



Regierungsratsbeschlüsse seit 1803 online

<http://www.staatsarchiv.zh.ch/query>

Signatur **StAZH MM 3.75 RRB 1947/2511**
Titel **Bau- und Niveaulinien.**
Datum 17.07.1947
P. 1113–1114

[p. 1113] A. Mit Eingabe vom 21. Juni 1946 ersuchte das Bauamt I der Stadt Zürich unter Vortage der Pläne um Genehmigung des Beschlusses des Gemeinderates Zürich vom 8. Februar 1946 über die Festsetzung der Bau- und Niveaulinien für die projektierte Rennbahnstraße sowie über die dadurch bedingte Abänderung der bestehenden Baulinien an der Dörflistraße zwischen Tram- und Wallisellenstraße und bei den Kreuzungen der Tram-, der Wallisellen-, der Siewerd- und der Schärenmoosstraße mit der Dörfli- und der projektierten Rennbahnstraße in Zürich II. Dieser Beschluß wurde im städtischen und kantonalen Amtsblatt vom 22. März 1946 veröffentlicht. Laut dem Zeugnis des Bezirksrates Zürich vom 24. März 1946 gingen gegen die Vorlage keine Rekurse ein.

B. Die industriereichen Außenquartiere Oerlikon und Seebach haben sich seit ihrer Eingemeindung im Jahre 1934 baulich sehr stark entwickelt. Dementsprechend hat auch die Verkehrsbelastung der Schaffhauserstraße zugenommen, welche das auf Stadtgebiet liegende Teilstück der Hauptverkehrsstraße B, Zürich-Ratz, bildet. Außer dem Fernverkehr Zürich-Bülach-Schaffhausen und Zürich-Weiach beansprucht der Ortsverkehr diese Straße in ständig zunehmendem Maße. Obwohl sie von seiten der Stadt in den Zentren von Oerlikon und Seebach in verschiedenen Etappen bereits teilweise erweitert wurde, ist vor auszusehen, daß ihre Leistungsfähigkeit in absehbarer Zeit ganz ausgenützt ist. Dies ergibt sich nicht nur aus ihrem über 2 km langen Verlauf durch das dicht bebaute und verkehrsreiche Gebiet zwischen dem Berninaplatz und dem Katzenbach und durch das Vorhandensein einer Straßenbahnlinie, sondern auch aus dem Umstand, daß infolge der zu ihr quer verlaufenden SBB-Linie Zürich-Winterthur bis heute keine Ausweichmöglichkeit besteht.

Zur Entlastung der Schaffhauserstraße beabsichtigt die Stadt Zürich, westlich und östlich von ihr je einen neuen Straßenzug zu erstellen. Westlich handelt es sich um den Ausbau der streckenweise bestehenden Birchstraße, welche den Ortsverkehr zwischen der Regensbergerbrücke und der Stadtgrenze bei Opfikon-«HohenstiegeIn» aufnehmen soll. Als östliche Entlastungsstraße ist die projektierte Rennbahnstraße vorgesehen, auf die sich die vorliegende Eingabe bezieht. Ihr Ausgangspunkt liegt unmittelbar bei der Rennbahn Oerlikon an der Dörflistraße, von wo sie unter dem Bahndamm Oerlikon-Wallisellen durchgeführt werden soll. Gemäß vorgelegtem Übersichtsplan 1:5000 ist ihre weitere Linienführung durch das künftige Industriegebiet der Stadt und der Gemeinde Opfikon östlich der Bahnlinie Oerlikon-Kloten vorgesehen.

Im Hinblick auf die Fortsetzung der Rennbahnstraße auf dem Gebiet der Gemeinde Opfikon wurde am 20. September 1945 eine Besprechung zwischen Vertretern der Stadt Zürich, der Gemeinde Opfikon und der Baudirektion abgehalten, an welcher der Anschlußpunkt an der Stadtgrenze festgelegt wurde. Auf Ersuchen des Stadtrates Zürich lud die Baudirektion mit Schreiben vom 23. Februar 1946 den Gemeinderat



Opfikon ein, an der geplanten Rennbahnstraße auf ihrem Gemeindegebiet Bau- und Niveaulinien festzulegen. Die Gemeinde konnte bis jetzt dieser Auflage keine Folge geben, da der Bebauungsplan noch im Studium begriffen ist. Im oben erwähnten Übersichtsplan 1:5000 ist angedeutet, daß die Rennbahnstraße bei Glattbrugg über die Glatt hinaus geführt werden soll und erst nach Durchfahrt der Ortschaft in die Schaffhauserstraße, Hauptverkehrsstraße «B», einmündet. Diese Linienführung würde die Durchquerung des ansehnlichen Wohngebietes nördlich der Glatt mit sich bringen, wo der Verkehr mit dem Industriegebiet Störungen verursachen könnte. Ferner ergäbe sich die Notwendigkeit einer neuen Glattbrücke flussaufwärts in nur 200 m Entfernung vom bestehenden Übergang. Schließlich hätte der Anschluß an die Schaffhauserstraße an der Stelle stattzufinden, wo schon die vorgesehene Überlandstraße Aubrugg-Opfikon einmünden soll und die projektierte Zufahrtsstraße nach dem Flughafen Kloten abzweigen wird. Diese Anhäufung von Straßen könnte verkehrstechnisch ungünstige Verhältnisse herbeiführen, da der Knotenpunkt außerhalb der Glattbrücke ohnedies eine starke Belastung erhält. Im Entwurf zum Bebauungsplan von Opfikon ist denn auch vorgesehen, die Rennbahnstraße schon vor Erreichung der Glatt linksufrig an die Schaffhauserstraße anzuschließen. Die Linienführung ist generell so festgelegt, wie sie in der Deckpause zum Übersichtsplan 1:5000 dargestellt ist. Die Abweichung gegenüber dem vom Bebauungsplanbüro der // [p. 1114] Stadt Zürich im Übersichtsplan dargestellten Verlauf hat keinen Einfluß auf die Lage der Baulinien auf Stadtgebiet.

Der Zeitpunkt für den Bau der Rennbahnstraße ist noch unbestimmt. Der Gemeinderat Zürich hat aber deren Bau- und Niveaulinien in vorsorglicher Weise zur Freihaltung ihres Gebietes von Überbauung bereits festgesetzt. Der normale Baulinienabstand beträgt 36 m, welcher für eine 12 m breite Fahrbahn mit beidseitigen Geh- und Radwegen sowie für Vorgärten von je 5 m genügt. Er ist bei der Einmündung in die Dörflistraße und bei den Kreuzungen mit der Wallisellen-, der Siewerd- und der Schärenmoosstraße zur Wahrung der Verkehrsübersicht angemessen erweitert. Im Bereiche der projektierten Unterführung beim Bahndamm ist der Baulinienabstand auf 40 m angesetzt, um diese Durchfahrt in genügender Breite erstellen zu können.

Die Festsetzung der Baulinien für die Rennbahnstraße bedingt die Abänderung der vorhandenen Baulinien längs der Dörfli-, der Tram-, der Wallisellen-, der Siewerd- und der Schärenmoosstraße, soweit diese durch das in Frage stehende Straßenprojekt beeinflußt werden.

Die Niveaulinie der projektierten Rennbahnstraße, welche eine Neigung von 0% bis 2,9% aufweist, gibt zu Bemerkungen keinen Anlaß.

Laut Zuschrift der Finanzdirektion vom 25. Juni 1947 liegt ein verbindliches Angebot der Stadt Zürich vor, die beiden Grundstücke, Kat.-Nrn. 3526 und 3536, die von der projektierten Rennbahnstraße durchschnitten werden, vom Staate zu erwerben. Die Finanzdirektion erklärt sich daher mit der Vorlage einverstanden, so daß der Genehmigung nichts mehr entgegen steht.

Auf Antrag der Baudirektion

beschließt der Regierungsrat:

I. Der Beschluß des Gemeinderates Zürich vom 8. Februar 1946 über die Festsetzung der Bau- und Niveaulinien für die projektierte Rennbahnstraße sowie über die dadurch bedingten Abänderungen der bestehenden Baulinien an der Dörflistraße zwischen



Tram- und Wallisellenstraße und bei den Kreuzungen der Tram-, der Wallisellen-, der Siewerd- und der Schärenmoosstraße mit der Dörfli- und der projektierten Rennbahnstraße, in Zürich II, wird gemäß den vorgelegten Plänen genehmigt.

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

III. Mitteilung an den Stadtrat Zürich unter Rücksendung eines Planexemplares mit Genehmigungsvermerk, den Bezirksrat Zürich, den Gemeinderat Opfikon und an die Baudirektion.

[Transkript: OCR (Überarbeitung: Team TKR)/12.09.2017]