



## Regierungsratsbeschlüsse seit 1803 online

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

Signatur                    **StAZH MM 3.19 RRB 1905/0860**  
Titel                        **Baulinien.**  
Datum                      08.06.1905  
P.                            310

[p. 310] A. Mit Zuschrift vom 26. Mai 1905 übermittelt die Bausektion I des Stadtrates Zürich die Bau- und Niveaulinienpläne folgender Straßen zur Genehmigung:

a) Die abgeänderten Bau- und Niveaulinien einer vom Ende der Sihlhofstraße an der Bahnhofstraße zur Limmat führenden Straße bis an die geplante Kreuzung der Lindenhofstraße.

b) Die abgeänderten Baulinien für die Ost- und Westseite des Werdmühleplatzes.

B. Die Ausschreibung im Sinne von § 15 des Baugesetzes erfolgte im Amtsblatt Nr. 9 vom 31. Januar 1905 und sind laut beigelegtem Zeugnis der Bezirksratskanzlei Zürich vom 22. Mai 1905 keine Rekurse mehr pendent.

Hierorts erfolgten keine Einsprachen.

Die Baudirektion berichtet:

1. Die Bau- und Niveaulinien für die Fortsetzung der Sihlhofstraße von der Bahnhofstraße bis zur Limmat beim obern Mühlesteig sind mit Beschluß des Regierungsrates vom 8. August 1901 genehmigt worden, ebenso diejenigen der Werdmühlestraße und des Werdmühleplatzes.
2. Nach der Vorlage handelt es sich um die Abänderung der Baulinien der verlängerten Sihlhofstraße von der Bahnhofstraße bis zur projektierten Lindenhofstraße und der Niveaulinie derselben vom Werdmühleplatz bis zur Limmat. Gleichzeitig erfahren die Baulinien des Werdmühleplatzes eine Abänderung.
3. Das 30 m lange Teilstück der verlängerten Sihlhofstraße bei der Abzweigung von der Bahnhofstraße erleidet keine Änderung. Von da an ist die Axe der Straße gegenüber dem früheren Projekt etwas gegen Süden abgedreht; diese Drehung würde am linken Limmatufer ca. 12 m betragen. Die Baulinien sind nun vom Drehpunkt bis zum Werdmühleplatz, d. h. auf 40 m Länge parallel der Straßenaxe gezogen und erhalten von derselben wie früher 10 m Abstand, sind demnach 20 m voneinander entfernt. Für die Fortsetzung ist die südliche Baulinie um 11 m weiter zurückgelegt, hat also bis zur projektierten Lindenhofstraße 21 m Abstand von der Straßenaxe. Die beiden parallelen, aber verschobenen Baulinienabschnitte sind rechtwinklig miteinander verbunden und es entspricht diese 11 m lange Verbindungslinie der verlängerten westlichen Baulinie des Werdmühleplatzes. Das kurze Teilstück der nördlichen Baulinie der verlängerten Sihlhofstraße zwischen Werdmühleplatz und der projektierten Überführung der Lindenhofstraße ist ebenfalls 21 m von der Straßenaxe und somit 42 m von der gegenüberliegenden südlichen Baulinie entfernt.

Die Niveaulinie fällt von der Bahnhofstraße auf 80 m Länge mit 1,29%, ist also auf dieser Strecke identisch mit der bereits genehmigten Niveaulinie; von da an fällt sie mit 0,65% auf 54 m Länge, liegt dann 53 m horizontal und fällt mit 1,157% gegen die



Limmat. Früher hatte man auf dieser Strecke eine Horizontale von zirka 150 m Länge mit einer 1,4%igen Rampe gegen die Limmat hin.

4. Die westliche Baulinie des Werdmühleplatzes wurde wieder rechtwinklig zur abgeänderten nördlichen Baulinie der verlängerten Sihlhofstraße gezogen, was gegenüber der frühern Annahme eine ganz kleine Drehung zur Folge hatte, welche bei der Sihlhofstraße etwa 1 m in westlicher, bei der Werdmühlestraße zirka 1,5 m in östlicher Richtung beträgt. Die gegenüberliegende östliche Baulinie hat nunmehr 36 statt bloß 18 m Abstand von der westlichen und wäre nicht mehr als ideale Baulinie im Sinne von § 10 des Baugesetzes zu betrachten.

5. Der Weisung des Stadtrates an den Großen Stadtrat ist zu entnehmen, daß diese Änderungen durch die von Prof. Gull projektierte Überbauung des Ötenbachareals bedingt wurden. Nach diesem Projekte sei die Fortsetzung der Sihlhofstraße am Schipfequai mit Gebäuden überbaut, indem die Straße unter dem Mittelstück der für die Aufnahme der städtischen Verwaltung geplanten Gebäude durchgeht; es könne daher auf dieser Strecke nicht von eigentlichen Baulinien, an welche die Gebäude gestellt werden sollen, die Rede sein.

Deswegen sei auch in der Vorlage für die Strecke Werdmühleplatz-Schipfequai bloß die zukünftige Straßenbreite punktiert eingetragen und seien nur für die Strecke Balmhofstraße-Werdmühleplatz eigentliche Baulinien aufgestellt. Ferner sei nach dem neuen Projekte von Prof. Gull die Rampenstraße, welche vom Beatenplatze längs der Südostseite der Werdmühlestraße ansteigt und über die Sihlhofstraße hinweg nach der Ötenbachgasse führen soll (Fortsetzung der Lindenhofstraße), etwas weiter vom Werdmühleplatz zurückgelegt worden, als dieses früher der Fall war. Zwischen den Werdmühleplatz und die projektierte Lindenhofstraße hinein sei ein kleiner Baublock projektiert. Derselbe begrenze mit seinem südwestlichen Ende einerseits den Werdmühleplatz und anderseits die Sihlhofstraße, bevor diese unter die überführte Lindenhofstraße tritt. Diese Baulinienecke soll in der Vorlage festgelegt werden, damit sowohl die Sihlhofstraße als der Werdmühleplatz vollständig durch Baulinien abgegrenzt seien.

6. Hierorts sind gegen diese Änderungen keine Einwendungen zu machen.

Nach Einsicht eines Antrages der Baudirektion

beschließt der Regierungsrat:

I. Die abgeänderten Bau- und Niveaulinien folgender Straßen in Zürich I werden genehmigt:

- a) Die Baulinie der verlängerten Sihlhofstraße gegen die Limmat bzw. den Schipfequai, von der Bahnhofstraße bis zur projektierten Überführung der Lindenhofstraße mit 20 und 42 m Abstand.
- b) Die Niveaulinie der verlängerten Sihlhofstraße von der Bahnhofstraße bis zur Limmat.
- c) Die Baulinien des Werdmühleplatzes zwischen der Werdmühlestraße und der verlängerten Sihlhofstraße mit 36 m Abstand.



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

[*Transkript: OCR (Überarbeitung: Team TKR)/07.04.2017*]