



Regierungsratsbeschlüsse seit 1803 online

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

Signatur **StAZH MM 3.31 RRB 1917/1286**
Titel **Baulinien.**
Datum 16.05.1917
P. 429–431

[p. 429] A. Mit Eingabe vom 16./24. Februar 1917 ersucht die Bausektion I des Stadtrates Zürich um Genehmigung der Pläne über die Neufestsetzung und Abänderung der Bau- und Niveaulinien der öffentlichen Straßen längs der projektierten Verlegung der linksufrigen Zürichseebahn im Stadtkreise 4, nämlich:

a) Der Straßen rechts der Bahn von der Hohlstraße bis zur Badenerstraße:

1. Projektierte Parallelstraße II längs der Bahn von der Hohlstraße bis zur Badenerstraße; // [p. 430]
2. der Hellwagstraße, von der Hohlstraße, bis zur Sihlfeldstraße;
3. der Platzanlage Sihlfeld-, Bäcker- und Zypressenstraße;
4. der Zypressenstraße von der Ernastraße bis zur Sihlfeldstraße.

b) Der Straßen links der Bahn von der Langstraße bis zur Badenerstraße:

1. Der verlängerten Lagerstraße von der Langstraße bis Hohlstraße;
2. der Langstraße von der Schöneeggstraße bis zur Unterführung;
3. der projektierten Parallelstraße I längs der Bahn;
4. der Pflanzschulstraße von der Hohlstraße bis zur Badenerstraße;
5. der Feldstraße von der Hohlstraße bis zur Badenerstraße.

c) Der Straßen, die die Bahn kreuzen:

1. Der Brauerstraße von der Feldstraße bis zum Zollgebäude;
2. der Hohlstraße von der Feldstraße bis zur Hellwagstraße;
3. der Bäckerstraße von der Pflanzschulstraße bis zur Parallelstraße I und von der Parallelstraße II bis zur Sihlfeldstraße;
4. der Kanzleistraße von der Parallelstraße, II bis zur Sihlfeldstraße.

d) Der Badenerstraße von der Kalkbreite- bis zur Sihlfeldstraße.

e) Der Sihlfeldstraße von der Badener- bis zur projektierten Hellwagstraße.

Die Bausektion I teilt, mit, die Vorlage sei am 5. April 1916 vom Großen Stadtrate festgesetzt und am 4./8. August 1916 im städtischen und kantonalen Amtsblatte ausgeschrieben worden. Es hätten dagegen an den Bezirksrat rekurriert Meyer-Müller als Beirat von J. Müller-Villiger, die Immobiliengenossenschaft Wieding, Fr. Dünnhaupt, R. Öchsler Erben, die Erben von J. Fries und die, Kreisdirektion III der schweizerischen Bundesbahnen. Die sämtlichen Rekurse seien teils durch Rückzug, teils durch Entscheide des Bezirks- und Regierungsrates erledigt worden.

In den Plänen seien die Baulinien längs des Gebietes, das nach dem Vorprojekte für die Erweiterung des Hauptbahnhofes Zürich erst künftighin Bahngebiet werde, bereits als ideale Baulinien eingetragen, obwohl das Expropriationsverfahren von den



Bundesbahnen noch nicht eingeleitet worden sei. Im Falle der Genehmigung dieser Baulinien als ideale würde sie Projekten für Bauten in diesem Gebiete bis zur Einleitung der Expropriation die baupolizeiliche Genehmigung gleichwohl erteilen und es bis dahin den Bundesbahnen überlassen, gütlich oder mittelst Zwangsenteignung die Erstellung der Bauten auf künftigen Bahngebieten zu verhindern.

B. Mit den Bau- und Niveaulinienplänen legt die Bausektion I ein Zeugnis der Bezirksratskanzlei Zürich ein, datiert den 19. Februar 1917, aus dem sich ergibt, daß beim Bezirksrat gegen die Bau- und Niveaulinien der öffentlichen Straßen längs der projektierten Verlegung der linksufrigen Zürichseebahn im Kreise 4 keine Rekurse mehr anhängig sind. Auch beim Regierungsrate sind keine Rekurse gegen die projektierten Baulinien mehr pendent.

Die Baudirektion berichtet:

1. Die Vorlagen umfassen die Bau- und Niveaulinien

- a) der Straßen rechts der Bahn von der Hohlstraße bis zur Badenerstraße,
- b) der Straßen links der Bahn von der Langstraße bis zur Badenerstraße,
- c) der Straßen, die die Bahn kreuzen,
- d) der Badenerstraße von der Kalkbreite- bis zur Sihlfeldstraße,
- e) der Sihlfeldstraße von der Badenerstraße bis zur projektierten Hellwegstraße.

Von den neu festgesetzten Baulinien sind als ideale bezeichnet in den Abschnitten

- a) die nördliche Baulinie der projektierten Verlängerung der Lagerstraße bis zur Hohlstraße und die nordwestliche Baulinie der projektierten Parallelstraße, I von der Hohlstraße bis zur Badenerstraße;
- b) die südöstliche Baulinie der projektierten Parallelstraße II von der Hohlstraße bis zur Badenerstraße;
- c) die Baulinien der Langstraße von der Lagerstraße bis zur Zollstraße mit Ausnahme eines kurzen Teilstückes der westlichen Baulinie an der Ecke Langstraße-projektierte Lagerstraße.

Soweit nun diese ideellen Baulinien auf Gebiet gezogen sind, das noch nicht Eigentum der S. B. B. ist, erklärt die Bausektion I des Stadtrates, bis zur Einleitung des Expropriationsverfahrens allfälligen Bauprojekten solange die baupolizeiliche Bewilligung erteilen zu wollen, als nicht die Expropriation eingeleitet sei. Die Kreisdirektion III der

S. B. B. erklärt sich sachlich mit der Auffassung der Bausektion einverstanden.

Der Genehmigung der als ideell bezeichneten Baulinien stehen keine formellen Hindernisse im Wege, da nach der Erklärung der Bausektion I eine Schädigung berechtigter Interessen der Grundeigentümer nicht eintreten kann.

2. Materiell enthalten die Vorlagen eine Ergänzung des Bebauungsplanes mit Rücksicht auf die Umgestaltung, die sich in Bezug auf die Einteilung des Baugebietes im Stadtkreise 4 längs der linksufrigen Zürichseebahn ergibt. Durch die Schaffung von zwei Parallelstraßen längs der Bahn zwischen der Badenerstraße und der Hohlstraße, ferner durch die Verlängerung der Lagerstraße bis zur Parallelstraße I wird ein durchgehender Verkehr zwischen dem Bahnhofquartier und der Badenerstraße ermöglicht. Die Erweiterungen der Bahnkreuzungen (Hohlstraße, Bäckerstraße,



Kanzleistraße) vermitteln ferner den Verkehr mit den äußeren Teilen des Stadtkreises 4. Der Regierungsrat hat sich bereits in seinem Beschlusse Nr. 324 vom 8. Februar 1917 dahin ausgesprochen, daß die projektierte Ergänzung des Bebauungsplanes als zweckmäßige Lösung zu betrachten sei. Die nähere Prüfung der Baulinienvorlagen ergibt zudem auch eine gute Einteilung der neuen Baublöcke.

3. In baugesetzlicher Hinsicht geben die Vorlagen zu folgenden Bemerkungen Anlaß. In der Eingabe vom 16. Februar 1917 bemerkt die Bausektion I des Stadtrates, daß in den Plänen die Baulinien längs des Gebietes, das nach dem Vorprojekt für die Erweiterung des Hauptbahnhofes Zürich erst künftig Bahngebiet wird, bereits als ideale Baulinien eingetragen worden seien, obwohl das Expropriationsverfahren von den Bundesbahnen bis heute noch nicht eingeleitet sei. Falls diese Baulinien als ideale genehmigt würden, würde die Bausektion I Projekten für Bauten in diesem Gebiete so lange die baupolizeiliche Genehmigung gleichwohl erteilen und es den Bundesbahnen überlassen, gütlich oder mittelst Zwangsenteignung die Erstellung der Bauten auf künftigem Bahngebiet zu verhindern, bis die Expropriation eingeleitet worden ist.

Die Baudirektion hat die Kreisdirektion III der schweizerischen Bundesbahnen hievon in Kenntnis gesetzt und sie ersucht, sich darüber auszusprechen, auf wann die Einleitung des Expropriationsverfahrens für die fragliche Strecke vorgesehen sei. Die Kreisdirektion III antwortete, sie könne über den Zeitpunkt der Einleitung des Expropriationsverfahrens noch keine Angaben machen. Sie bemerkt ferner, daß sie keinen besonderen Wert darauf lege, ob die Baulinie auf der Seite gegen den Bahnhof beziehungsweise auf der Strecke des künftigen Erweiterungsgebietes als ideale oder als wirkliche Baulinie genehmigt werde, soweit das Land nicht schon ihr gehöre oder unter Expropriation stehe. Insbesondere erklärt sie, daß sie nichts dagegen einzuwenden habe, wenn die westliche Baulinie der Langstraße durch das Grundstück Kat.-Nr. 2466 (Buchner) bis zum Bahngebiet statt als ideale im Sinne des § 10 des Baugesetzes als wirkliche bezeichnet werde.

Der Stadtrat Zürich hat nach dem zur Genehmigung vorgelegten Baulinienplan die westliche Baulinie der Langstraße längs der Liegenschaft Kat.-Nr. 2466 (Buchner) bis zur Bahnunterführung und die nördliche Baulinie der verlängerten Lagerstraße von der Liegenschaft Kat.-Nr. 2220 an als ideale eingetragen. Nach dem Baulinienplan, in welchem die Kreisdirektion III das im Eigentum der Bundesbahnen und in Expropriation befindliche Land eingetragen hat, stößt Bahngebiet erst außerhalb der Liegenschaft Kat.-Nr. 4486 an die projektierte nördliche Baulinie der verlängerten Lagerstraße, sodaß zwischen dem Bahngebiet und der Baulinie kein für die Bebauung fähiges Privatland mehr übrig bleibt. Soweit dies aber noch der Fall ist, ist die Baulinie nicht als ideale, sondern als definitive zu genehmigen. Die Bundesbahnen sind hiemit einverstanden. // [p. 431]

Auf Antrag der Baudirektion

beschließt der Regierungsrat:

I. Die unter lit. A des faktischen Teils erwähnten, von den städtischen Behörden neu festgesetzten und abgeänderten Bau- und Niveaulinien der öffentlichen Straßen längs der projektierten Verlegung der linksufrigen Zürichseebahn im Kreise 4 werden mit Ausnahme der in Dispositiv II genannten Strecke genehmigt.

II. Die westliche Baulinie der Langstraße längs der Liegenschaft Kat.-Nr. 2466 (Büchner), sowie die nördliche Baulinie der verlängerten Lagerstraße von der



Liegenschaft Kat.-Nr. 2220 bis zur Liegenschaft Kat.-Nr. 4486 werden nicht als ideelle gemäß der stadträtlichen Vorlage, sondern als definitive Baulinien genehmigt.

III. Mitteilung an den Stadtrat Zürich mit der Einladung, diesen Beschluß gemäß § 16 des Baugesetzes öffentlich bekannt zu machen, und an die Baudirektion.

[Transkript: OCR (Überarbeitung: Team TKR)/27.03.2017]