

2617. Bau- und Niveaulinien. A. Mit Eingabe vom 21. Mai 1947 ersuchte die Bausektion I des Stadtrates Zürich unter Vorlage der Pläne und Vorschriften um Genehmigung des Gemeinderatsbeschlusses vom 21. August 1946 über die Abänderung und Neufestsetzung von Bau- und Niveaulinien und die Einführung einer speziellen Bauordnung für das Gebiet nördlich der Wipkingerbrücke in Zürich 10. Dieser Beschluß wurde im städtischen und kantonalen Amtsblatt vom 4. Oktober 1946 veröffentlicht. Laut dem Zeugnis des Bezirksrates Zürich vom 18. März 1947 sind keine Rekurse mehr anhängig.

B. Die Vorlage bezieht sich auf das verkehrsreiche Straßenkreuz, welches unmittelbar nördlich der Wipkingerbrücke durch die Röschibach- und Hönnggerstraße gebildet wird und eine noch ständig zunehmende Verkehrsbedeutung aufweist. Die Wipkingerbrücke ist neben der etwa 1 km flußaufwärts liegenden Kornhausbrücke die einzige fahrbare Verbindung zwischen den dicht überbauten und teilweise industriereichen nördlichen und westlichen Stadtteilen. Sie hat daher einen erheblichen Anteil des namhaften Lokalverkehrs aus den ausgedehnten Stadtkreisen 3 (Wiedikon), 4 (Außersihl) 5 (Industriequartier), 6 (Untersträß), 9 (Altstetten), 10 (Hönngg) und 11 (Oerlikon-Seebach) zu dienen, der zwangsläufig auch

über das genannte Straßenkreuz geführt wird. Ferner treffen auf dieser Kreuzung verschiedene Richtungen des Durchgangsverkehrs zusammen. Von diesen ist der Straßenzug aus Richtung Winterthur über Buchegg-Wipkingenbrücke-Industriestraße-Baden bzw. Bremgarten vorläufig der wichtigste. Ferner wird die Wipkingenbrücke auch von einem großen Teil des Verkehrs aus der Nordostschweiz nach der Innerschweiz benützt. Dies dürfte nach dem Bau der geplanten Fernverkehrsstraße Zürich-Innerschweiz über Birmensdorf-Affoltern a/A. in vermehrtem Maße der Fall sein, da der Straßenzug Buchegg-Rosengarten-/Röschibachstraße - Wipkingenbrücke-Hardstraße-Albisriederstraße durch eine projektierte Verlängerung vom Krematorium nach dem Triemli an die Birmensdorferstraße angeschlossen werden soll. Für die letztgenannte, noch nicht bestehende Straßenstrecke wurden die Bau- und Niveaulinien mit Regierungsratsbeschluß Nr. 1406 vom 24. April 1947 genehmigt.

Die parallel zur Limmat verlaufende Höggerstraße überquert die beschriebene Durchgangsstraße ca. 80 m nördlich der Wipkingenbrücke. Ihre westliche Teilstrecke gegen Högger weist heute schon eine bedeutende Verkehrsfrequenz auf. Das nach der Stadt führende Teilstück wird nach der Vollendung der im Bau befindlichen Erweiterung seiner Unterführung unter dem Bahndamm Zürich-Oerlikon eine vermehrte Bedeutung als Ausfallstraße erhalten, indem sie der Entlastung der Limmatstraße und des Sihlquais dienen kann.

Diesen bestehenden und vorauszusehenden Verkehrsverhältnissen am nördlichen Brückenkopf in Wipkingen soll durch die vorliegende Eingabe über die Festsetzung und Abänderung von Bau- und Niveaulinien längs den anliegenden Straßen Rechnung getragen werden. Die neuen Baulinien schneiden die vorhandene Überbauung stark an. Letztere ist aber mit Ausnahme des Kirchgemeindehauses veraltet, sodaß die etappenweise Durchführung der Baulinien möglich sein wird. Die bisherigen Straßenführungen wurden grundsätzlich beibehalten.

Die erweiterten Baulinienabstände dienen hauptsächlich zur Verbesserung der Verkehrsübersicht und zur Schaffung der notwendigen Breiten für die Fahr- und Abstellstreifen.

Die Vorlage sieht in erster Linie eine Verbreiterung des Baulinienabstandes der Röschibachstraße zwischen der Limmat und der Höggerstraße von 28 m auf 46 m vor. Damit wird die Möglichkeit zum spätern Ausbau der Brücke auf 6 Fahrspuren erreicht. Zwischen Högger- und Rosengartenstraße bleibt die westliche Baulinie längs des Kirchgemeindehauses unverändert. Durch Zurücklegen der gegenüberliegenden Baulinie um ca. 12,0 m entsteht hier eine platzartige Erweiterung von 35 m Breite, auf der neben dem Straßenverkehr der nötige Raum für die Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel, für Abstellstreifen und Trottoire übrig bleibt.

Kleine Änderungen erfahren auch die Baulinien der Röschibachstraße zwischen Rosengarten- und Habsburgstraße, wo diese beidseitig um 2,0 m zurückverlegt werden. Damit vergrößert sich der Baulinienabstand auf diesem Teilstück von 20 m auf 24 m.

Einen starken Eingriff in die privaten Liegenschaften hat die Verbreiterung des Baulinienabstandes der Höggerstraße zwischen Damm- und Röschibachstraße zur Folge. Die Bauverbotszone wird hier von 13 m auf 24 m mit einer trichterförmigen Erweiterung gegen die Röschibachstraße festgesetzt. Diese neue Anordnung ist durch die bereits erwähnte Verkehrsbedeutung der Höggerstraße begründet und entspricht den vorhandenen Baulinien an ihrer Verlängerung gegen die Stadt. Östlich der Brücke wird längs der Limmat eine neue Baulinie festgesetzt, durch welche ein ca. 10—20 m breiter Uferstreifen als Erholungsanlage freigehalten wird.

Weitere, weniger wichtige Baulinienkorrekturen sind an der Höggerstraße zwischen Breitenstein- und Röschibachstraße und an der Leutholdstraße vorgesehen. Der Vorplatz des Kirchgemeindehauses wird in die neue Platzgestaltung einbezogen, was durch Rückverschiebung der bestehenden Baulinie in der Ecke Röschibach-Höggerstraße auf die Gebäudeflucht erfolgt.

Die Ausbildung der Niveauverhältnisse bot einige Schwierigkeiten, indem die platzartige Erweiterung der Höggerstraße weder ein großes Quer- noch Längsgefälle erhalten darf und die gegebenen Straßenanschlüsse in ungleicher Höhe liegen. Es mußte auch auf die Gefällsverhältnisse der Straßenbahngeleise Rücksicht genommen werden. Gemäß den vorlie-

genden Plänen weichen die neuen Niveaulinien im Mittel um ca. 0,4 m von den bisherigen Straßenhöhen ab. Eine Ausnahme bildet nur die östliche Einmündung der Hönggerstraße in die Röschibachstraße, wo zufolge der Verlegung der Straßenachse eine Auffüllung von 4,0 m Höhe auf einer Länge von ca. 20 m notwendig wird. Zu weiteren Bemerkungen geben die Niveaulinien keinen Anlaß.

Um diese umfangreichen baulichen Maßnahmen auch vom architektonischen Standpunkte aus möglichst befriedigend zu gestalten, hat der Stadtrat eine besondere Bauordnung für das Gebiet des rechtsufrigen Brückenkopfes bei der Wipkingerbrücke erlassen, deren Geltungsbereich in einem besonderen Plane festgelegt ist. Sie enthält Vorschriften über die zulässigen Gebäudehöhen, Dachaufbauten, Formen, Farbgebung und über das zu verwendende Baumaterial. Soweit heute erkennbar, stehen diese Vorschriften mit den kantonalen Gesetzen in Einklang. Besonders erwähnenswert ist die Anordnung einer zweiten Baulinie für Arkadenbauten bei der Einmündung der Breitensteinstraße in die Hönggerstraße. Zu Handen der städtischen Behörden sei darauf hingewiesen, daß die in Artikel 11 vorgesehene Ausnahmekompetenz der Bausektion II nicht zu einer Verletzung der Vorschriften des kantonalen Baugesetzes führen darf.

Der Genehmigung der Vorlage steht nichts entgegen.

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 Beschluß des Gemeinderates Zürich vom 21. August 1946 betreffend die Neufestsetzung und Abänderung von Bau- und Niveaulinien im Gebiete nördlich der Wipkingerbrücke (Breitenstein-Röschibach-Höngger- und Leutholdstraße sowie längs der Limmat östlich der Brücke), Zürich 10, wird gemäß den vorgelegten Plänen genehmigt. Die für das nämliche Gebiet erlassene Bauordnung wird ebenfalls genehmigt.

II. Der Stadtrat Zürich wird eingeladen, vorstehende Genehmigung öffentlich bekannt zu geben und der Baudirektion 12 Exemplare der Spezialbauordnung zuzustellen.

III. Mitteilung an den Stadtrat Zürich unter Rücksendung je eines Exemplares der Pläne und der Bauordnung mit Genehmigungsvermerk, den Bezirksrat Zürich und an die Baudirektion.