



Staatsarchiv des Kantons Zürich

Regierungsratsbeschlüsse seit 1803 online

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

Signatur	StAZH MM 3.14 RRB 1900/0606
Titel	Baulinien.
Datum	12.04.1900
P.	213–214

[p. 213] A. Unterm 9. Februar 1900 übermittelt die Bausektion I des Stadtrates Zürich die Bau- und Niveaulinienpläne

- a) der Hellwagstraße, Strecke Badener- bis Hohlstraße,
- b) " Kanzleistraße, " Feld- bis Cypressenstrasse in Zürich III, zur Genehmigung.

B. Die Ausschreibung gemäß § 15 des Baugesetzes erfolgte im Amtsblatt No. 62 vom 4. August 1899, und es sind laut beigelegtem Zeugnis der Bezirksratskanzlei Zürich vom 8. Februar 1900 gegen die Vorlage keine Rekurse mehr pendent.

Die Baudirektion berichtet:

a) Hellwagstraße.

Die Weisung des Stadtrates vom 17. August 1898 sagt:

„Durch die Anlage des neuen Güterbahnhofes der Nordostbahn an der Hohlstraße hat sich der Verkehr in den dahin führenden Straßen ganz bedeutend vermehrt. Die direkten Zufahrten vom ganzen südlichen Stadtgebiet und von dem innern Teil des Kreises III sind die Hohlstraße und die Brauerstraße; Badenerstraße, Schrägweg und Hardstraße führen mehr auf das untere Ende des Güterbahnhofes zu und bedeuten für einen größern Teil des Verkehrs einen ziemlich großen Umweg. Mit der Erstellung der Stauffacherbrücke soll sich der Verkehr nicht nur direkt in die Hohlstraße ziehen, sondern die Badener- und Bäckerstraße sollen durch Uebernahme eines Teiles derselben erstere entlasten. Dazu ist aber eine Querverbindung dieser 3 Straßen auf den Kopf des Güterbahnhofes hinzielend notwendig.“

Es geschieht dies durch die projektierte Hellwagstraße, deren Bau- und Niveaulinienpläne nun vorliegen. Diese Straße zweigt // [p. 214] von der Badenerstraße bei der Einmündung der Seebahnstraße ab, und läuft in einmal gebrochener Linie ungefähr parallel der jetzigen linksufrigen Zürichseebahn auf den Eingang des neuen Güterbahnhofes an der Hohlstraße zu. Die Biegung in den Baulinien liegt hart oberhalb der Kanzleistraße. Der Baulinienabstand ist, entsprechend dem zu erwartenden großen Verkehr, von der Badenerstraße bis zur Kanzleistraße zu 24 m, und von da bis zur Hohlstraße zu 30 m vorgesehen. Die Höhenverhältnisse sind gegeben durch die zu kreuzenden Straßen.

Die Niveaulinie fällt von der Badenerstraße bis zur Kanzleistraße mit 1,17%, von da bis zur Bäckerstraße mit 0,47%, und schließlich bis zur Hohlstraße mit 0,38%.

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

b) Kanzleistraße.

Die Weisung des Stadtrates vom 17. August 1898 sagt:

„Die Bau- und Niveaulinien der Kanzleistraße sind durch Beschluß des Großen Stadtrates vom 10. Januar 1895 auf der Strecke Badenerstraße–linksufrige Seebahn festgesetzt worden, fanden jedoch keine weitere Behandlung, infolge Rekurses der Nordostbahn, und der noch immer schwebenden Frage der zukünftigen Führung der linksufrigen Seebahn. Inzwischen wurde im Quartierplanverfahren die Strecke Langstraße–Feldstraße der Kanzleistraße festgesetzt, und am 17. März 1898 regierungsrätlich genehmigt; die Anfangsstrecke Badenerstraße–Langstraße kann vom Regierungsrat ebenfalls genehmigt

werden. Es fehlt somit nur noch die in Vorlage kommende Endstrecke Feldstraße–Cypressenstraße.“

„Die Baulinienaxe dieser Strecke läuft in gerader Fortsetzung von der Feldstraße bis zur Kreuzung mit dem Schrägweg, und unter Anlehnung der westlichen Baulinie an die daselbst bereits bestehenden Häuser leicht nach Osten abbiegend in die Cypressenstraße.“

„Der Baulinienabstand beträgt auf der vom Regierungsrat am 17. März 1898 genehmigten Strecke von der Langstraße bis zur Feldstraße 15 m, und ist noch sofortgesetzt bis zur Pflanzschulstraße. Von hier bis zur Cypressenstraße erhalten die Baulinien 17,5 m Abstand. Die Höhenlage war zu bestimmen einmal im Zusammenhang mit den kreuzenden Straßen, im weitem wurde bei der Kreuzung der linksufrigen Zürichseebahn die Höhengcote 412,65 der Nordostbahn für Unterführung bei Ausführung der Hochbahn angenommen. So fällt die Niveaulinie von der Feldstraße bis zur Hellwagstraße mit 0,48%, steigt von da bis zum Schrägweg mit 0,98%, und fällt schließlich bis zur Cypressenstraße mit 0,29%.“

Auch diese Vorlage gibt zu keinen weiteren Bemerkungen Anlaß und kann genehmigt werden.

Nach Einsicht eines Antrages der Baudirektion
beschließt der Regierungsrat:

I. Die Bau- und Niveaulinien der eingangs erwähnten Straßen in Zürich III (Außersihl) werden genehmigt.

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

[Transkript: OCR (Überarbeitung: Isz)/20.06.2014]