner Eingabe vom 6. April 1929 berichtete der Stadtrat, daß die Hofwiesenstraße zur Entlastung der Schaffhauserstraße erstellt und sich für die Aufnahme von Straßenbahngleisen eignen werde. Die Bedeutung der Straße für den Verkehr nach Oerlikon rechtfertige die Verabfolgung eines Staatsbeitrages gemäß § 58 des Straßengesetzes an die auf Fr. 1,127,000 veranschlagten Baukosten.

Für die Prüfung dieses Gesuches ist auf zwei frühere Beschlüsse des Regierungsrates zurückzugreifen.

Der Gemeinderat Oerlikon hat im Jahre 1929 das Gesuch gestellt, die Hofwiesenstraße auf Gebiet dieser Gemeinde als Staatsstraße I. Klasse zu klassifizieren, was zur Folge gehabt hätte, daß der Staat den Bau ausführen und die Kosten zu eigenen Lasten hätte übernehmen müssen. Dies mußte der Konsequenzen halber abgelehnt werden. Der Regierungsrat hat in seinem Beschuß vom 24. Januar 1929 diesen Standpunkt eingenommen und ist hievon gegenüber einem Wiedererwägungsgesuch in seinem



Beschluß vom 25. April 1929 nicht abgewichen. Bei dieser Gelegenheit wurde dargelegt, weshalb der Staat sich am Bau einer weiteren Verbindungs- und Tramstraße zwischen Oerlikon und dem Stadtkreis 6 nicht mehr zu beteiligen vermöge, nachdem er die Baukosten für die Verbesserung und Verbreiterung der Schaffhauserstraße in Oerlikon selbst getragen und sich am Ausbau derselben Straße innerhalb der Stadt mit Beiträgen gemäß § 58 des Straßengesetzes beteiligt hat. Die Gründe, die bei der einläßlichen Prüfung dieses Gesuches der Gemeinde Oerlikon wiederholt gewürdigt wurden, werden durch die Vorlage des Stadtrates Zürich in keiner Hinsicht entkräftet. Es muß deshalb auch in vorliegendem Falle konsequent daran festgehalten werden, daß für eine Beitragsleistung des Staates an den Bau der Hofwiesenstraße auf Stadtgebiet die Voraussetzungen fehlen.

f) Bucheggstraße in Zürich 6.

Vorgängig der Behandlung des Beitragsgesuches an den Ausbau der Forchstraße (datiert vom 12. Juli 1930) ist auf die spätere Vorlage des Stadtrates Zürich vom 23. August 1930 einzutreten, welche den Ausbau der Bucheggstraße betrifft. Dieser Straßenzug im Kreis 6 bildet auf der Höhe des Milchbuckes eine west-östliche Querverbindung, welche die Hofwiesenstraße auf dem Bucheggplatz, sowie die Wehntaler- und die Schaffhauserstraße kreuzt und beim Pockenspital in die Winterthurerstraße münden wird. Das östliche Teilstück im Areal des Strickhofes ist noch nicht gebaut; es bestehen aber genehmigte Bau- und Niveaulinien. Vom städtebaulichen Standpunkt aus betrachtet ist die Bucheggstraße nötig. Bezüglich ihrer Verkehrsbedeutung im Sinne von § 58, Absatz 2, des Straßengesetzes kann ihr aber entschieden nicht diejenige Bewertung zuerkannt werden, welche eine Beitragsleistung des Staates zu rechtfertigen vermöchte.

g) Forchstraße in Zürich 7/8.

Der Ausbau dieses Straßenzuges ist im inneren Teil zurzeit in Ausführung begriffen, nachdem die äußeren Strecken bereits in den Jahren 1904 bis 1912 verbreitert wurden. An jene Baukosten hat der Regierungsrat Staatsbeiträge verabfolgt und damit die Bedeutung der Forchstraße für den Verkehr ins Zürcher Oberland gewürdigt (Regierungsratsbeschluß Nr. 229 vom 29. Januar 1921). Seither ist die Forchstraße durch den Erlaß der Verordnung vom 8. Mai 1930 zur Hauptverkehrsstraße geworden. Der Ausbau der Strecke vom Kreuzplatz bis Hegibachplatz ist vom Stadtrat Zürich in seiner Eingabe vom 12. Juli 1930 auf Fr. 2,248,000 veranschlagt; die Kosten, an die ein Staatsbeitrag zu verabfolgen wäre, werden auf rund Fr. 600,000 berechnet.

3. Eine Zusicherung von Staatsbeiträgen kann beantragt werden zu den Gesuchen, welche folgende Straßenkorrekturen und -Verbesserungen betreffen:

- a) Neue Beckenhofstraße, Hauptverkehrsstraße;
- b) Albisstraße, Hauptverkehrsstraße;
- c) Universitätstraße, Hauptverkehrsstraße;
- d) Kornhausbrücke;
- e) Forchstraße, Hauptverkehrsstraße.

Von diesen Bauwerken sind alle, dem Verkehr übergeben bis auf die Forchstraße, deren Umbau Mitte dieses Jahres vollendet wird. Einzelne Abrechnungen dürften in den nächsten Monaten zur Vorlage gelangen. Sollte eine Durchsicht der



Kostenzusammenstellungen ergeben, daß die im Bericht zum Regierungsratsbeschluß Nr. 229 vom 29. Januar 1921 enthaltenen allgemeinen Grundsätze einschließlich deren Ergänzungen im Regierungsratsbeschluß Nr. 841 vom 25. April 1930 nicht oder nur teilweise beachtet sind, so müßte die Baudirektion Veranlassung nehmen, die Vorlagen wieder an den Stadtrat zurückgehen zu lassen. Die betreffende Abteilung der städtischen Verwaltung hat sich an jene, auf spezielle Veranlassung des Stadtrates teilweise neu umschriebenen Wegleitungen für die Aufstellung von Abrechnungen zur Erwirkung eines Staatsbeitrages gemäß § 58 des Straßengesetzes zu halten, wodurch die Behandlung der Gesuche rascher vor sich gehen wird. Die Ausrichtung der Staatsbeiträge an die bezeichneten Straßenbauten kann im Voranschlag 1932 berücksichtigt werden, wenn die vorschriftsgemäß erstellten Bauabrechnungen bis 31. Juli 1931 dem Regierungsrat eingereicht sind.

4. In Übereinstimmung mit früheren Beitragsfestsetzungen des Regierungsrates, welche in Ausführung von § 24, Absatz 2, der Verordnung über die Erteilung von Staatsbeiträgen vom 16. April 1896 vorgenommen wurden, erscheint es angemessen, die prozentuale Höhe der Beiträge an die als maßgebend zu erklärenden Nettobaukosten bei denjenigen Straßenzügen wiederum auf 40% festzusetzen, welche auf Grund der Verordnung über die Hauptverkehrsstraßen vom 8. Mai 1930 die Anfänge dieser Straßenzüge auf Gebiet der Stadt Zürich bilden (a, b, c und e unter Ziffer 1).

Bezüglich der Beitragsleistung an die Kornhausbrücke und die Kornhausstraße ist auf die Ausführungen in Ziffer 2 d vorstehend zu verweisen. Besondere Feststellungen werden nötig sein, um diejenigen Kosten auszuscheiden, welche als zur Kornhausstraße gehörig zu betrachten sind. Die Beitragshöhe sollte mit 33% festgesetzt werden. Das ist dieselbe Beitragsquote, die an die Wipkingerbrücke, die Röschibachstraße und an die Rotbuchstraße ausgerichtet wurde. Dabei ist ausdrücklich heute schon festzustellen, daß die Pflasterung der Fahrbahn im Sinne von § 58, Absatz 2, der Verordnung vom 16. April 1896 eine durch die städtischen Verhältnisse bedingte Mehrausgabe ist, auf welche sich der ordentliche Staatsbeitrag nicht ausdehnen kann.

5. Die in § 24, Absatz 1, vorgesehene Prüfung der vorgelegten technischen Vorlagen kann deshalb nicht erschöpfend sein, weil den Beitragsgesuchen des Stadtrates nur einige Planbeilagen beigegeben sind, die zur allgemeinen Übersicht und Erläuterung des generellen Voranschlages zu genügen vermögen. Die Genehmigung des Regierungsrates hat sich deshalb auf diese Vorarbeiten zu beschränken, nachdem festgestellt werden konnte, daß zu Bemerkungen kein Anlaß vorliegt.

Auf Antrag der Baudirektion

beschließt der Regierungsrat:

I. Im Sinne von § 58 des Straßengesetzes und mit dem Vorbehalt der Kreditbewilligung durch den Kantonsrat werden Staatsbeiträge im Sinne von § 58 des Gesetzes betreffend das Straßenwesen an die Baukosten der Neuen Beckenhof-, der Albis-, der Universität- und der Forchstraße, sowie der Kornhausbrücke in der Stadt Zürich zugesichert, deren Ermittlung nach Vorlage der Abrechnungen erfolgt.

II. Es wird dabei auf Ziffer 3 des vorstehenden Berichtes verwiesen.



III. Die prozentuale Höhe der Beiträge an die als maßgebend anerkenbaren Nettoauslagen wird für die auf Stadtgebiet liegenden Anfänge der kantonalen Hauptverkehrsstraßen auf 40% und für die Straße über der Kornhausbrücke auf 33% festgesetzt.

IV. Die technischen Beilagen der Beitragsgesuche für den Ausbau der Hofwiesen- und Bucheggstraße werden dem Stadtrat Zürich zurückgegeben.

V. Mitteilung an den Stadtrat Zürich mit den Beilagen gemäß Dispositiv IV und an die Baudirektion.

*[Transkript: OCR (Überarbeitung: Team TKR)/08.05.2017]*