

1835. Bau- und Niveaulinien. A. Mit Eingabe vom 18. Mai 1948 ersuchte das Bauamt I der Stadt Zürich unter Vorlage der Pläne um Genehmigung des Gemeinderatsbeschlusses vom 20. August 1947 über die Abänderung und Aufhebung von Bau- und Niveaulinien an der Hirschwiesen- und der Winterthurerstrasse sowie verschiedener Nebenstrassen in Zürich 6 und 11. Dieser Beschluss wurde im städtischen und kantonalen Amtsblatt vom 3. Oktober 1947 veröffentlicht. Laut dem Zeugnis des Bezirksrates Zürich vom 24. Dezember 1947 gingen gegen die Vorlage keine Rekurse ein.

B. In den vergangenen Jahren hat die Bevölkerung im Gebiete um Schwamendingen stark zugenommen. Zahlreiche Wohnkolonien sind innert kurzer Zeit entstanden; neue Quartiere sind im Bau begriffen. Die Stadt sieht sich daher gezwungen, die öffentlichen Verkehrsmittel nach diesem Stadtkreis weiter auszubauen und leistungsfähiger zu gestalten. Hiefür kommt eine neue Strassenbahn- oder Trolleybuslinie in Betracht, die Schwamendingen unter Vermeidung des Umweges über Oerlikon mit den Verkehrszentren der Stadt verbindet. Die Anlage dieser zusätzlichen Verkehrslinie bildete bereits Gegenstand der Regierungsratsbeschlüsse Nrn. 2560 vom 16. August 1946 und 1567 vom 4. Juni 1948.

Es ist vorgesehen, dass die neue Verbindung auf dem Milchbuck von der Schaffhauserstrasse abzweigen soll und durch die Hirschwiesen- und Winterthurerstrasse bis zur projektierten Endschleife bei der Roswiesenstrasse in Schwamendingen geführt wird. Sie kommt somit teilweise in die wichtigsten Ausfallstrassen der Stadt in Richtung Winterthur-Ostschweiz zu liegen.

Um einen den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Ausbau dieser Strassen zu ermöglichen, sind die Bau- und Niveaulinien, welche vom Regierungsrat in den Jahren 1901, 1925 und 1931 genehmigt wurden, durchgehend neu festzusetzen.

Für die Hirschwiesenstrasse zwischen Schaffhauser- und Winterthurerstrasse ist ein endgültiger Ausbau mit einer Fahrbahnbreite von 18 m, zwei Fahrradstreifen von je 2 m und zwei Gehwegen von je 3,5 m vorgesehen. Die Vorgärten erhalten Breiten von 3 m bzw. 6 m. Die Verbreiterung des bisherigen Baulinienabstandes von 20 m auf 38 m erfolgt durch Verschiebung der nördlichen Baulinie, damit die bestehende Fahrbahn und das südliche Trottoir beibehalten werden können. Bei der Abzweigung aus der Schaffhauserstrasse und der Einmündung in die Winterthurerstrasse sind zur Erzielung der nötigen Verkehrsübersicht platzartige Erweiterungen projektiert.

Die Teilstrecke der Winterthurerstrasse zwischen Hirschwiesen- und Ueberlandstrasse als Bestandteil der Ausfallstrasse soll die nämlichen Abmessungen wie die Hirschwiesenstrasse erhalten. Durch Zurücklegung der südlichen Baulinie um 2 m wird die Bauverbotszone von 34 m auf 36 m erweitert. Zwischen Ueberland- und Schwamendingerstrasse genügt der bereits vorhandene Baulinienabstand von 27 m für einen Ausbau der Winterthurerstrasse mit 12 m breiter Fahrbahn und beidseitigen Gehwegen von 2,5 bzw. 3,0 m Breite. Bei der Hubenstrasse wird die südliche Baulinie wegen der geplanten Erstellung von Halteinseln auf einen Abstand von 30 m zurückverlegt.

Nach der Einmündung der Schwamendingerstrasse wird die nördliche Baulinie an die Grenze der Bauverbotsfläche verschoben und hernach an die Baulinie der projektierten Luegislandstrasse angeschlossen. Im weiteren erfolgt zwischen der Luegisland- und Friedrichstrasse eine Erweiterung der Bauverbotszone von 23 m auf 27 m, was für einen hinreichenden Ausbau der Strasse genügt.

Im Dorfzentrum von Schwamendingen wird die Bauverbotszone in unregelmässiger Form stark erweitert, um eine flüssigere Linienführung für die Doppelkurve beim Hirschenplatz zu ermöglichen.

Im Zusammenhang mit der Abänderung der erwähnten Baulinien sind auch einige Aufhebungen von projektierten Strassen vorgesehen. Es handelt sich um die projektierte Verlängerung der Scheuchzerstrasse zwischen Irchel-, Hirschwiesen- und Bülachstrasse; ferner um die verlängerte Ringstrasse zwischen Schaffhauser- und Scheuchzerstrasse sowie die verlängerte Hirschwiesenstrasse zwischen Winterthurer- und Frohburgstrasse. Diese Strassenprojekte liegen zum grössten Teil in der projektierten Landwirtschaftszone und sind nicht mehr notwendig. Durch diese Aufhebungen können verschiedene Kreuzungen mit den Ausfallstrassen

vermieden werden, was verkehrstechnisch eine Verbesserung bedeutet.

Die Niveaulinien der Hirschwiesen- und Winterthurerstrasse erfahren keine wesentlichen Aenderungen. Es muss lediglich das Niveau der Schwamendingerstrasse beim Anschluss an die Winterthurerstrasse gehoben werden.

Der Genehmigung der Vorlage steht nichts entgegen.

Auf Antrag der Baudirektion

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

I. Der Beschluss des Gemeinderates Zürich vom 20. August 1947 betreffend

- a) Die Abänderung der Bau- und Niveaulinien der Hirschwiesenstrasse zwischen Schaffhauser- und Winterthurerstrasse, der Winterthurerstrasse zwischen Hirschwiesen- und Dübendorfstrasse;
- b) die Abänderung der Niveaulinie der Schwamendingerstrasse beim Anschluss an die Winterthurerstrasse;
- c) die Aufhebung der Bau- und Niveaulinien der projektierten Scheuchzerstrasse zwischen Irchel- und Bülachstrasse, der projektierten verlängerten Ringstrasse zwischen projektierte Scheuchzer- und Schaffhauserstrasse und der projektierten Hirschwiesenstrasse zwischen Winterthurer- und Frohburgstrasse,

in Zürich 6 und 11, wird gemäss den vorgelegten Plänen genehmigt.

II. Der Stadtrat Zürich wird eingeladen, vorstehende Genehmigung öffentlich bekanntzugeben.

III. Mitteilung an den Stadtrat Zürich unter Rücksendung eines Planexemplares mit Genehmigungsvermerk, den Bezirksrat Zürich und an die Baudirektion.