

2348. Bau- und Niveaulinien (Genehmigung). Mit Eingabe vom 11. Februar 1960 ersuchte das Bauamt I der Stadt Zürich um Genehmigung des Beschlusses des Gemeinderates Zürich vom 18. März 1959 betreffend Festsetzung bzw. Abänderung der Bau- und Niveaulinien für den projektierten Alt-

stetter-Viadukt von der Bundesbahn-Konzessionsgrenze bis zur Hardturmstrasse bzw. neuen Höggerbrücke, die Bernerstrasse im Bereiche des projektierten Viaduktes, die Altstetterstrasse von der Vulkan- bis zur Hardturmstrasse (Höggerbrücke), das Teilstück der Hardturmstrasse, welches als Zugang zur Wohnkolonie Hardturm-/Altstetterstrasse dient, die Vulkanstrasse von der Hero- bis zur Altstetterstrasse, die projektierte verlängerte Standardstrasse von der Altstetter- bis zur projektierten Verbindungsstrasse zwischen der projektierten verlängerten Standard- und Bernerstrasse und für diese selbst sowie Baulinienanpassungen an der Altstetterstrasse bei der Kreuzung mit der Bernerstrasse sowie bei den Einmündungen der Vulkanstrasse und der Strasse Tüffenwies. Gegen diesen Beschluss wurde das Referendum nicht ergriffen. Die öffentliche Ausschreibung vom 1. Mai 1959 führte zu drei Rekursen, die erledigt sind, denn gemäss Zeugnis des Bezirksrates Zürich vom 22. Januar 1960 sind keine Rekurse mehr anhängig.

Für das Teilstück Luggwegstrasse der projektierten Hochstrasse (Strecke zwischen Rauti- bis Hohlstrasse) ist die Anpassung der Baulinien bereits erfolgt (Regierungsratsbeschluss Nr. 4481 vom 18. Dezember 1958). Ueber das erweiterte Bahngelände sind keine Baulinien zu ziehen. Von diesem bis zur Vereinigung der projektierten Hochstrasse mit der Altstetterstrasse (vor der projektierten neuen Höggerbrücke) sind neue Baulinien im Abstand von 45 m festgesetzt worden, die sich im Bereich der Altstetterstrasse auf 87 und bei deren Ende an der Limmat auf 97 m ausweiten.

Die Baulinien an der Bernerstrasse weisen heute Abstände von 42 m auf (Regierungsratsbeschluss vom 17. März 1938). Diese sind nun im Bereich der vorgesehenen Auffahrtsrampe zum Altstetter-Viadukt etwa 470 m östlich der projektierten Ueberführung bis zur Altstetterstrasse beidseitig trichterförmig von 52 bis auf 160 m ausgedehnt worden; westlich der Altstetterstrasse ist lediglich die nördliche Baulinie an der Bernerstrasse bis zum Gebäude Grünaustrasse 37 abgeschrägt zurückgelegt worden.

Die Altstetterstrasse wird künftig beim Bahnareal für den Fahrverkehr abgeriegelt. Sie bleibt Erschliessungsstrasse für den Anliegerverkehr und soll künftig vor allem als Fussgängerverbindung zwischen Altstetten und Högger dienen. Es ist daher vorgesehen, sie als Grünzug auszubilden, was die Rücklegung der östlichen Baulinie um 17 m bedingt. Der Baulinienabstand von bisher 18 m (Regierungsratsbeschluss vom 6. August 1898) erhöht sich dementsprechend auf 35 m. Ferner sind an der Altstetterstrasse Anpassungen der Baulinien von der Vulkan- bis zur Standardstrasse, an der Kreuzung mit der Bernerstrasse und der Abzweigung der Strasse Tüffenwies vorgenommen worden. Vor dem Brückenkopf der neuen Höggerbrücke wird die westliche Baulinie der Altstetterstrasse abgedreht und zurückgelegt. Schliesslich werden die Niveaulinien dieser Strasse den neuen Verhältnissen angepasst; es ergeben sich indessen nur geringfügige Abweichungen gegenüber der bestehenden Führung, die nur minimale Steigungen aufweist.

Die südwestliche Baulinie an der projektierten Hardturmstrasse (Regierungsratsbeschluss vom 6. Februar 1896) wird auf etwa 4,5 m hinter die bestehende Hardturmstrasse zurückgesetzt und rechtwinklig an die Baulinie des Altstetter-Viaduktes angeschlossen. Ferner ist für diese Zufahrt zur Hardturmstrasse, die künftig den Viadukt unterfährt, eine neue Niveaulinie festgelegt worden, deren maximale Neigung 4,5 % beträgt.

Mit der Aenderung der Baulinien der Altstetterstrasse bei der vorgesehenen Personenunterführung sind auch diejenigen der Vulkanstrasse im Teilstück von der Altstetter- bis zur Herostrasse verlegt worden. Die Erweiterung erfolgt auf der dem Bahngelände gegenüberliegenden Seite. Die bisherige Baulinie (Regierungsratsbeschluss vom 31. Januar 1901) wird ersetzt durch eine neue, die einen Abstand von 20 m von der ideellen Baulinie längs des Bahnareals aufweist. Die Niveaulinie folgt weitgehend dem Gelände.

Die Stadt Zürich beabsichtigt im weiteren, die Standardstrasse zu korrigieren und zu verlängern, um das Industriegebiet zwischen der Bernerstrasse und dem Bahnareal zu erschliessen. Dementsprechend sind Baulinien im Teilstück Altstetterstrasse bis projektierte Verbindungsstrasse zur Bernerstrasse festgesetzt worden. Sie weisen einen der Bedeutung

der Strasse entsprechenden Abstand von 24 m auf. Die Niveaulinie ist gegenüber dem bestehenden Terrain bis zu 2 m gehoben und weist 0,6 % Steigung auf.

Für die projektierte Verbindungsstrasse zwischen Standardstrasse und Viadukt sind Baulinien im Abstand von 26 m bestimmt worden, die dem vorgesehenen Ausbau entsprechen.

Der Genehmigung der Vorlage steht nichts entgegen, zumal das Projekt der Stadt Zürich für die Querverbindung Altstetten—Höngg in den Plänen für die Expressstrasse, Ast West, enthalten ist, welchen der Regierungsrat bereits zugestimmt hat (Beschluss Nr. 4707 vom 5. November 1959).

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 18. März 1959 betreffend Festsetzung bzw. Abänderung der Bau- und Niveaulinien für den projektierten Altstetter-Viadukt von der Bundesbahn-Konzessionsgrenze bis zur Hardturmstrasse bzw. neuen Hönggerbrücke, die Bernerstrasse im Bereiche des projektierten Viaduktes, die Altstetterstrasse von der Vulkanstrasse bis zur Hardturmstrasse (Hönggerbrücke), das Teilstück der Hardturmstrasse, welches als Zugang zur Wohnkolonie Hardturm-/Altstetterstrasse dient, die Vulkanstrasse von der Hero- bis zur Altstetterstrasse, die projektierte verlängerte Standardstrasse von der Altstetter- bis zur projektierten Verbindungsstrasse zwischen der projektierten verlängerten Standardstrasse und der Bernerstrasse und für diese selbst sowie Baulinienanpassungen an der Altstetterstrasse bei der Kreuzung mit der Bernerstrasse sowie bei den Einmündungen der Vulkanstrasse und der Strasse Tüffenwies wird gemäss den eingereichten Plänen genehmigt.

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

III. Mitteilung an den Stadtrat Zürich unter Rücksendung je eines Planexemplares mit Genehmigungsvermerk, an den Bezirksrat Zürich sowie an die Direktion der öffentlichen Bauten.