

2393. Bau- und Niveaulinien. Bauordnung. Mit Zuschrift vom 27. Juni/4. Juli 1941 unterbreitete das Bauamt I der Stadt Zürich die nachgenannten, vom Gemeinderat der Stadt Zürich am 24. Januar 1940 verabschiedeten Vorlagen zur regierungsrätlichen Genehmigung:

1. Baulinien am Bahnhofquai zwischen Urania- und Bahnhofbrücke und an der Bahnhofbrücke.
2. Bau- und Niveaulinien für die Straßen der Altstadt zwischen Heimplatz/Rämistraße und Mühlegasse sowie für die Kantonsschulstraße und die Krautgartengasse zwischen Heimplatz und Hirschengraben.
3. Bau- und Niveaulinien für die Straßen der Altstadt zwischen Leonhardsplatz, Seiler-/Hirschengraben, Mühlegasse und Limmatquai sowie für die Weinbergstraße, die Straße Auf der Mauer und die Leonhardshalde.

4. Bauordnung für den nördlichen Teil der Altstadt rechts der Limmat.

Einem Zeugnis des Bezirksrates Zürich vom 5. Juni 1941 ist zu entnehmen, daß keine diese Vorlagen betreffenden Re-kurse mehr pendent sind.

Mit Eingabe vom 8. Februar 1940 ersuchte das Schweiz. Zieglersekretariat in Zürich den Regierungsrat, der unter Ziffer 4 genannten Bauordnung die Genehmigung zu versagen, eventuell eine Abänderung zu beantragen in dem Sinne, daß das in Zürich bisher übliche Ziegeldach auch bei fünf Vollgeschossen Verwendung finden könne.

Es kommt in Betracht:

1. Baulinien Bahnhofquai-Bahnhofbrücke.

Für das Bahnhofquai zwischen Urania- und Bahnhofbrücke gelten zurzeit Baulinien mit einem Abstand von 18 m. Dabei ist die östliche, limmatseitige Baulinie als ideale Baulinie ausgebildet. Diese soll aufgehoben und durch eine bei der Bahnhofbrücke beginnende und ca. 50 m oberhalb der gedeckten Holzbrücke endende Baulinie ersetzt werden. Für die ca. 115 m lange Reststrecke bis zur Uraniabrücke wird auf der Flußseite keine Baulinie mehr festgelegt. Die westliche, landseitige Baulinie bleibt auf der ganzen Strecke unverändert. Der Baulinienabstand zwischen der alten und der neuen Baulinie beträgt 23 bis 31 m. Für die Bahnhofbrücke bestanden bisher keine Baulinien. Nunmehr soll im Anschluß an die neue Baulinie des Bahnhofquais auf der Südseite der Brücke eine 32 m lange Baulinie festgesetzt werden.

Diese Umgestaltung der Baulinie hängt mit der Zürich-seeregulierung und der damit verbundenen Umgestaltung des Warenhauses zum Globus zusammen. Die Führung der neuen Baulinie entspricht im wesentlichen dem Beschluß des Regierungsrates Nr. 3217 vom 16. Dezember 1939, mit welchem das abgeänderte Projekt der Ufergestaltung der Limmat in der Stadt Zürich im Abschnitt Uraniabrücke-Drahtschmidli grundsätzlich genehmigt wurde. Die Bahnhofbrücke soll allerdings nicht 28 m, sondern nur 26 m breit werden, was jedoch verkehrstechnisch genügen wird. Der Stadtrat rechnet mit einer Fahrbahnbreite von 16 m, sodaß neben den Geleisen der Straßenbahn für den schienenfreien Verkehr auf jeder Seite eine Fahrspur von 3 m und eine weitere Spur von etwa 2 m zur Verfügung steht. Die letztere hätte dem Radfahrerverkehr, dem Stationsverkehr vor dem Globusgebäude und der Auffahrt in Kolonnen an den Brückenköpfen zu dienen. Die Trottoire sind mit 5 m Breite geplant. Nach dieser Verbreiterung kann die Brücke wieder für beide Fahrrichtungen auch für den schienenfreien Verkehr freigegeben werden. Die im Regierungsratsbeschuß vom 16. Dezember 1939 als Bedingung Nr. 2 geforderte schiefe Führung der Uferlinie am flußaufwärtigen Ende des neuen Globusgebäudes wird, da die flußseitige Baulinie des Bahnhofquais nur bis ca. 50 m oberhalb der gedeckten Holzbrücke geführt wird, durch die Baulinienvorlage nicht präjudiziert. Das gleiche gilt für die Führung des linken Limmatufers unterhalb der Bahnhofbrücke, da hier gar keine Baulinien festgesetzt sind. Immerhin rechtfertigt sich ein erneuter Hinweis darauf, daß die endgültige Festsetzung der linksseitigen Uferlinie zwischen Bahnhof- und Walchebrücke erst nach Vorliegen der Pläne über die Platzgestaltung beim Hauptbahnhof erfolgen kann. Mit dem Verzicht auf eine ideale Baulinie längs des Bahnhofquais zwischen dem neuen Globusgebäude und der Uraniabrücke kann sich der Regierungsrat einverstanden erklären, da sich auf dieser Strecke landseits die städtischen Verwaltungsgebäude befinden.

2. Bau- und Niveaulinien für die Straßen der Altstadt zwischen Heimplatz/Rämistraße und Mühlegasse sowie für die Kantonsschulstraße und die Krautgartengasse zwischen Heimplatz und Hirschengraben.

a) Diese Vorlage enthält als wichtigsten Bestandteil Bau- und Niveaulinien für einen neuen, vom Heimplatz über das Obmannamtsareal des Staates mitten durch die Altstadt zum Zähringerplatz führenden Straßenzug, den sogenannten Zähringerdurchbruch. Die städtischen Behörden haben eine ähnliche Vorlage bereits im Jahre 1932 eingereicht, doch verweigerte der Regierungsrat mit Beschluß Nr. 3014 vom 30. November 1933 die Genehmigung. Dabei ließ er sich im wesentlichen von folgenden Erwägungen leiten:

aa) In verkehrstechnischer Hinsicht qualifiziere sich das Projekt als großzügiger Versuch der stückweisen Schaffung einer schlanken Verbindung zwischen Teilen der Kreise 7 und 8 vom Heimplatz über die Uraniabrücke und Sihlporte

nach den Kreisen 3 und 4. Ein solcher Durchbruch entspreche zweifellos einem verkehrstechnischen Bedürfnis.

bb) Die Vorlage bezwecke aber auch die Sanierung eines Teiles der Altstadt. Daß eine solche erwogen und von langer Hand vorbereitet werden müsse, stehe kaum in Frage. Eine gewisse Auflockerung einzelner Altstadtquartiere lasse sich auf die Dauer nicht umgehen. Praktisch werde sich eine Sanierung aber nur dann durchführen lassen, wenn man dabei auch die Tragbarkeit der Ausführung mitberücksichtige. Denn das vorwürfige Problem sei nicht nur technischer Natur, sondern habe sowohl für die betroffenen Grundeigentümer als auch für die Stadt Zürich weittragende finanzielle Konsequenzen. . . . Es werde daher zu prüfen sein, ob die städtischen Behörden diese wirtschaftlichen Überlegungen angestellt und ihnen in genügendem Maße Rechnung getragen hätten, oder ob die in Frage stehenden Baulinien nicht etwa allzu einseitig nur auf die technische Seite eingestellt seien.

Bei der Prüfung dieser Frage verwies der Regierungsrat zunächst darauf, daß das Trasse der neuen Straße ohne Rücksicht auf einige historisch und architektonisch wertvolle Gebäude mitten durch das Obmannamtsareal geführt werde. Der größte Teil des Baublockes zwischen Seilergraben, Neumarkt, Rindermarkt, Niederdorfstraße und Predigerplatz würde der Ausführung zum Opfer fallen und neuen, hohen Gebäuden mit großen Innenhöfen Platz machen. Durch eine Verschiebung des Straßenzuges in seinem oberen Teil um ca. 25 m nach Osten wäre es möglich, Obergerichtsgebäude und Obmannamt vorläufig in ihrem jetzigen Bestande zu erhalten, umzubauen und zu erweitern. Im weiteren Verlauf wären dann nur zehn Häuser abzurechen. Der erwähnte Häuserblock zwischen Seilergraben, Neumarkt, Rindermarkt, Niederdorfstraße, Brunn-gasse, Predigerplatz gehöre zu den aufgelockertsten und besten der Altstadt. Gegen seine Niederlegung spreche in sozialer Beziehung die Überlegung, daß er von seinen an die Altstadtlage gebundenen Bewohnern geräumt werden müßte. Eine Dislokation in die Außenquartiere hinaus müßte die Leute, besonders auch die kleinen Handwerker in ihrer Existenz schädigen und gefährden. Die Wohnungen im genannten Quartier seien, soweit sich dies feststellen lasse, gesundheitlich größtenteils nicht so schlimm, daß ein Abbruch unumgänglich notwendig wäre. Verschlechtert sei das Quartier erst im 19. Jahrhundert durch Aufstockung und vor allem durch den Bau von Hofgebäuden worden. Wenn letztere wieder entfernt und die ersteren auf drei, höchstens vier Geschosse beschränkt würden, dürfte das Quartier einwandfrei sein. . . . Die aufzuwendenden Mittel dürften nur einen Bruchteil derjenigen Summe ausmachen, die die Durchführung des vorliegenden Projektes erforderte. . . . Die Einsparungen könnte man für die Sanierung des Gebietes zwischen Limmatquai/Münster-gasse/Niederdorfstraße verwenden, wo Abhilfe dringlicher scheine.

cc) Neben sozialen und finanziellen Gesichtspunkten hegte der Regierungsrat aber auch schwere Bedenken vom Standpunkt des Heimatschutzes aus. Er verwies auf den Wert der Altstadt als historisches Denkmal. Zürich sei nie sehr reich an wertvollen Gebäuden aus früherer Zeit gewesen. Seine Reize beständen hauptsächlich in seiner Lage, in der Gesamtgruppierung, im guten Verhältnis zum Ganzen der an sich einfachen Baugruppen. Das 19. Jahrhundert habe Wertvolles unverantwortlich und grundlos geopfert. Um so wichtiger sei es, jetzt diejenigen Teile unverändert zu erhalten, die noch unberührt ständen, wenn man nicht Gefahr laufen wolle, daß Zürich das Gesicht irgendeiner neuen Mittelstadt ohne baulichen Charakter annehme, in der zusammenhang- und maßstablos einige alte Kirchen und Profanbauten als lästige Verkehrshindernisse figurierten.

dd) Der Regierungsrat verwies letzten Endes noch darauf, daß der Grundbesitz des Staates am meisten geschmälert würde, während der Grundbesitz der Stadt sozusagen ganz verschont bliebe. Dabei handle es sich bei den staatlichen Gebäuden mit Ausnahme des Hauses zum Turnegg nicht um Fiskalbauten, sondern um öffentliche Gebäude, die durch Volksbeschluß errichtet und ihrem Zwecke zugeführt worden seien. Die Stadt erkläre sich außerstande, dem Staate für abzutretende Liegenschaften und Gebäude Ersatz in natura zu leisten.

b) Auf Ersuchen des Stadtrates Zürich fand im Oktober 1937 eine Besprechung zwischen regierungs- und stadträtlichen Delegationen statt. Dabei legten die Vertreter der Stadt ein abgeändertes, aber wiederum einen Zähringerdurchbruch

aufweisendes Projekt vor, dem der Regierungsrat nicht zustimmen konnte. Er schlug vor, daß zuerst noch einmal die technischen Organe der Stadt mit den technischen Organen des Kantons Fühlung nehmen sollten. Der Stadtrat glaubte jedoch, auf diese Anregung aus grundsätzlichen Erwägungen nicht eintreten zu können. Daher unterblieb die vom Regierungsrat gewünschte Fühlungnahme zwischen den städtischen und den kantonalen Organen. Der Stadtrat unterbreitete dem Gemeinderat seine Vorschläge, ohne vorher nochmals mit der kantonalen Baudirektion Fühlung genommen zu haben.

c) Wie bereits erwähnt, enthält die heute zur Genehmigung unterbreitete Vorlage als wichtigsten Bestandteil den sogenannten Zähringerdurchbruch, dem wiederum, wie beim Projekt von 1932, große Teile der Altstadt und ferner das Obmannamt zum Opfer fallen würden. Mit der Vorlage ist eine Änderung der Baulinien am Seiler-/Hirschengraben verbunden. Daraus und aus der weiter unten zu behandelnden dritten Baulinienvorlage ergibt sich die Absicht der städtischen Behörden, den Seilergraben zu einer Verkehrsader erster Ordnung auszubauen und den Leonhardsplatz so auszugestalten, daß er den durch den Seilergraben führenden Verkehr ohne weiteres aufnehmen und weiterleiten kann. Bei der Prüfung der Frage, ob ein Zähringerdurchbruch aus verkehrstechnischen Gründen unbedingt notwendig ist, spielt diese Tatsache eine nicht zu unterschätzende Rolle.

Die städtischen Behörden begründen den Zähringerdurchbruch verkehrstechnisch mit der Behauptung, es müsse eine gute Verkehrsverbindung zwischen Teilen der Stadtkreise 7 und 8 über die Uraniabrücke und Sihlporte nach den Kreisen 3 und 4 geschaffen werden. Nachdem aber in den letzten Jahren der Bellevueplatz und die Quaibrücke ausgebaut wurden und der Ausbau des Seilergrabens, des Leonhardsplatzes, der Bahnhofbrücke und schließlich auch des Bahnhofplatzes folgen soll, ist vorauszusehen, daß der Durchgangsverkehr aus den Kreisen 7 und 8 nach den Kreisen 3 und 4 den Weg über Quai- bzw. Bahnhofbrücke der Route über den Zähringerplatz-Uraniabrücke vorziehen wird. Der Ausbau der Verbindung Seilergraben - Leonhardsplatz - Bahnhofbrücke - Bahnhofplatz bringt eine ideale Umgehung der Altstadt. Durch Umfahren der City kommt man viel rascher und sicherer ans Ziel, als bei deren Durchquerung durch die verlängerte Zähringerstraße-Uraniabrücke-Uraniastraße mit den vielen, in kurzen Abständen sich folgenden Kreuzungen von Hauptverkehrsstraßen (Limmatquai, Bahnhofstraße). Sich auf die Auffassung des Preisgerichtes über den in den Jahren 1916 bis 1918 durchgeführten internationalen Bebauungsplanwettbewerb für Groß-Zürich stützend glaubt der Stadtrat, daß die 1100 m betragende Distanz zwischen Quai- und Bahnhofbrücke zu groß und deshalb eine dazwischenliegende, an sich nicht erwünschte Querverbindung durch die City notwendig sei. Dabei wird aber übersehen, daß eine Distanz von 1100 m für den motorisierten Verkehr keine entscheidende Rolle spielt und daß insbesondere die Uraniabrücke mit nur 200 m Abstand von der Bahnhofbrücke keine ins Gewicht fallende Abkürzung bedeutet. Von diesem Gesichtspunkt aus läßt es sich nicht verantworten, die auch von den städtischen Behörden zugegebenen Nachteile einer Querverbindung durch die City in Kauf zu nehmen.

Zu Gunsten der Vorlage wird ferner geltend gemacht, man habe es nicht nur mit einer Verbindung zwischen den Kreisen 7 und 8 und den Kreisen 3 und 4 zu tun, sondern müsse auch für eine flüssige Verbindung zwischen den Kreisen 7 und 8 und der City selbst sorgen. Für diesen Verkehr kommen der Seilergraben-Mühlegasse oder der geplante Zähringerdurchbruch in Frage. Beim letzteren würde der Weg um nur ca. 100 m kürzer, eine Distanz, die für den motorisierten Verkehr keine Rolle spielt. Zuzugeben ist dagegen, daß beim Zähringerdurchbruch mit einer etwas gestreckteren Kurve in die Mühlegasse eingebogen werden kann, als dies bei der Route über den Seilergraben der Fall ist. Dieser Vorteil wird aber durch die komplizierte Kreuzung des Hirschengrabens in der Gegend des Obmannamtes aufgehoben. An dieser Stelle lassen sich weder durch Führungsinselformen, noch durch die umgebende Bebauung klare Verhältnisse schaffen. Die Verhältnisse werden noch durch den ungünstigen Verlauf der Niveaulinie des Zähringerdurchbruches verschlechtert (5,5% Steigung vom Neumarkt zum Hirschengraben). Durch diese gefährliche Kreuzungsstelle wird überdies die auf dem Heimplatz angestrebte flüssige Verkehrsführung wieder beeinträchtigt. Es entsteht also eine unangenehme Rückwirkung auf die Sanierung der Verkehrsver-

hältnisse auf dem Heimplatz. Für die Führung des mehr lokalen Verkehrs aus den Kreisen 7 und 8 bis in die City ist daher der Linie über Seilergraben-Mühlegasse der Vorzug zu geben.

Zusammenfassend ergibt sich somit, daß sich, entgegen früher vertretenen Anschauungen, der Zähringerdurchbruch verkehrstechnisch nicht rechtfertigen läßt.

Der Zähringerdurchbruch wird von den städtischen Behörden auch als Voraussetzung für eine Sanierung der Altstadt bezeichnet. Hierüber hat sich der Regierungsrat bereits in seinem Beschluß Nr. 3014 vom 30. November 1933 geäußert. Es kann auf die damals gemachten, oben unter lit. a/bb wiedergegebenen Ausführungen verwiesen werden, die auch für die heutige Vorlage weitgehend zutreffen. Das Areal zwischen Obmannamtsgasse, Seilergraben, Predigerplatz, Spitalgasse, Niederdorfstraße und Rindermarkt weist eine mehrere Jahrhunderte alte geschlossene Randbebauung auf. Sanierung ist besonders dort nötig, wo auch die Innenhöfe überbaut sind, was vor allem zwischen Seilergraben und Predigergasse, Froschougasse und Niederdorfstraße sowie zwischen Brunn- und Spitalgasse der Fall ist. Dagegen gehört die vom Zähringerdurchbruch unmittelbar betroffene Gegend zu den am wenigsten sanierungsbedürftigen Teilen der Altstadt. Hier gruppiert sich die Randbebauung um einen weiträumigen, nur teilweise mit niedrigen Hintergebäuden überbauten Hof. Wenn auch einzelne Häuser sanierungsbedürftig sind, erscheint doch die Gesamtsituation als verhältnismäßig gesund.

Schließlich vertreten die städtischen Behörden noch die Auffassung, daß es nur durch den infolge des Zähringerdurchbruches neu zugeführten Verkehr möglich sein werde, dem heute bereits in bedenklichem Maße erloschenen geschäftlichen Leben dieses Teiles der Altstadt neuen Impuls zu geben. Im Laufe der Zeit könne die verlängerte Zähringerstraße zu einer wichtigen Verkehrsader werden. Dabei wird aber übersehen, daß die Wertsteigerung von Liegenschaften nicht nur vom Verkehr in den Straßen, sondern auch von den in den Gebäuden vorhandenen Betrieben abhängig ist. Warenhäuser entwickeln in ihrem Bereiche mehr Verkehr als Luxusgeschäfte oder Kleinbetriebe. Ein Quartier ist dadurch, daß es vom Verkehr durchflutet wird, noch nicht saniert, und andererseits können vom Verkehr weniger bevorzugte Lagen Betriebe beherbergen, die sich immer wieder selbst baulich erneuern können. Die Behauptung, es handle sich um ein Quartier, in welchem das geschäftliche Leben in bedenklichem Maße abgestorben sei, ist denn auch nicht belegt und dürfte auch nicht durchwegs stichhaltig sein. In Perioden baulichen Aufschwunges sind auch in diesem Gebiete immer wieder bauliche Sanierungen durchgeführt worden. Wenn einmal die Baulinien der bestehenden Altstadtstraßen und die Bauordnung für die Altstadt in Kraft sein werden, kann manche weitere Baufrage gelöst werden, die bis jetzt mangels dieser Unterlagen zurückgestellt werden mußte. Eines Zähringerdurchbruches bedarf es aber hierfür nicht.

Stellt man diesen Ausführungen die im Beschluß des Regierungsrates vom 30. November 1933 hervorgehobenen Bedenken gegenüber, dann ergibt sich deutlich, daß sich die Zustimmung des Regierungsrates zu einem Zähringerdurchbruch nicht rechtfertigen läßt. Das in § 9 des Baugesetzes verlangte Bedürfnis fehlt. Der Bau einer verlängerten Zähringerstraße würde übrigens dem Sinn der gleichzeitig zur Genehmigung eingereichten Bauordnung widersprechen. Gerade das vom Durchbruch betroffene Gebiet ist für eine vollständige Durchführung der Bauordnung am geeignetsten.

Mit diesen Ausführungen ist dargetan, daß der Regierungsrat der zweiten zur Genehmigung eingereichten Vorlage nicht zustimmen kann. Damit erübrigt es sich, auf die übrigen Teile dieser Vorlage im einzelnen einzutreten. Im Interesse der weiteren Planbearbeitung durch die städtischen Behörden seien jedoch noch einige weitere Bemerkungen angebracht:

aa) Am Heimplatz findet eine starke Zurücklegung der nordöstlichen Baulinie in das Areal der Kantonsschule statt. Die beiden Turnhallen müßten dem Ausbau des Platzes weichen, der Turnplatz würde wesentlich verkleinert. Da anscheinend die Frage, wie der Verkehr auf dem Heimplatz geführt werden soll, noch nicht definitiv gelöst ist — es sei an die von Prof. Dr. Hofmann anläßlich der Generalversammlung 1942 der Kunstgesellschaft Zürich vorgetragene Ausführungen erinnert —, kann man sich fragen, ob es wirklich nötig ist, dieses der Kantonsschule dienende Areal zu opfern. Selbst wenn aber letzten Endes die Frage doch bejaht werden müßte, muß der

Staat an der Forderung des Naturalersatzes festhalten. Es ist dabei u. a. an die Aufhebung der Kantonsschulstraße zwischen Rämistraße und Heimplatz und deren Abtretung an den Staat zu denken. In diesem Falle wäre die nordöstliche Baulinie der Heimstraße an diejenige des Heimplatzes anzuschließen. Der Zubringerdienst zu Liegenschaften, die einzig durch die Kantonsschulstraße zugänglich sind, könnte gewährleistet werden. Die Schließung der Kantonsschulstraße gegen den Heimplatz würde überdies die verkehrstechnische Aufteilung des letzteren erleichtern. Auch die Abtretung des Wolfbachschulhauses und der nordöstlich davon gelegenen Liegenschaften an den Staat wäre ins Auge zu fassen.

bb) Zwischen Predigerplatz und Mühlegasse soll die südwestliche Baulinie des Seilergrabens mit Rücksicht auf die projektierten Warteinseln der Straßenbahnhaltestelle Mühlegasse um ca. 5 m zurückversetzt werden. Dadurch wird die Erweiterungsmöglichkeit des Magazingebäudes der Zentralbibliothek stark beeinflußt. Es wäre daher wünschenswert, daß der Stadtrat seine Zusicherung vom 8. April 1933 bestätigen würde, daß später die Baulinie des Seilergrabens unter billiger Berücksichtigung der Verkehrsmöglichkeiten einem baureifen Erweiterungsprojekt für die Zentralbibliothek angepaßt würde.

3. Bau- und Niveaulinien für die Straßen der Altstadt zwischen Leonhardsplatz, Seiler-/Hirschengraben, Mühlegasse und Limmatquai sowie für die Weinbergstraße, die Straße Auf der Mauer und die Leonhardshalde.

Diese Vorlage bildet die Grundlage für den Ausbau des Leonhardsplatzes und der in ihn einmündenden Straßen. Sie ist das Ergebnis umfassender Studien der städtischen Organe. Auch hier ist auf die gegenüber früheren Vorlagen reduzierte Breite der umgebauten Bahnhofbrücke (26 statt 28 m) hinzuweisen. Es gelten die zu der unter Ziffer 1 behandelten Vorlage gemachten Bemerkungen. Für die Festsetzung der Baulinien für den Leonhardsplatz gingen die städtischen Behörden davon aus, daß eine zentrale Platzinsel für sämtliche Haltestellen der Straßenbahn erstellt und 6 bis 8,5 m breite, im Kleinverkehr zu befahrende Einbahnstraßen für den schienenfreien Fahrverkehr sowie genügend breite Trottoire für den Fußgängerverkehr angelegt würden. Die bergseitigen freien Fahrstreifen des Seilergrabens und der Weinbergstraße sollen miteinander verbunden werden. Die für den allgemeinen Fahrverkehr heute schon gesperrte Verbindung Hirschengraben-Leonhardsplatz soll gänzlich unterdrückt werden. Ferner ist geplant, die Niederdorfstraße auf der Höhe des Hauses Niederdorfstraße 71 nach dem Limmatquai abzdrehen, um die Zahl der auf den Leonhardsplatz einmündenden Straßen noch weiter zu vermindern. Wie unter Ziffer 2 dargetan, erhält der ausgebaut Leonhardsplatz höchste Verkehrsbedeutung, weshalb seiner Umgestaltung mit Recht große Aufmerksamkeit gewidmet wird. Die sich durch die Ziehung der neuen Baulinien ergebenden Platzausmaße (105×62 bis 65 m) dürften genügen, sind aber keineswegs übertrieben. Der vorgeschlagenen Lösung ist zuzustimmen.

Zu besonderen Bemerkungen gibt die Bauliniengestaltung bei der Einmündung der heutigen Niederdorfstraße, auf der Südseite des Leonhardsplatzes, Anlaß. Hinter der eigentlichen Baulinie ist eine zweite, nur für Erdgeschoß und Kellergeschoß geltende Baulinie gezogen, sodaß ein für den Fußgängerverkehr bestimmter Arkadengang erstellt werden kann. Die näheren Vorschriften für diese Lösung sind in der in Ziffer 4 zu behandelnden Bauordnung festgelegt. Eine ähnliche Lösung ist beim Treppenaufgang vom Leonhardssteig zum Hirschengraben geplant. Auch hier ist eine zweite Baulinie vorgesehen, durch welche die Erstellung des Treppenaufganges gesichert werden soll.

Seiler- und Hirschengraben zusammen erhalten einen Baulinienabstand von 30 m. Dies wird durch eine geringfügige Zurücksetzung der Baulinie des Hirschengrabens erreicht. Die städtischen Behörden beabsichtigen, die die beiden Straßenzüge trennende Stützmauer so zu versetzen, daß der Seilergraben neben den Straßenbahngleisen je eine Fahrspur für den schienenfreien Fahrverkehr und überdies noch einen Abstellstreifen aufweisen wird. Die Folge ist eine entsprechende Verschmälerung des Hirschengrabens.

Die neue Baulinienführung der Straße Auf der Mauer ist durch die Gestaltung der Ostwand des Leonhardsplatzes bedingt. Aus dem gleichen Grunde müssen die Baulinien der Leonhardshalde und der Weinbergstraße geändert werden.

Die neue östliche Baulinie am Limmatquai verläuft zur

Hauptsache in einem Abstand von 23 m parallel zum Limmatufer, wie es sich nach durchgeführter Limmatkorrektion ergeben wird. Auf eine Herabsetzung der Breite der an Stelle des EWZ.-Gebäudes tretenden Baute auf 17 m im Sinne des Gutachtens der kantonalen Natur- und Heimatschutzkommission vom 19. Juli 1937 ist Rücksicht genommen.

Die Niederdorfstraße, die, wie bereits erwähnt, in Zukunft nicht mehr auf den Leonhardsplatz, sondern auf das Limmatquai ausmünden wird, erhält einen Baulinienabstand von 13 m. Im Knie der neuen Straße ist eine platzartige, bergwärts 12 m tiefe und 20 m breite Ausweitung der Baulinien vorgesehen. Von der Nordostecke dieses kleinen Platzes soll an Stelle der heute unbenannten Verbindungsstraße ein öffentlicher Fußgängerdurchgang nach der Zähringerstraße führen. Die hierfür nötige besondere Regelung der Bebauung ist in der Bauordnung verankert. Bei der Einmündung ins Limmatquai ist auf der Nordseite eine Arkadenbaulinie vorgesehen.

Schließlich ist noch auf die Vergrößerung des Baulinienabstandes der Mühlegasse von 18 m auf 20 m hinzuweisen, die angesichts der Verkehrsbedeutung dieser Straße zu begrüßen ist.

Die Niveaulinienvorlage gibt zu Bemerkungen keinen Anlaß.

4. Bauordnung für den nördlichen Teil der Altstadt rechts der Limmat.

Der Regierungsrat hat diese Bauordnung bereits beim Entscheid über die Rekurse der Genossenschaft Neu-Niederdorf und Karl Meyer-Pünter (Regierungsratsbeschlüsse Nrn. 1117 und 1194 vom 3. bzw. 8. Mai 1941) gewürdigt. Es wurde dort ausgeführt, daß mit der neuen Bauordnung der Schutz des bisherigen baulichen Charakters des ganzen nördlichen Teils der am rechten Limmatufer gelegenen Altstadt bezweckt werde. Der Regierungsrat begrüßt diese Bestrebungen der städtischen Behörden.

Das Schweizerische Zieglersekretariat in Zürich opponierte der Vorlage in seiner Eingabe vom 8. Februar 1940 vor allem deshalb, weil durch Artikel 5 und 7 der neuen Bauordnung die Erstellung des in Zürich bisher üblichen Ziegeldaches weitgehend ausgeschaltet werde. Demgegenüber ist festzustellen, daß die höchstzulässige Dachneigung grundsätzlich 20 und mehr Grad beträgt, sodaß die Erstellung von Ziegeldächern durchaus möglich ist. Die Artikel 5 und 7 beziehen sich lediglich auf das Gebiet des Leonhardsplatzes, wo es sich durchaus rechtfertigt, die Dachgestaltung gesondert zu regeln. Von einer Nichtgenehmigung der Bauordnung wegen nachteiliger Auswirkung für einen wichtigen Wirtschaftskreis kann daher keine Rede sein.

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. Folgende vom Gemeinderat der Stadt Zürich am 24. Januar 1940 verabschiedeten, dem Regierungsrat am 27. Juni/4. Juli 1941 zugestellten Vorlagen werden genehmigt:

- a) Die Vorlage über Baulinien am Bahnhofquai zwischen Uraniabrücke und Bahnhofbrücke und an der Bahnhofbrücke;
- b) die Vorlage über Bau- und Niveaulinien für die Straßen der Altstadt zwischen Leonhardsplatz, Seiler-/Hirschengraben, Mühlegasse und Limmatquai sowie für die Weinbergstraße, die Straße Auf der Mauer und die Leonhardshalde;
- c) die Bauordnung für den nördlichen Teil der Altstadt rechts der Limmat.

II. Der Stadtrat Zürich wird eingeladen, vorstehende Genehmigung öffentlich bekannt zu machen.

III. Die Genehmigung der Vorlage über Bau- und Niveaulinien für die Straßen der Altstadt Zürich zwischen Heimplatz/Rämistraße und Mühlegasse sowie für die Kantonsschulstraße und die Krautgartengasse zwischen Heimplatz und Hirschengraben wird verweigert.

IV. Mitteilung an den Stadtrat Zürich, die Baudirektion und an die Mitglieder des Regierungsrates.