



Regierungsratsbeschlüsse seit 1803 online

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

Signatur **StAZH MM 3.18 RRB 1904/0130**

Titel **Baulinien.**

Datum 28.01.1904

P. 59–60

[p. 59] A. Durch Beschluß des Großen Stadtrates vom 13. Dezember 1902 wurden die Bau- und Niveaulinien der Burghölzlistraße zwischen Forch- und Lenggstraße, sowie die abgeänderten Niveaulinien der Hammerstraße festgesetzt.

Die Ausschreibung im Sinne von § 15 des Baugesetzes erfolgte im Amtsblatt Nr. 11 vom 6. Februar 1903. Einen Rekurs des Fritz Meier-Fierz hat der Regierungsrat mit Beschluß Nr. 1735 vom 22. Oktober 1903 zweitinstanzlich abgewiesen und gleichzeitig den Stadtrat eingeladen, die Frage einer bessern Einmündung der Burghölzlistraße in die Hammerstraße noch zu prüfen.

B. Mit Eingabe vom 27. November 1903 übermittelt die Bausektion I des Stadtrates Zürich die Bau- und Niveaulinienpläne der genannten Straßen und beantragt Genehmigung derselben. Der Vorlage ist eine Planskizze beigelegt über die Abänderung der Baulinien der Burghölzlistraße beim Anschluß an die Hammerstraße im Sinne des zitierten Regierungsbeschlusses.

Die Bausektion bemerkt dazu folgendes:

Ungeachtet einer derartigen Baulinienänderung sei eine andere oder gar bessere Verbindung der Burghölzlistraße mit der Hammerstraße nicht denkbar; denn es müsse die Fahrbahn möglichst weit in die Spitze gezogen werden, wenn man einen vorteilhaften Übergang erzielen wolle. So wie es vorgesehen sei, würde die 4,5-prozentige Steigung der Hammerstraße mit 3,5% in der Kurve in die 5-prozentige Steigung der Burghölzlistraße übergeleitet.

Wollte man auf kürzerem Wege in die Hammerstraße einmünden, so hätte das eine wesentliche Verschlechterung der Steigung in der Kurve zur Folge und auch die Verhältnisse für den Verkehr in die Forch- und projektierte Sempacherstraße würden ungünstiger. Einzig für den Fußgängerverkehr könnte bei einer Zurücklegung der Baulinie an der Ecke Hammer-Burghölzlistraße eine etwelche Abkürzung des Weges erreicht werden. Dieser Vorteil sei aber nicht von der Tragweite, daß der Stadtrat es für durchaus nötig erachte, mit der Baulinie noch weiter in das Privateigentum einzuschneiden, ganz abgesehen davon, daß eine Änderung zuerst wieder vom Großen Stadtrat festgesetzt und ausgeschrieben werden müßte. Aus verkehrstechnischen Gründen sollte deshalb von einer Änderung der Baulinie abgesehen und die ursprüngliche Vorlage gutgeheißen werden.

Die Baudirektion berichtet:

1. Die Untersuchungen des städtischen Tiefbauamtes über Verbesserung der Einmündung in die Hammerstraße haben kein befriedigendes Resultat ergeben. Würde z. B. die den jetzigen Winkel abschneidende Baulinie um zirka 14 m zurückgelegt, so ergäbe sich in der zurückgelegten Baulinie von der Burghölzlistraße zur Hammerstraße ein Gefäll von 10%. Die Abkürzung könnte somit nur von Fußgängern benutzt werden



und betrüge auch nur zirka 15 m. Für Fuhrwerke hätte die Änderung gar keinen Wert. Um das Gefäll um den spitzen Winkel herum auf ein für den Fuhrwerkverkehr angängiges Maß zu reduzieren, müßten an den Niveaulinien der einen oder andern Straße oder beider zusammen erhebliche und bedeutende Mehrkosten verursachende Änderungen vorgenommen werden. Es dürfte deshalb die im Regierungsbeschluß Nr. 1735 vom 22. Oktober 1903 gemachte Anregung fallen gelassen werden.

2. Die Burghölzlistraße geht von der projektierten Hammerstraße bei der Einmündung in die Forchstraße aus, überschreitet den Wehrenbach, biegt dann auf dem linken // [p. 60] Ufer fast rechtwinklig gegen Südosten ab, erreicht auf der Höhe des Burghölzliplateaus den Buchenweg, folgt diesem längs dem Anstaltsgebiete und mündet bei der Kreuzung der Balgrist- und der Lenggstraße in diese aus. Der Baulinienabstand beträgt 20 m. Das Querprofil der Straße ist noch nicht festgesetzt. Die Niveaulinie liegt von der Abzweigung von der Forchstraße (Cote 452,53) bis Mitte Hammerstraße auf zirka 30 m Länge horizontal, steigt dann mit 5% gegen den Buchenweg (Cote 463,99) und von da nach einer längeren Ausrundung mit 1,25% bis zur Lenggstraße.

3. Durch die Burghölzlistraße wird eine direkte Verbindung zwischen den oberen Partien des Plateaus östlich vom Burghölzli und dem oberen Teil von Zollikon mit der Forchstraße hergestellt; sie bildet demnach eine ziemlich wichtige Verkehrslinie nach dem Innern der Stadt und mußte deshalb darauf gesehen werden, derselben möglichst günstige Gefällsverhältnisse zu geben. Um dies zu erreichen, erachtete der Stadtrat es für zweckmäßig, die vom Regierungsrat mit Beschluß Nr. 1130 vom 29. Juni 1895 genehmigte Niveaulinie der projektierten Hammerstraße abzuändern. Nach der Vorlage steigt die Hammerstraße von der Drahtzugstraße (Cote 434,09) bis zur Burghölzlistraße (Cote 452,53) mit 2,14 und 4,50% und fällt dann bis zur Forchstraße (Cote 452,47) mit 0,4% ab, während die früher genehmigte Niveaulinie von der Drahtzugstraße aus mit 2,1 und 3,4% bis zur Forchstraße anstieg.

4. Gemäß dem beigelegten Zeugnis der Bezirksratskanzlei Zürich vom 28. November 1903 sind gegen diese Projekte keine Rekurse mehr pendent und können dieselben genehmigt werden.

Nach Einsicht eines Antrages der Baudirektion

beschließt der Regierungsrat:

I. Die Bau- und Niveaulinien der Burghölzlistraße von der Forchstraße bis zur Lenggstraße und die abgeänderte Niveaulinie der Hammerstraße von der Drahtzug- bis zur Forchstraße im Kreise V werden genehmigt.

II. Mitteilung an den Stadtrat Zürich unter Zustellung je eines der genehmigten Planexemplare, an den Bezirksrat Zürich und an die Baudirektion.

[Transkript: OCR (Überarbeitung: Team TKR)/24.03.2017]