

780. Bau- und Niveaulinien. Die Bausektion I des Stadtrates Zürich berichtete am 14. Dezember 1933, daß der Große Stadtrat am 30. Oktober/27. November 1929 die Bau- und Niveaulinien der Bellerivestraße und anschließender Straßenstrecken, insbesondere auch die Baulinien der Höschgasse zwischen Bellerivestraße und Seefeldquai neu festgesetzt habe. Auf die öffentliche Ausschreibung dieses Beschlusses im kantonalen und städtischen Amtsblatt vom 29. November 1929 gingen zahlreiche Rekurse ein, die letztinstanzlich durch Regierungsratsbeschluß Nr. 470 vom 23. Februar 1933 entschieden wurden. In Anpassung an diesen Entscheid habe der Große Stadtrat am 6. September/18. Oktober 1933 die Baulinien der Höschgasse zwischen Bellerivestraße und Seefeldquai abgeändert und neu festgesetzt. Dieser Beschluß wurde am 20. Oktober 1933 bekannt gemacht. Nach dem beiliegenden Zeugnis des Bezirksrates vom 10. November 1933 sind gegen diese Neufestsetzung der Bau- und Niveaulinien der Bellerivestraße und Baulinienabschrägungen der Höschgasse keine Rekurse eingegangen.

Die Baudirektion berichtet:

Die Vorlage des Stadtrates Zürich über die Abänderung von Bau- und Niveaulinien an der Bellerive- und deren Anschlußstraßen ist das Resultat einläßlicher Studien über die Neugestaltung des Bebauungsplanes auf dem rechten Seeufer, der die Grundlagen sowohl für den Ausbau der Verkehrsstraßen als auch für die Projektierung der Quaianlagen zu bilden hat. Der Stadtrat ging davon aus, daß es sich weniger um die Festlegung neuer Straßenzüge zu handeln habe als um die vorsorgliche und zweckmäßige Abänderung der Baulinien bereits bestehender oder erst projektierter Straßenzüge, die für die Aufnahme des Verkehrs nach und vom rechten Seeufer sukzessive ausgebaut werden müßten. Gleichzeitig waren an den Querstraßen die Baulinien den Anforderungen einer flüssigen Verkehrsgestaltung anzupassen.

Auf dem rechten Seeufer des Stadtgebietes, d. h. in der Gegend zwischen Tiefenbrunnen, dem Zürichhorn und dem Seeausfluß der Limmat, lagen entsprechend der Bodengestaltung und gemäß den in früherer Zeit angelegten Längsstraßen nicht von vorneherein so eindeutige Verhältnisse vor, wie am unteren linken Seeufer, welche dort die Wahl eines Straßenzuges als Hauptausfallstraße erleichterten. Der Stadtrat hat im Seefeld die vier bestehenden Straßenzüge, die Seefeld-, Dufour-, Bellerivestraße und das Seefeldquai, einer sorgfältigen Prüfung und Vergleichung in Bezug auf ihre Eignung unterzogen. Dabei war, wie der Weisung des Stadtrates Nr. 158 vom 18. Mai 1929 zu entnehmen ist, zunächst das Ausbauprofil festzulegen, dessen künftige Durchführung als maßgebend betrachtet werden konnte. Eine 12 m breite Fahrbahn, deren späterer Ausbau auf 17—18 m möglich sein sollte, wurde als den Anforderungen einer näheren Zukunft vorläufig genügend erkannt und festgelegt. Rechnet man bei diesem Ausbauprogramm noch mit je 4 m breiten Trottoiren, so ergibt sich die Forderung eines Baulinienabstandes von mindestens 26 m. Bei einem erstmaligen Ausbau mit 12 m Fahrbahn und

beidseitigen Trottoiren von je 3,5 m Breite, also bei einer Gesamtstraßenbreite von vorläufig 19 m, verbleiben als Reserve für eine spätere Straßenerweiterung die beidseitigen Vorgärten von abermals je 3,5 m Breite.

Die Erhebungen und Studien des Stadtrates führten zur Wahl der Bellerivestraße als Ausfallstraße, die in absehbarer Zeit für die Aufnahme des Durchgangsverkehrs ausgebaut werden soll. Als vorsorgliche Maßnahme wurden deren Baulinien einer Umarbeitung unterworfen, welche sich für den inneren Teil (Seefeldquai bis Hornbach) auf eine Erweiterung des bestehenden Baulinienabstandes beschränken konnte, während im äußeren Teil, d. h. in der nördlichen Umgebung der Zürichhornanlagen, den auf Grund früherer Festsetzungen bestehenden Baulinien mit noch nicht ausgebauten Straßen eine flüssigere Gestaltung gegeben werden mußte.

Im Zuge der Bellerivestraße bestehen heute folgende Baulinien mit regierungsrätlicher Genehmigung:
Seefeldquai-Feldeggstraße, 7. Februar 1885;
Feldeggstraße-Fröhlichstraße, 31. März 1894;
projektiertes Zürichhornquai, 9. August 1906;
äußere Dufourstraße bis Tiefenbrunnen, 19. Januar 1894.

Der Große Stadtrat hat mit seinem Beschluß vom 30. Oktober 1929 die teilweise auf Grund einer um 40 bis fast 50 Jahre zurückliegenden Genehmigung gültigen Baulinienabstände von 21 m auf 25, 26 bis 30 m erweitert. Er hat ferner neue Baulinien für eine direkte Fortsetzung der Bellerivestraße bis zur Seestraße beim Tiefenbrunnen mit einem Baulinienabstand von 30 m festgesetzt, des weitern bei der Einmündung verschiedener Nebenstraßen in die Bellerivestraße Baulinienabschrägungen angeordnet, den Baulinienabstand der Höschgasse auf der Strecke Bellerivestraße/Seefeldquai durch Verschiebung der nördlichen Baulinie um 4—5 m nach Norden auf 20 m vergrößert und auch die Niveaulinie der Fröhlichstraße geändert. Die westliche Baulinie der Bellerivestraße und die östliche Baulinie des Seefeldquais würden bei der Florastraße durchgezogen und die Baulinien dieser Straße zwischen Bellerivestraße und Seefeldquai aufgehoben, womit die Absicht kundgetan ist, diesen Teil der Florastraße als öffentliche Straße aufzuheben und überbauen zu lassen.

Diesen Beschluß fochten in der Folge nahezu alle Anstößer und Liegenschafteneigentümer als rechtlich und tatsächlich unrichtig an. Sie beriefen sich in ihren Begründungen für die Ablehnung der Baulinienänderung auf verkehrstechnische Gutachten, die andere Straßenzüge als zweckentsprechender bezeichneten, ferner auf die Möglichkeit vorteilhafterer Teilung der Verkehrsrichtungen und endlich auf § 88 des Zuteilungsgesetzes. Dabei gingen sie von der besonderen Überlegung aus, daß die Verbreiterung der Bellerivestraße in einem ausgesprochenen Wohn- und Villenviertel die Stadt vor untragbare finanzielle Leistungen stellen werde. Auch verstoße die vom Stadtrat der Bellerivestraße zugelegte neue Bestimmung als Hauptverkehrsweg am rechten Seeufer gegen die Grundsätze der Billigkeit. Die letztinstanzlich an den Regierungsrat weitergezogenen Rekursbegehren wurden mit dessen Beschluß Nr. 470 vom 23. Februar 1933 nahezu in allen Teilen zu Gunsten der Stadt Zürich entschieden, und zwar in dem Sinne, daß nur für die Höschgasse eine Neubearbeitung der Planunterlagen erforderlich wurde. Mit dem Bezirksrat Zürich entschied der Regierungsrat dahin, daß für diese Querstraße zwischen Bellerivestraße und Seefeldquai der frühere Baulinienabstand unverändert bleiben könne. Diese Stellungnahme des Regierungsrates gab dem Großen Stadtrat in der Folge Anlaß, die Festsetzung der Baulinien an der unteren Höschgasse in Wiedererwägung zu ziehen. Hierüber erfolgte am 6. September 1933 eine neue Beschlußfassung, ohne daß weitere Rekurse zur Behandlung gelangten.

Nachdem sich die Baudirektion im Bericht zum erwähnten Regierungsratsbeschluß vom 23. Februar 1933 einläßlich über die zur Stellungnahme des Regierungsrates führenden Erwägungen verbreitet hat, dürften sich bei der Genehmigung der Baulinienvorlage weitere Ausführungen erübrigen. Es kann bezüglich der einzelnen Neufestsetzungen der Bau- und Niveaulinien auf den Wortlaut des folgenden Regierungsratsbeschlusses verwiesen werden. Hand in Hand mit dieser neuen Gestaltung der Bahnen, in welchen sich eine künftige Verkehrsentwicklung zu bewegen hat, geht im weiteren nach der Vorlage des Stadtrates die Aufhebung von Bau- und Niveaulinien im Gebiet des Zürichhorns und der Quaistraßen stadteinwärts bis zur Alderstraße. Hierzu sind keine Bemerkungen

zu machen, da diese Maßnahme sich als logische Folge der Landeinwärtsschiebung des Verkehrsstraßenzuges ergibt.

In seinem Rekursentscheid vom 23. Februar 1933 hat der Regierungsrat die Prüfung der Frage, ob die Aufhebung der Baulinien der Florastraße vor Erlaß eines Beschlusses über die Aufhebung der Florastraße als öffentliche Straße angebracht sei, dem Baulinien-Genehmigungsverfahren vorbehalten. Die Bausektion I des Stadtrates Zürich hält dafür, daß die Aufhebung der Florastraße als öffentlicher Verkehrsweg für die Öffentlichkeit erst dann von Bedeutung werde, wenn die Bellerivestraße bis zum Tiefenbrunnen ausgebaut und damit zur Hauptausfallstraße geworden sei. Dieser Argumentation ist eine gewisse Berechtigung nicht abzuspochen, weshalb auf eine sofortige Aufhebung der Florastraße zurzeit verzichtet werden kann.

Die Abänderungen der Niveaulinien geben zu keinen Bemerkungen Anlaß.

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 nachstehend bezeichneten Beschlüsse des Großen Stadtrates Zürich werden genehmigt:

Beschluß vom 30. Oktober/27. November 1929.

Unter Aufhebung der genehmigten, mit dieser Vorlage im Widerspruch stehenden Bau- und Niveaulinien werden für folgende Straßenstrecken nach Planvorlage Bau- und Niveaulinien neu festgesetzt:

A. Bau- und Niveaulinien.

a) Bellerivestraße von der Baur- bis zur Hornbachstraße mit einem Baulinienabstand von 30 m, von der Alderstraße an seewärts ideell;

b) verlängerte Bellerivestraße von der Hornbach- bis zur Dufourstraße mit einem Baulinienabstand von 30 m, seeseits ideell, samt den erforderlichen Eckabschrägungen und der Zurücksetzung der Ecke Bellerivestraße-Dufourstraße auf 12 m Frontbreite parallel zu den Baulinien der Münchhaldenstraße;

c) Fröhlichstraße von der Dufour- bis zur projektierten Bellerivestraße mit einem Baulinienabstand von 16 m;

d) Dufourstraße von der Nebelbach- bis zur Horneggstraße mit einem Baulinienabstand von 30 m, seeseits ideell, samt den erforderlichen Eckabschrägungen auf 8,50 m Frontbreite.

B. Baulinien.

a) Utoquai, Baulinienabschrägungen bei den Einmündungen der Kreuz- und Seerosenstraße und Abdrehung der Baulinie zwischen Färber- und Seegartenstraße;

b) Bellerivestraße von der Seegartenstraße bis zur Höschgasse mit einem Baulinienabstand von 26 m, mit Ausnahme des Teilstückes zwischen Feldegg- und Klausstraße mit 25 m Baulinienabstand; von der Höschgasse bis zur Baurstraße mit 30 m Baulinienabstand, von der Alderstraße seewärts ideell; samt den erforderlichen Abschrägungen;

c) Seefeldquai über den aufgehobenen Teil der Florastraße und Zurücksetzung der Baulinienecke bei der Gabelung mit der Bellerivestraße um 15 m auf 10 m Frontbreite;

d) die südliche Baulinie der Alderstraße wird in eine ideelle umgewandelt.

C. Aufhebung.

Es werden aufgehoben die Bau- und Niveaulinien des Zürichhornquais, der Zürichhornstraße und des Seefeldquais zwischen Zürichhorn- und Alderstraße und der Florastraße zwischen Bellerivestraße und Seefeldquai.

Beschluß vom 6. September/18. Oktober 1933.

Die Baulinien der Höschgasse zwischen Bellerivestraße und Seefeldquai bei der Einmündung in die Bellerivestraße und in den Seefeldquai werden abgeändert und neu festgesetzt.

II. Der Stadtrat Zürich wird eingeladen, die Genehmigung der Vorlagen öffentlich bekannt zu machen.

III. Mitteilung an den Stadtrat Zürich unter Rückschluß eines Plandoppels mit Genehmigungsvermerk und an die Baudirektion.