

2394. Interpellation. Am 2. Juni 1942 hat Kantonsrat Heeb im kantonalen Parlament folgende Interpellation eingebracht:

„Der Regierungsrat wird ersucht, dem Kantonsrat über folgende Fragen Auskunft zu geben:

1. Welche Gründe dafür maßgebend waren, daß er bisher der vom Stadtrat und Gemeinderat von Zürich längst verabschiedeten Vorlage über die Baulinien in der Altstadt bzw. für den Zähringer-Durchstich die Genehmigung ver-

sagte oder doch bis zur Stunde den Entscheid verzögert hat?

2. Hält der Regierungsrat nicht dafür, daß es seine Pflicht wäre, seinerseits ebenfalls dazu beizutragen, das mit der Seeabflußregulierung untrennbar verknüpfte Werk der Altstadtanierung endlich der Verwirklichung näher zu rücken, auch mit Rücksicht darauf, daß es sich hier um eine Arbeitsbeschaffungsgelegenheit größten Ausmaßes handelt, die für den Fall einer Massenarbeitslosigkeit sehr willkommen wäre?

3. Ist es richtig, wie im Gemeinderat Zürich am 27. Mai 1942 behauptet wurde, daß für die Verhinderung einer großzügigen Altstadtanierung durch den Regierungsrat rein fiskalische Erwägungen in bezug auf die Möglichkeit einer späteren Verwertung des Obmannamtsareals maßgebend waren?“

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. Der Baudirektor wird ermächtigt, die Interpellation Heeb namens des Regierungsrates wie folgt zu beantworten:

„Am 24. Januar 1940 hat der Gemeinderat der Stadt Zürich über vier Vorlagen Beschluß gefaßt. Es handelt sich um die Festsetzung, Abänderung und Aufhebung der Bau- und Niveaulinien im Gebiet Bahnhofquai/Bahnhofbrücke, ferner für die Altstadt rechts der Limmat, und zwar sowohl für deren oberen Teil zwischen Heimplatz-Rämistraße und Mühlegasse, als auch für den unteren Teil zwischen Mühlegasse und Leonhardsplatz. Schließlich wurde für den nördlichen Teil der rechts der Limmat gelegenen Altstadt eine Bauordnung erlassen. Die Vorlage über die Neuordnung der Bau- und Niveaulinien in der oberen Altstadt zwischen Heimplatz-Rämistraße und Mühlegasse umfaßt die Umgestaltung des Heimplatzes und vor allem die Festsetzung von Bau- und Niveaulinien für eine neue, vom Heimplatz über das kant. Obmannamtsareal mitten durch die Altstadt zum Zähringerplatz führende Straße, den sogenannten Zähringerdurchbruch.

Das Gesuch des Bauamtes I der Stadt Zürich um regierungsrätliche Genehmigung dieser vier Vorlagen ging, offenbar deshalb, weil gegen die Bauordnung Rekurse eingereicht worden waren, erst nach zirka 1½ Jahren, am 4. Juli 1941, bei der kant. Baudirektion ein.

Bereits im Jahre 1932 hat die Stadt Zürich ein Bau- und Niveaulinienprojekt für einen Zähringerdurchbruch vorgelegt, dem aber der Regierungsrat mit Beschluß vom 30. November 1933 die Genehmigung versagte. Er wies dabei u. a. darauf hin, daß bei einer Verschiebung des Straßenzuges in seinem oberen Teil um zirka 25 m nach Osten das Obergerichtsgebäude und das Obmannamt vorläufig in ihrem jetzigen Zustande erhalten, umgebaut und erweitert werden könnten. Zudem gehöre der der neuen Straße ebenfalls zum Opfer fallende Block privater Gebäude zu den aufgelockertsten und besten der Altstadt. Die Wohnungen seien hier gesundheitlich größtenteils nicht so schlimm, daß ein Abbruch unumgänglich sei. Wenn die im 19. Jahrhundert erfolgten Aufstockungen und Hofbauten beseitigt würden, so werde das Quartier einwandfrei sein. Man könne dies mit einem Bruchteil der für die Erstellung des neuen Straßenzuges aufzuwendenden Summe durchführen und die so erzielten Einsparungen für die Sanierung des Gebietes zwischen Limmatquai/Münstergasse/Niederdorfstraße verwenden, wo Abhilfe dringender sei.

Der Regierungsrat hatte 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 grundlos und unverantwortlich 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.

Es handelt sich also um ein heikles Problem mit weitgehenden und schwerwiegenden Folgen. Als die Stadt Zürich am 4. Juli letzten Jahres ein zwar abgeändertes, aber wiederum einen Zähringerdurchbruch aufweisendes Projekt vorlegte, war es unter diesen Umständen gegeben, das Problem erneut eingehend zu prüfen. Um die sich stellenden Fragen bezüglich

Altstadtsanierung und Verkehrsführung entscheiden zu können, genügten aber die von der Stadt eingereichten Unterlagen nicht. Daher wurden die stadträtlichen Vertreter in einer Konferenz vom 28. April 1942, in welcher sie den städtischen Standpunkt auch noch mündlich begründen konnten, um Ergänzung der Akten durch Pläne ersucht, aus denen die grundlegenden tatsächlichen und geplanten Verkehrsführungen in der Stadt Zürich ersichtlich sein sollten. Diese Pläne sind am 21. Mai 1942 eingegangen. Die Baudirektion hat sie mit Beschleunigung geprüft und am 18. August 1942 dem Regierungsrat Antrag über sämtliche vier Vorlagen des Gemeinderates Zürich eingereicht. Am 3. September 1942 hat der Regierungsrat das Geschäft abschließend behandelt. Die Vorlagen über Bau- und Niveaulinien für den unteren Teil der Altstadt zwischen Mühlegasse und Leonhardsplatz und die Bauordnung wurden genehmigt. Die Bau- und Niveaulinien für den oberen Teil der Altstadt zwischen Heimplatz/Rämistraße und Mühlegasse aber konnten vor allem deshalb nicht genehmigt werden, weil der Regierungsrat zum Schlusse kam, daß der sog. Zähringerdurchbruch nicht unbedingt notwendig sei. Die Regierung ließ sich dabei im wesentlichen von folgenden Überlegungen leiten:

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 Quai- und Bahnhofbrücke ausgebaut wurden und der Ausbau des Seilergrabens, des Leonhardsplatzes, der Bahnhofbrücke und schließlich auch des Bahnhofplatzes folgen soll, ist vor auszusehen, 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 von der Stadt geplante 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 dazwischen liegende, 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 Seilergraben-Mühlegasse oder der geplante Zähringerdurchbruch in Frage. Beim letztern würde der Weg um nur zirka 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 Verkehrsverhältnisse 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, entgegen früher

vertretenen Anschauungen, sich der Zähringerdurchbruch heute verkehrstechnisch nicht mehr rechtfertigen läßt.

Der Zähringerdurchbruch wird von den städtischen Behörden auch als Voraussetzung für eine Sanierung der Altstadt bezeichnet. In dieser Hinsicht verwies der Regierungsrat zunächst auf seine bereits im Jahre 1933 gemachten Ausführungen, die er folgendermaßen ergänzte: Das Areal zwischen Obmannamts-gasse, 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, Froschaugasse 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 worden und dürfte kaum 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.

Die Verwirklichung dieses Projektes hätte für den Kanton große Nachteile zur Folge. Dem Projekt müßte unter anderem das Obmannamt geopfert werden, das vom Obergericht beansprucht wird. Dabei ist die Stadt nicht in der Lage, dem Kanton das für ein neues Obergerichtsgebäude notwendige Areal in geeigneter Lage anzuweisen. Zwar könnte auf dem zwischen der neuen Straße und der Straße Untere Zäune verbleibenden Areal ein neues Gerichtsgebäude erstellt werden, allein dieses Areal eignet sich nicht für ein Gerichtshaus. Dieses käme nämlich mindestens auf zwei Seiten hart an sehr starken Verkehr aufweisende Straßen und Plätze zu liegen.

Aber nicht nur für den Kanton, sondern auch für manche private Grundeigentümer würden sehr erhebliche Nachteile eintreten. Für die Stadt Zürich selbst aber hat das Problem weittragende finanzielle Konsequenzen.

Alle diese Überlegungen führten den Regierungsrat zur Überzeugung, daß der Zähringerdurchbruch weder aus verkehrstechnischen Gründen, noch mit Rücksicht auf die Altstadt-sanierung unbedingt notwendig sei. Angesichts seiner schweren nachteiligen Folgen sowohl für den Kanton und die übrigen Grundeigentümer als auch für die Stadt selbst, war die Verweigerung der regierungsrätlichen Genehmigung gegeben.

Zusammenfassend lassen sich die vom Interpellanten gestellten Fragen wie folgt beantworten:

Frage 1: Die fraglichen Bau- und Niveaulinienvorlagen wurden vom Gemeinderat der Stadt Zürich zwar am 24. Januar 1940 verabschiedet, dem Regierungsrat aber erst nach 1½ Jahren, am 4. Juli 1941, unterbreitet. Die Vorlagen, insbesondere diejenige über den Zähringerdurchbruch, sind von außerordentlich großer Bedeutung. Der Regierungsrat hätte sich einer Pflichtvernachlässigung schuldig gemacht, wenn er sie nicht mit aller Gründlichkeit geprüft hätte. Diese Prüfung war naturgemäß zeitraubend. Auch die städtischen Behörden haben sie nicht in einigen Monaten erledigen können.

Frage 2: Der Regierungsrat hat seinerseits alles getan, was billigerweise von ihm verlangt werden konnte. Als ihm der Stadtrat Zürich im Jahre 1937 den Entwurf zu einem gegenüber der Vorlage 1933 abgeänderten, aber wiederum einen Zähringerdurchbruch aufweisenden Projekt vorlegte und der Regierungsrat zum Schluß gekommen war, daß er wiederum nicht zustimmen könne, wurde dem Stadtrat vorgeschlagen, es sollten zunächst einmal die technischen Organe der beiden Verwaltungen miteinander Fühlung nehmen. 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 kantonalen Organen. Der Stadtrat unterbreitete leider dem Gemeinderat seine Vorlagen, ohne vorher nochmals mit der kantonalen Baudirektion Fühlung genommen zu haben.

Frage 3: Die im Gemeinderat der Stadt Zürich am 27. Mai 1942 aufgestellte Behauptung, daß für die Verhinderung einer großzügigen Altstadtsanierung durch den Regierungsrat rein fiskalische Überlegungen in bezug auf die Möglichkeit einer späteren Verwertung des Obmannamtsareals maßgebend seien, ist unrichtig. Die Gründe, die den Regierungsrat bewogen, die Vorlage über den Zähringerdurchbruch von der Genehmigung auszuschließen, wurden eingehend dargetan. Hätte es sich nur um Opfer des Kantons fiskalischer Natur gehandelt, so wäre eine Verständigung mit der Stadt wohl eher möglich gewesen.“

II. Der Regierungsratsbeschluß Nr. 1700 vom 20. Juni 1942 wird aufgehoben.

III. Mitteilung an die Baudirektion und an die Mitglieder des Regierungsrates.