

536. Baulinien. A. Unterm 9. Februar 1900 übermittelt die Bauktion I des Stadtrates Zürich die Bau- und Niveaulinienpläne des Sihlquai von der Zollbrücke bis zur Hardstraße im Industriequartier Zürich III zur Genehmigung.

B. Die Ausschreibung gemäß § 15 des Baugesetzes erfolgte in zwei Teilen im Amtsblatt No. 24 vom 25. März 1898 und No. 47 vom 13. Juni 1899 und es sind laut beigelegtem Zeugnis der Bezirksratskanzlei Zürich vom 8. Februar 1900 gegen die Vorlage keine Rekurse mehr pendent.

Die Baudirektion berichtet:

Der Weisung des Stadtrates ist zu entnehmen, daß der Sihlquai seinerzeit durch die Stadt Zürich nach technischen Grundsätzen angelegt wurde, mit einer Industriegeleiseverbindung vom Bahnhof Zürich aus, damit die Stadt ihr dort gelegenes Grundeigentum zu Industriezwecken verwerten könne. Er folgt von der Zollbrücke abwärts dem linken Ufer der Sihl und der Limmat bis in die Nähe der alten städtischen Gasfabrik, verläßt dann das Ufer und zieht sich in einer Entfernung von etwa 20 m von diesem bis zur Stückfärberei. An dieser Stelle teilt sich der Quai in zwei Äste, wovon der westliche eine Verbindung mit der Hard- und der Hardturmstraße herstellt, der östliche auf einer Rampe nach der Wipfingerbrücke führt.

Der Große Stadtrat hat mit Beschluß vom 5. Februar 1898 die Bau- und Niveaulinien des Sihlquai's festgesetzt und zwar für Strecke von der Zollbrücke bis zur Limmatstraße mit 31,50 m, von da bis zur Klingenstrasse mit 20 m, von da bis zum Eisenbahnviadukt und für die Abzweigung nach der Hardstraße mit 24 m und für die andere Abzweigung nach der Wipfingerbrücke mit 17,50 m Baulinienabstand. Als der Beschluß ausgeschrieben wurde, erhob Weinhändler Karl Rordorf als Eigentümer des Grundstückes Rat. No. 3516 an der Ecke Sihlquai-Äckerstraße Rekurs und verlangte Verringerung des Abstandes von der Klingenstrasse bis zur Hardstraße auf 20 m. Der Rekurs wurde vom Bezirksrat zwar abgewiesen und auch der Regierungsrat wies den Rekurs am 26. Januar 1899 ab, verlangte jedoch, daß der Baulinienabstand von 24 m auch für die Strecke von der Limmatstraße bis zur Klingenstrasse angenommen werde. Ein in diesem Sinne umgearbeiteter Baulinienplan wird nun vorgelegt.

Der Baulinienabstand beträgt nun von der Zollbrücke bis zur Limmatstraße 31,50 m, reduziert sich an der Ausstellungsstraße bis zu 24 m, behält dieses Maß nun bei auf der ganzen Länge auch auf der Abzweigung nach der Hardstraße, während diejenige nach der Wipfingerbrücke mit 17,50 m unverändert bleibt. Die flußseitige Baulinie ist nur eine ideelle, gemäß § 10 des Baugesetzes von der Zollbrücke bis zirka 90 m südöstlich der Fabrikstraße.

Die Niveaulinie, welche mit der bestehenden Straßenplanie durchgehends übereinstimmt, fällt von der Zollbrücke an konstant bis zur Hardstraße und zwar folgendermaßen:

Zollbrücke	Fallen	m
Konradstraße	0,89 ‰ auf	63,95
Ausstellungsstraße	0,43 ‰ „	118,35
Hafnerstraße	0,15 ‰ „	190,85

Gasometerstraße	0,22 ‰	auf	613,00
Fabrikstraße	0,24 ‰	„	229,25
Stadtmühle	0,28 ‰	„	354,60
Gabelung	0,08 ‰	„	163,00
Hardstraße	0,07 ‰	„	118,30

Die Abzweigung zur Wipfingerbrücke fällt von der Gabelung an vorerst mit 0,08 ‰ auf 27 m und steigt alsdann bis zur Brücke 1,22 ‰ auf 89,80 m.

Die Vorlage gibt zu keinen Bemerkungen Anlaß und kann genehmigt werden.

Nach Einsicht eines Antrages der Baudirektion

beschließt der Regierungsrat:

I. Die Bau- und Niveaulinienpläne des Sihlquai von der Zollbrücke bis zur Hardstraße in Zürich III werden gemäß Vorlage genehmigt.

II. Mitteilung an den Stadtrat Zürich unter Beilage je eines Exemplars der genehmigten Pläne und an die Baudirektion mit den übrigen Akten und Plänen.