



## Staatsarchiv des Kantons Zürich

Regierungsratsbeschlüsse seit 1803 online

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

---

Signatur	<b>StAZH MM 3.14 RRB 1900/0915</b>
Titel	<b>Baulinien.</b>
Datum	25.05.1900
P.	303

[p. 303] A. Unterm 9. Februar 1900 übermittelt die Bausektion I des Stadtrates Zürich die Bau- und Niveaulinien folgender Straßen zur Genehmigung:

1. Neuer Arm der Bergstraße, Strecke Dolderstraße bis Sprensenbühl, Kreis V.
2. Hochstraße, Vogelsangweg bis Kirche Fluntern mit Einmündung der Gloriastraße Kreis IV und V.
3. Bergstraße, Kirche Fluntern bis Sprensenbühl, Kreis V.

B. Die Ausschreibung gemäß § 15 des Baugesetzes erfolgte im Amtsblatt No. 93 vom 19. November 1897 und es sind laut beigelegtem Zeugnis der Bezirksratskanzlei Zürich vom 8. Februar 1900 gegen die Vorlage keine Rekurse mehr pendent.

Die Baudirektion berichtet:

### 1. Neuer Arm der Bergstraße:

Die Strecke der Bergstraße zwischen der Dolderstraße und dem Sprensenbühl entspricht der Bedeutung der Straße weder in Bezug auf die Richtung, noch auf das Niveau. Die Richtung zeigt unregelmäßige Linien und das Niveau enthält Gegensteigungen bis auf 7%. Es ist daher in der Vorlage für diese Teilstrecke eine Abzweigung von der bisherigen Richtung festgelegt. Dieselbe zweigt bei der Dolderstraße von der Bergstraße ab, zieht sich südwärts durch die dortigen Reben, durchschneidet die Rütigasse in deren Niveau, geht in einen Damm über, um die Dolderbahn zu überschreiten und erreicht in einer Richtungsänderung nach Süden die Bergstraße in der Nähe der Sprensenbühlstraße wieder; der Abstand der Baulinien ist zu 20 m angesetzt. Die Länge der neuen Linie beträgt 372 m und das Gefälle 2,21% von der Dolderstraße an. Die Dolderbahn wird mit einer Eisenkonstruktion überschritten. Die bisherige Niveaulinie der obern Klosbachstraße wird abgeändert. Dieser Maßregel steht aber nichts entgegen, da längs der in Betracht kommenden Strecke noch keine Häuser erstellt sind. Im Normalprofil dieser Strecke sind eine 8 m breite Fahrbahn, je 3 m Trottoirs und 3 m Vorgärten angenommen.

### 2. Hochstraße mit Einmündung der Gloriastraße.

An der Hochstraße bestehen bereits Baulinien und zwar vom 6. September 1879, 26. Mai 1887 und 30. März 1889 mit Abstand von 15–18 m. Die Stadtbehörde empfindet aber das Bedürfnis, diese Baulinien zu erweitern; dementsprechend erhalten dieselben gemäß Vorlage auf der ganzen Länge 24 m Abstand. Die Hauptrichtung der Baulinien folgt derjenigen der Straße, doch war eine gleichmäßige Teilung von der Axe aus unmöglich und werden 5 Häuser neu angeschnitten. Zwischen der Hinter- und der Mittelbergstraße beschreibt die Hochstraße ein starkes S, von dessen Mitte der Haldeliweg steil nach Südwest abfällt. Die Gestaltung dieses Teiles bereitet Schwierigkeiten, da der Verkehr in Zukunft eine größere Straßenbreite erheischen wird und die Baulinie auf der Bergseite mit Rücksicht auf die der angrenzenden Liegenschaften und

die Nähe der bergwärts folgenden Gladbachstraße der Straßenaxe so viel als möglich angenähert werden muß.

Die Niveaulinie paßt sich unter etwelcher Korrektur sonst im Wesentlichen den bestehenden Straßenplänen an und hat ihre Maximalsteigung von der Haldenbachstraße an südlich mit 52‰ auf 64 m Länge.

#### Einmündung der Gloriosastraße.

Die vom Regierungsrat am 26. Mai 1887 genehmigten Baulinien der Gloriosastraße (früher Bergstraße benannt) reichen nur bis zur Grenze des Schulareals, zirka 40 m westlich der Kirche und werden mit gegenwärtiger Vorlage in gleicher Flucht und mit gleichem Baulinienabstand von 20 m bis in die Hochstraße fortgeführt.

#### 3. Bergstraße.

Auf der Strecke vom Anfange bis zu km 3,5 sind der Bodengestalt wegen die Baulinien unsymmetrisch zur bestehenden Axe gezogen.

Von km 3,5 bis km 4 ist auf die Gebäude des Spiegelhofes größtmögliche Rücksicht genommen.

Vom km 4 bis km 6,5 sind die Baulinien symmetrisch verteilt, entsprechend der Führung der Straße auf dem Damme. Bei km 6 zweigt sich der neu zu bauende Arm ab. Es ist deshalb das südliche Endstück der alten Bergstraße von km 6,5 bis km 10,5 als Straße zweiter Ordnung behandelt und ihm ein Baulinienabstand von 17,5 m gegeben.

Von km 6,5 bis 7,3 erhebt sich auf der Bergseite eine große Stützmauer, deren Entfernung vermieden werden kann. Das Projekt ist so beschaffen, daß bei Belassung der Mauer ein Abstand von 10 m zwischen derselben und der südwestlichen Baulinie verbleibt.

Von km 7,5 bis an km 10,5 sind die Baulinien so symmetrisch als möglich zur jetzigen Axe gezogen; von der Wiedervereinigung mit dem neuen Arm bis zur Einmündung der Sprensenbühlstraße ist die Baulinie auf der Bergseite so weit zurückgelegt, daß sich bei symmetrischer Führung ein Abstand derselben von 20 m bildet.

Die Niveaulinie stimmt unter Ausnahme von zwei kurzen Korrekturen mit der bestehenden Straßenplanie überein. Sie fällt von der Zürichbergstraße mit 68, 40, 6, 50 und 20‰ bis zur Dolderstraße, wo eine Steigung von 72‰ auf 80 m folgt. Nach Uebergang der Rütistraße folgt ein Gefäll von 50‰, dann eine 77,5 m lange Horizontale und schließlich wieder Gefälle von 67, 60, 4 und 15‰ bis zur Sprensenbühlstraße. Die Vorlagen geben zu keinen Bemerkungen Anlaß und können genehmigt werden.

Nach Einsicht eines Antrages der Baudirektion  
beschließt der Regierungsrat:

I. Die Bau- und Niveaulinien der eingangs erwähnten Straßen in Zürich IV und V werden genehmigt.

II. Mitteilung an den Stadtrat Zürich unter Retourgabe je eines genehmigten Planexemplares und an die Baudirektion mit den übrigen Plänen und Akten.

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