



Regierungsratsbeschlüsse seit 1803 online

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

Signatur **StAZH MM 3.26 RRB 1912/2640**

Titel **Bau- und Niveaulinien.**

Datum 31.12.1912

P. 945–946

[p. 945] Mit Eingabe vom 13. Dezember 1912 übermittelte die Bausektion I des Stadtrates Zürich im Doppel die abgeänderten Bau- und Niveaulinienpläne der Schweighofstraße von der Friesenbergstraße bis zur Ütlibergbahn zur Genehmigung.

Die Vorlage wurde am 14. September 1912 vom Großen Stadtrat festgesetzt und am 19. November 1912 im kantonalen und im städtischen Amtsblatt ausgeschrieben. Die Einsprachefrist endigte am 2. Dezember 1912. Laut Zeugnis der Bezirksratskanzlei Zürich sind gegen die Vorlage keine Rekurse eingegangen.

Die bestehenden Bau- und Niveaulinien der Ringstraße, jetzt Schweighofstraße genannt, zwischen Albisrieder- und Ütlibergstraße, wurden durch Regierungsratsbeschluß Nr. 1226 vom 10. Juni 1899, die Niveaulinie der Friesenbergstraße von der Schweighofstraße aufwärts durch Regierungsratsbeschluß Nr. 060 vom 8. April 1903 und die abwärts mit Regierungsratsbeschluß Nr. 2201 vom 2. November 1899 genehmigt.

Die Abänderung dieser genehmigten Vorlage ist in der Weisung des Stadtrates an den Großen Stadtrat, Nr. 450, vom 12. Juni 1912, wie folgt erläutert und begründet:

Die Studien des Hochbauamtes für die Überbauung des städtischen Friesenbergareals ergaben die Wünschbarkeit einer etwelchen Verlegung der Schweighofstraße zwischen Döltshi- und Friesenbergstraße. Durch die mit der inneren Aufschließung des Terrains zusammenhängenden Vorschläge für die Abänderung der Baulinien soll in die lange gerade Linienführung eine Abwechslung gebracht und eine wirkungsvollere Überbauung dieser Partie des Ütlibergabhanges ermöglicht werden.

Die Baulinien der Schweighofstraße, welche geändert werden sollen, liegen ganz in städtischem Land. Bei der Kreuzung mit der Friesenbergstraße sollen die bisherigen Baulinienabschrägungen aufgehoben und die Baulinien senkrecht zu den beiden Straßen gezogen werden. Durch eine wesentliche Verschiebung der Baulinienachse und der westlichen Baulinie um 23 m nach Westen und Ziehung der östlichen Baulinie auf 44 m // [p. 946] Abstand von dieser entsteht auf der Nordseite der Friesenbergstraße eine Platzanlage von 60 m Länge zwischen den Baulinien, so daß der Verkehr leicht in die versetzte Fortsetzung der Schweighofstraße übergeleitet werden kann. Der für die Schweighofstraße angenommene Baulinienabstand von 24 m ist im allgemeinen auch bei der verlegten Strecke beibehalten. Eine Verengung auf 21 m auf eine Länge von 30 m tritt anschließend an den Platz an der Friesenbergstraße durch Verschiebung der östlichen Baulinie um 3 m ein und bei der Ausmündung auf die Platzanlage an der Ütlibergbahn/Döltschistraße wird durch beidseitige Verschiebung der Baulinien um je 3 m auf 40 m Länge eine Verengung des Baulinienabstandes auf 18 m gebildet. Durch die Zurücklegung des Anschlusses der in der Vorlage punktiert angedeuteten Diagonalstraße an die Schweighofstraße wird eine bis zur



Ütlibergbahnachse gemessene 68 m lange, rechteckige Platzanlage gebildet. Da hier früher oder später eine Haltestelle der Ütlibergbahn errichtet werden dürfte, ist die Projektierung eines größeren Platzes an dieser Stelle gerechtfertigt.

Der Einfluß auf die Niveaulinie ist nicht von großer Bedeutung. Vom Borrweg bis zur Friesenbergstraße wird die genehmigte, mit 1,7% fallende Nivellette auf 1,5% Gefälle gehoben, womit der Platzübergang in die bergwärts verschobene Schweighofstraße nördlich der Friesenbergstraße mit 0,73% Steigung möglich wird. Die Niveaulinie der bergwärts verschobenen Schweighofstraße zweigt mit 1% Gefälle von der Friesenbergstraße ab; durch eine 90 m lange Ausrundung wird der Übergang in ein Gefälle von 4,5% auf 139 m Länge vermittelt und eine weitere Ausrundung von 40 m Länge schließt an das genehmigte Niveau bei der Kreuzung mit der Ütlibergbahn an.

Die Baulinienverschiebung bei der Kreuzung mit der Friesenbergstraße übt naturgemäß einen Einfluß auf die am 8. April 1903 genehmigte Niveaulinie der letztern aus. Da der projektierte Platz an der Friesenbergstraße unmöglich in dem großen Quergefälle der letztern angelegt werden kann, war eine Hebung der Friesenbergstraße notwendig, die sich bis zum Anschlüsse an das genehmigte Niveau auf 130 m talwärts erstreckt und die bisherige Steigung von 7,5% auf 8% erhöht. Bergwärts der Schweighofstraße ist der Wiederanschluß an das genehmigte Niveau auf kurze Strecke möglich.

Auf den Antrag der Baudirektion

beschließt der Regierungsrat:

I. Die Baulinien der Schweighofstraße zwischen Friesenbergstraße und Ütlibergbahn, sowie die Niveaulinie zwischen Borrweg und Ütlibergbahn und die Niveaulinie der Friesenbergstraße von 130 m unterhalb bis etwa 70 m oberhalb der Schweighofstraße werden aufgehoben und die neuen Festsetzungen durch den Stadtrat Zürich vom 14. September 1912 genehmigt.

II. Mitteilung an den Stadtrat Zürich unter Rücksendung eines genehmigten Plandoppels und an die Baudirektion.

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