



Regierungsratsbeschlüsse seit 1803 online

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

Signatur **StAZH MM 3.40 RRB 1926/1309**

Titel **Baulinien und Bauordnung.**

Datum 19.06.1926

P. 461–463

[p. 461] Namens des Stadtrates Zürich sandte die Bausektion I am 22. Mai 1926 die Pläne für die Festsetzung und Abänderung von Bau- und Niveaulinien im Bebauungsplan III. Teil längs der linksufrigen Zürichseebahn in Zürich 2 zur Genehmigung ein. Es wird mitgeteilt, daß laut Zeugnis der Bezirksratskanzlei Zürich vom 20. Mai 1926 nach einer durch Rückzug erfolgten Erledigung eines Rekurses von Alfred Landolt's Erben gegen die vom Großen Stadtrat am 14. Mai 1924 beschlossene und im städtischen und kantonalen Amtsblatt vom 1. Juli 1924 publizierte Festsetzung des Bebauungsplanes längs der linksufrigen Zürichseebahn III. Teil mit Bauordnung und Ergänzung der Vorschriften für die offene Bebauung keine Rekurse mehr anhängig sind.

Die Baudirektion berichtet:

Der Große Stadtrat Zürich hat am 14. Mai 1924 Beschluß gefaßt über die Abänderung und Neufestsetzung von Bau- und Niveaulinien im Gebiet des neuen Bahnhofes Enge und der verlegten linksufrigen Zürichseebahn mit Bauordnung, sowie einer Ergänzung der Vorschriften für die offene Bebauung vom 29. September 1912.

Der Weisung des Stadtrates an den Großen Stadtrat Nr. 74 vom 21. März 1923, sowie dem Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates Zürich vom 2. Juli 1924, Nr. 820, ist zu entnehmen:

a) Baulinien:

Die Verlegung des Bahnhofes Enge in das Dreieck zwischen Beder-, See- und Grütlistraße, in Zürich 2, veranlaßt mit der Aufhebung der bisherigen linksufrigen Zürichseebahn und deren Verlegung ins neue Trasse eine Reihe von Abänderungen und Ergänzungen von Bau- und Niveaulinien. Der Stationsvorplatz in Enge mit seinen wichtigen Zufahrten vom Paradeplatz, vom linken Seeufer und vom Alpenquai her wird zum Verkehrsmittelpunkt des Quartiers. // [p. 462]

Als wichtigste Zufahrtsstraße zum neuen Bahnhof Enge erhält die Seestraße zwischen Bederstraße und dem halbkreisförmigen Vorplatz des Gebäudes einen von 18 auf 20 m erweiterten Baulinienabstand. Der südlich des Vorplatzes anschließende Teil der Seestraße behält im wesentlichen die bisherige östliche Baulinie unverändert bei. Die Westseite der Straße ist von der südlichen Ecke des Bahnhofgebäudes an bis zur Traubenstraße wegen des hier wenig unter der Oberfläche befindlichen Wollishofer Tunnels unüberbaubar. Die Baulinie zwischen dem Stationsgebäude und dem nördlichen Tunnelportal ist ideell. Zwischen Trauben- und Belvoirstraße ist die westliche Baulinie in einem Abstand von 22 m von der östlichen gezogen und schneidet die bestehenden Gebäude an.

Die Zufahrtsstraße vom Alpenquai zum Bahnhof Enge (nunmehr General Wille-Straße) erhält zwischen Jenatsch- und Eisenbahnstraße einen Baulinienabstand von 24 m,



zwischen letzterer und der Seestraße einen solchen von 21 m. Als weitere Zufahrt erhält die Gotthardstraße über das bisherige Bahngebiet Baulinien von 18 m Abstand durch Zurücklegung der südlichen Baulinie um 4, der nördlichen um 2 m.

Die Bederstraße erhält von der Seestraße bis zur Brücke über das neue Bahngebiet und von der Grütlistraße bis zur Steinentischstraße neue Baulinien mit 18 m Abstand. Die jetzige westliche Baulinie der Ringgerstraße wird beibehalten; deren Baulinienabstand wird durch Zurücklegung der östlichen Baulinie um 4 m auf 19 m erweitert. Die östliche Baulinie der Bürglistraße wird auf eine Länge von 15 m rechtwinklig zur Bederstraße abgedreht. Die Baulinien in der westlichen Ecke zwischen Beder- und Steinentischstraße werden zurückverlegt.

Die alte Grütlistraße fällt zum Teil in das neue Bahnhofgebiet und muß an dessen westlichen Rand verlegt werden. In einem Abstand von 10,3 m von der Böschungskante und der Futtermauer des Stationseinschnittes ist die westliche Baulinie der verlegten Grütlistraße gezogen. In der Kreuzung der letzteren mit dem projektierten Treppenaufgang zur Kirche Enge, der das Nordende des Wollishofer Tunnels bildet, ergibt sich durch eine Versetzung der Axe der Grütlistraße eine platzartige Erweiterung. Die bestehende westliche Baulinie der Grütlistraße kann über der schmäleren Tunnel-Überdeckung teilweise beibehalten und in gerader Richtung bis zur Schulhausstraße verlängert werden, sodaß diese westliche Baulinie von der bestehenden östlichen Baulinie der Seestraße 40 m Abstand bis zur Traubenstraße erhält. Der Streifen zwischen See- und Grütlistraße soll als Grünanlage ausgebildet werden. Zwischen dem nördlichen Tunnelportal und der Schulhausstraße wird die östliche Baulinie der Grütlistraße und die westliche Baulinie der Seestraße aufgehoben. Die Baulinien der bisherigen Grütlistraße zwischen Schulhausstraße und der spitzwinkligen Einmündung in die Seestraße nach Kreuzung der Gablerstraße werden mit Rücksicht auf ihre geringe Entfernung von der Seestraße aufgehoben.

Die Baulinien der Querstraßen: Breitinger- und Sternenstraße werden über das alte Bahngebiet durchgezogen.

Der Alfred Escherplatz wird mit Baulinien eingefaßt, um seine Überbauung zu ermöglichen, da der Stadtrat der Ansicht ist, daß er als Grünfläche hinter den Quaianlagen nicht notwendig sei, wodurch die Baufronten des Mythen- und Alpenquais gegen die Quaianlagen abgeschlossen werden könnten. Die Baulinie am östlichen Rande des Platzes wird in geradliniger Fortsetzung der bestehenden Baulinie des Mythenquais gezogen. Für die verlängerte Breitingerstraße wird ein Baulinienabstand von 22 m, für die verlängerte Eisenbahnstraße ein solcher von 21 m festgelegt. Die Eisenbahn-, Alfred Escher- und Angererstraße sollen zu einer Alleestraße parallel zum Mythenquai mit Baulinienabständen von 20 und 21 m ausgebildet werden.

Der Stadtrat Zürich hat in seinem Beschluß vom 2. Juli 1924 (vergl. Protokollauszug Nr. 820) auch eine Veränderung der Baulinien der Lavaterstraße bei der Einmündung in die Gotthardstraße durch Schließung der Baulinien auf 7 m Abstand vorgenommen. Gegen diese Abänderung der Baulinien der Lavaterstraße rekurrten die beteiligten Grundeigentümer an den Bezirksrat Zürich, der die Rekurse guthieß, wogegen die Bausektion I an den Regierungsrat rekurrte mit dem Antrag, den Beschluß des Großen Stadtrates wiederherzustellen. Diesen letzteren Rekurs hat der Regierungsrat mit Beschluß Nr. 187 vom 3. Februar 1926 abgewiesen. Es behält somit die Lavater



straße den vom Regierungsrat am 14. April 1883 genehmigten Baulinienabstand von 14 m bei bis an die Gotthardstraße.

b) Niveaulinien:

Die Niveaulinie der Bederstraße wird wegen ihrer Führung über den Bahneinschnitt um rund 5 m gehoben und erhält eine Höchststeigung von 6%. Die Niveaulinie der Ringgerstraße muß zum Anschluß an die Bederstraße in ihrem unteren Teil um rund 2 m gehoben werden. Die Hebung der Bederstraße bedingt auch eine Hebung der Grütlistraße, deren Niveaulinie günstiger wird als die bisherige. Die Seestraße wird durch Hebung der bisherigen Niveaulinie um höchstens 0,72 m bei der Abzweigung der Bederstraße regelmäßiger gestaltet. - Die Niveaulinien der übrigen Straßen werden unwesentlich verändert. Die neue Zufahrtsstraße vom Alpenquai zum Stationsvorplatz erhält 0,4% Steigung.

c) Bauordnung:

Es empfiehlt sich, mit der Festsetzung des Bebauungsplanes, dritter Teil, längs der verlegten linksufrigen Zürichseebahn auch die Bebauung auf dem frei werdenden alten Bahnareal zwischen Belvoir-, Lavater-, Alfred Escher- und Breitingersstraße zu ordnen und die Grenze zwischen geschlossener und offener Bebauung, erster Zone, den neuen Verhältnissen anzupassen. Zwischen Breitingers- und Belvoirstraße war bisher die linksufrige Zürichseebahn die Grenze zwischen der geschlossenen Bebauung und der offenen Bebauung, erste Zone. Diese Grenze soll an die Alfred Escherstraße vorgeschoben werden. Es soll daher an der Alfred Escherstraße auf der Seite gegen die geschlossene Bebauung geschlossen und auf der Seite gegen die offene Bebauung offen gebaut werden. Zwischen Alfred Escherstraße und Quai müssen wie bisher Bauhöhen von 20 m zugelassen werden, weil die Bebauung in diesen Blöcken bereit mit 2 bedeutenden Bauten dieser Höhe begonnen hat. Immerhin muß auch aus ästhetischen Gründen die Bebauung an der Westseite derjenigen an der Ostseite angepaßt werden, sodaß sie einen befriedigenden Übergang von der geschlossenen zur offenen Bebauung bildet. Die Bauhöhe soll hier auf 17,5 m festgesetzt werden. Um die freistehenden Gebäude mit dieser Bauhöhe in Einklang zu bringen, werden Frontlängen von 35 m vorgeschrieben und dafür die Gebäudeabstände auf 14 m vergrößert. An der nördlichen Ecke Breitingersstraße/verlängerte Eisenbahnstraße ist geschlossene Bebauung zuzulassen; Artikel 4, lit. b, der Vorschriften für offene Bebauung ist entsprechend zu ergänzen. Im übrigen kann die bisherige Grenze zwischen geschlossener und offener Bebauung beibehalten werden.

Auf Antrag der Baudirektion

beschließt der Regierungsrat:

I. Nach der Vorlage der Bausektion I des Stadtrates Zürich vom 22. Mai 1926 werden genehmigt:

1. Die Bau- und Niveaulinien im Bebauungsplan längs der linksufrigen Zürichseebahn, III. Teil, nämlich:

der Grütlistraße zwischen Beder- und Schulhausstraße, der Seestraße zwischen Beder- und Belvoirstraße, Baulinienabstände 20, 40 bis 42,5 und 22 m, mit ideeller Baulinie zwischen Stationsgebäude und dem nördlichen Tunnelportal,

der Eisenbahnstraße zwischen Bleicherweg und verlängerter Breitingersstraße, Baulinienabstand 21 m, der Alfred Escherstraße zwischen Breitingers- und



Belvoirstraße, Baulinienabstand 20 m, des Mythenquais zwischen Alpenquai und verlängerter Breitingerstraße, der Gotthardstraße zwischen Eisenbahn- und Seestraße, Baulinienabstand 18 m, des Alpenquais zwischen Mythenquai und Eisenbahnstraße, Baulinienabstände 37,5 bis 27,5 und 24 m, der Zufahrtsstraße zum Bahnhof Enge zwischen Eisenbahnstraße und Stationsvorplatz, Baulinienabstand 21 m, der Breitingerstraße zwischen Mythenquai und Lavaterstraße, Baulinienabstand 22 und 19 m, der Sternenstraße, Anschluß an die Alfred Escherstraße, der Belvoirstraße, Schließung der Baulinien über das bisherige Bahngebiet und 12 m tiefer Anschluß an die Seestraße,

der Bederstraße zwischen Ulmbergstraße und Felsenkellerfußweg, Baulinienabstand 18 m, der Ringgerstraße zwischen Beder- und Parkringstraße, Baulinienabstand 13 m, // [p. 463] der Bürglistraße, neuer Anschluß an die Bederstraße,

der Schulhaus- und der Gablerstraße, Schließung der Baulinien über die alte Grütlistraße und Aufhebung der Baulinien der letzteren zwischen Schulhaus- und Seestraße.*

2. Die Aufhebung der Bau- und Niveaulinien der Angererstraße und die Baulinie längs der Westseite des bisherigen Bahngebietes zwischen Breitinger- und Sternenstraße.

3. Die Ergänzung der Vorschriften für die offene Bebauung vom 29. September 1912, wie folgt:

Artikel 2, lit. a: Die Worte «Linksufrige Zürichseebahn» werden ersetzt durch «Alfred Escherstraße»;

Artikel 4, lit. b: Es werden neu beigefügt: Alfred Escherstraße, Breitingerstraße auf 20 m Länge westwärts der Eisenbahnstraße;

Artikel 4 wird durch folgenden Zusatz ergänzt: Die Westseite der Alfred Escherstraße muß mit etwa 35 m langen und 17,5 m hohen Baublöcken bebaut werden, die 14 m Abstand voneinander haben.

4. Nachstehende Bauordnung:

In demjenigen Teile des Gebietes zwischen Eisenbahn-, Breitinger-, See- und Gotthardstraße, der zur Zone der geschlossenen Bebauung gehört, darf die Höhe der Gebäude 16 m nicht übersteigen. Diese Beschränkung gilt nicht für Gebäude an der Eisenbahnstraße bis auf 15 m Tiefe, von der Baulinie ausgemessen.

II. Mitteilung an den Stadtrat Zürich, unter Rückgabe eines Planexemplares mit Genehmigungsvermerk und an die Baudirektion.

[Transkript: OCR (Überarbeitung: Team TKR)/10.04.2017]