

**3776. Baulinien (Abänderung).** Am 31. Juli 1967 ersuchte das Bauamt I der Stadt Zürich um die Genehmigung des Beschlusses des Gemeinderates Zürich vom 28. September 1966 betreffend die Abänderung der Baulinien an der Hohlstrasse zwischen Bachmatt- und Luggwegstrasse, der Altstetterstrasse zwischen Haus Nr. 113 und früherem Bahnhofübergang, der Bristen- und der Saumackerstrasse beiderseits der Hohlstrasse sowie am Altstetterplatz beim Bahnhof Altstetten. Die öffentliche Ausschreibung im kantonalen Amtsblatt unter gleichzeitiger schriftlicher Mitteilung an die betroffenen Grundeigentümer erfolgte am 18. November 1966. Drei gegen die Vorlage eingereichte Rekurse sind am 20. April 1967 vom Bezirksrat Zürich abgewiesen worden. Gemäss Zeugnis der Staatskanzlei vom 14. Juni 1967 erfolgte kein Weiterzug an den Regierungsrat; der Bezirksratsentscheid ist demnach rechtskräftig.

A. Planung Altstetten. Das Quartier Altstetten verfügt über ein Zentrum mit beachtlicher Anziehungskraft. Seine Einflusszonen reichen schon heute über die engeren Quartiergrenzen hinaus und verleihen ihm den wirtschaftlichen Rang eines Aussenzentrums von Zürich. Mit weiterem städtischem Ausbau im Limmattal ist zu erwarten, dass die Attraktivität der gegenwärtigen zentralen Funktionen in Zukunft noch erhöht wird. Die Kernbildung wird sich im Bereich um den Lindenplatz und von hier bis zum Bahnhof Altstetten entfalten, wobei Altbauten schrittweise einer Neuüberbauung weichen werden.

Die Entwicklungsmöglichkeiten des Zentrums Altstetten werden durch die Massnahmen der grossräumigen Verkehrsgestaltung beeinflusst. Der Entwurf zu einem neuen Bebauungsplan für die Stadt Zürich vom Januar 1966 enthält südlich der Anlagen der Schweizerischen Bundesbahnen zwei Ausfallstrassen, nämlich Hohlstrasse—Farbhof—Zürcherstrasse und Gutstrasse bis durchgehende Rautistrasse. Dazwischen verläuft die Badenerstrasse mit dem Hauptträger des öffentlichen Verkehrs. Für die Hohlstrasse wurde den Leistungsberechnungen ein vierspuriger Ausbau mit zusätzlichen Abbiegespuren im Bereich der Knotenpunkte zugrunde gelegt. Die Verkehrsorganisation auf dieser Hauptstrasse soll die Regelung aller Knoten im System einer grünen Welle ermöglichen. Die sekundäre Tangente mit dem neuen Europa viadukt und künftiger Verlängerung nach dem Quartier Albisrieden durchquert das ganze Limmattal. Der Anschluss für das Zentrum Altstetten erfolgt beim Knotenpunkt mit der Baslerstrasse und kann künftig kreuzungsfrei über die Saumackerstrasse und die Flurstrasse befahren werden. Diese weiträumige Verkehrsplanung strebt die Kanalisierung der grossen Fahrzeugvolumen auf die Hauptlinien an. Dadurch sollen die Motorfahrzeugimmissionen abseits der Hauptstrassen eingedämmt und die quartierinterne Organisation auf den Zentrumscharakter der Bebauung abgestimmt werden können. Die Altstetterstrasse dient in diesem Konzept der repräsentativen Verbindung von Lindenplatz und Bahnhof. Durch ihre städtebauliche Wirkung eignet sie sich als Fussgängerachse für das

heranwachsende Zentrum. Ihre Anlage und die Baumreihen auf beiden Gehwegen ermöglichen die Schaffung einer attraktiven Umgebung, wie sie für ein künftiges Geschäftszentrum erforderlich ist. Im unmittelbaren Fussgängerbereich dieser Achse sind zweckmässige Parkieranlagen für einige hundert Autos vorzusehen. Als günstige Standorte für unterirdische Autoeinstellhallen kommen das Areal hinter der protestantischen Kirche beim Lindenplatz sowie der künftige Bahnhofvorplatz in Betracht.

B. Das Bahnhofquartier Altstetten. Die Schweizerischen Bundesbahnen erweitern gegenwärtig ihre Geleiseanlagen und erstellen ein neues Aufnahmegebäude. Der bestehende Vorplatz, genannt Altstetterplatz, ist viel zu klein und bietet keine genügenden Parkierungsmöglichkeiten. Es ist darum geplant, den Bahnhofvorplatz bis zur Hohlstrasse zu erweitern.

In Zusammenarbeit mit einigen privaten Bauherren, welche die Grundstücke im Bereich des Bahnhofquartiers überbauen wollen, und unter Beizug eines bekannten Ingenieurbüros wurde ein Richtplan aufgestellt. Die darin festgelegten Strassenbreiten sind nach dem zu erwartenden Verkehr dimensioniert. Für Kurzparker sind oberirdische Parkplätze und für länger abgestellte Fahrzeuge eine unterirdische Einstellgarage vorgesehen. Der von den Bundesbahnen erstellte Bahnsteigzugang wird als Personenunterführung der Hohlstrasse verlängert.

Die Realisierung der Hochbauten und der unterirdischen Einstellgarage erfordert Landumlegungs-, Bau- und Beteiligungsverträge zwischen den verschiedenen Bauherren. Im Vertrauen auf die Durchführbarkeit des Richtplanes wurden die Baubewilligungen für ein Geschäftshaus Hohlstrasse Nr. 560 und für ein Wohnhochhaus der Schweizerischen Bundesbahnen über dem Aufnahmegebäude erteilt. Gegen beide Bauvorhaben sind Einsprachen erhoben worden. Es geht nun darum, durch die Festsetzung beziehungsweise Abänderung der Baulinien die gesetzliche Grundlage für die verschiedenen Bauvorhaben zu schaffen.

C. Die Abänderung von Baulinien. Die heute nur 18 und 22 m Abstand aufweisenden Baulinien der Hohlstrasse werden zwischen Bachmatt- und Luggwegstrasse auf 28 bis 30 m erweitert. Dabei wird die bei der Altstetterstrasse bestehende Versetzung der Baulinien korrigiert, während auf die Wohnhäuser Nrn. 539 bis 551 und 609/611 sowie die Neubauten Rücksicht genommen werden konnte.

Der spätere Einbau einer Verkehrsregelungsanlage mit grüner Welle längs der Hohlstrasse erfordert den Einbau einer Trenninsel zwischen ein- und zweispuriger Ausfahrt zum und vom Güterbahnhof Altstetten. Eine Verbreiterung nach Osten wird verhindert durch die Pfeiler der Europabrücke und muss darum nach Westen hin erfolgen. Zu diesem Zwecke wird die nördliche Baulinie der Hohlstrasse geöffnet und abgewinkelt.

Die östliche Baulinie der Altstetterstrasse wird vom Haus Nr. 113 bis zur Hohlstrasse in die Verlängerung des südlichen Teiles dieser Baulinie abgedreht. Die westliche Baulinie wird so weit vorverschoben, dass der Abwasserkanal der Altstetterstrasse noch zwischen den Baulinien bleibt. Im nördlichen Teil zwischen Hohlstrasse und den Schweizerischen Bundesbahnen werden die Baulinien aufgehoben.

Die Baulinien der Bristenstrasse werden auf 18 m Tiefe von der neuen Baulinie der Hohlstrasse aufgehoben und durch Erdgeschossbaulinien mit 5 m Abstand ersetzt, weil hier nur noch ein Fussgängerdurchgang nötig ist. Die Baulinien des nördlichen Strassenteiles Kat.-Nr. 677 werden bis auf ein 20 m langes Stück der östlichen Baulinie aufgehoben.

Am südlichen Teil der Saumackerstrasse werden die Baulinien auf die Hohlstrasse hin ausgeweitet. Der nördliche Teil der Saumackerstrasse wird abgedreht, wobei sich die westliche Baulinie dem bewilligten Neubau anpasst.

Der Altstetterplatz wird bis zur Hohlstrasse erweitert und im Einbahnsinn befahren mit Einfahrt in Verlängerung der abgedrehten Altstetterstrasse und Ausfahrt in der Saumackerstrasse. Die nördliche Baulinie des Altstetterplatzes entspricht den Pfeilern (Vorderkant) des neuen Bahnhofgebäudes. In 5,25 m Abstand zum westlichen Abschluss des Altstetterplatzes und zum verbleibenden Teil der östlichen Baulinie der früheren Bristenstrasse werden Arkadenbaulinien gezogen. Die neuen Baulinien für den Altstetterplatz verlaufen so, dass vom Areal zwischen dem Bahnhof und der Hohlstrasse einer-

seits sowie den alten nördlichen Teilstücken der Bristen- und Saumackerstrasse anderseits ein rechteckiges, überbaubares Grundstück erhalten bleibt.

D. Niveaulinien. Neue Niveaulinien sind nicht festzusetzen, weil sich der künftige Strassenbau an die bestehenden Strassen, die Hauseingänge und Einfahrten anpassen muss.

Der Genehmigung der Vorlage steht nichts im Wege.

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 der Stadt Zürich vom 28. September 1966 betreffend die Abänderung der Baulinien an der Hohlstrasse zwischen Bachmatt- und Luggwegstrasse, der Altstetterstrasse zwischen Haus Nr. 113 und früherem Bahnübergang, der Bristen und der Saumackerstrasse beiderseits der Hohlstrasse sowie am Altstetterplatz beim Bahnhof Altstetten wird gemäss den eingereichten Plänen genehmigt.

II. Der Stadtrat von Zürich wird eingeladen, vorstehendes Dispositiv öffentlich bekanntzumachen.

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