



## **Regierungsratsbeschlüsse seit 1803 online**

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

Signatur                   **StAZH MM 3.42 RRB 1928/1789**

Titel                       **Baulinien.**

Datum                     20.09.1928

P.                         710

[p. 710] Die Bauverwaltung I der Stadt Zürich berichtete am 23. August 1928, daß der Große Stadtrat Zürich am 31. August 1927 die Bau- und Niveaulinien für den Bebauungsplan im Bereich der Kornhausbrücke und eine Bauordnung für den Limmatplatz und Sihlquai aufgestellt habe. Dieser Beschluß sei am 28. September 1927 in Kraft getreten.

Auf die im kantonalen Amtsblatt vom 7. Oktober 1927 erlassene Ausschreibung gingen 3 Rekurse ein, deren Erledigung erfolgte:

1. Rekurs der Sektion für Rechtssachen der S. B. B.: Durch Beschluß des Bezirksrates vom 17. November 1927 ist die Einsprache als gegenstandslos abgeschrieben worden.
2. Rekurs der Erben Dr. Martin Schindler-Escher: wurde zweitinstanzlich durch Regierungsratsbeschluß Nr. 586 vom 29. März 1928 abgewiesen.
3. Rekurs Gebr. Sponagel und A.-G. Salmenbräu: Nachdem der Quartierplan für das Gebiet zwischen Kornhausbrücke, Sihlquai, Ackerstraße und Limmatstraße nach dem Wunsche der Rekurrenten festgesetzt und vom Regierungsrat am 29. März 1928 genehmigt worden ist, haben die Rekurrenten ihren Rekurs zurückgezogen. Der Bezirksrat hat denselben durch Abschreibung am 16. August 1928 erledigt.

Gemäß dem beigelegten Zeugnis der Bezirksratskanzlei Zürich vom 16. August 1928 sind gegen den erwähnten Beschluß des Stadtrates Zürich vom 31. August 1927 keine Rekurse mehr pendent.

Die Baudirektion berichtet:

Dem Protokoll des Stadtrates Zürich vom 25. Juni 1927 ist zu entnehmen, daß im Bebauungsplan der Stadt Zürich seit 1900 die Kornhausbrücke mit Überbrückung der Limmat in der Gegend des alten Kornhauses am Sihlquai vorgesehen war. Der Straßenzug beginnt am Limmatplatz als Fortsetzung der Langstraße und endigt an der Rotbuchstraße. Die Bau- und

Niveaulinien für die Kornhausstraße zwischen der Nord- und der Rotbuchstraße wurden im Jahre 1900, für die Strecke vom Limmatplatz bis zur Nordstraße und für die anschließenden Straßen im Jahre 1911 festgesetzt. Auf Grund dieser Bau- und Niveaulinien, die am 2. Mai 1912 vom Regierungsrat genehmigt wurden, führte der Stadtrat in den Jahren 1922 und 1923 einen Wettbewerb für die Lösung der Brückenbaufrage durch. Den Teilnehmern am Wettbewerb wurde gestattet, Änderungen an den Bau- und Niveaulinien vorzuschlagen. Die meisten Projektverfasser machten von dieser Ermächtigung Gebrauch, um die nach den Baulinien von 1912 etwas talwärts versetzte Trasse der linksseitigen Brückenrampe in die gerade Verlängerung der Langstraße zu rücken. Das Preisgericht empfahl, diesem Vorschlag zu folgen, die Brücke überdies möglichst rechtwinklig zur Uferlinie zu legen und regte eine Reihe weiterer Änderungen am Bebauungsplan an. Es war daher nötig,



vor der Weiterbearbeitung des Brückenprojektes die Bau- und Niveaulinien nochmals einläßlich zu prüfen.

Brücke und Rampen werden geradlinig und in flüssiger Fortsetzung der Langstraße geführt. Die Brücke soll eine Breite von 18 m erhalten - früher waren 15 m vorgesehen mit einer 11 m breiten Fahrbahn und zwei Trottoiren von je 3,5 m Breite. Der Limmatplatz ist durch die Baulinien so festzulegen, daß allfälliges Einbiegen der Straßenbahn von der Limmatstraße in den neuen Straßenzug mit genügend großem Radius möglich ist. Die nordöstliche Baulinie der Limmatstraße wird daher auf eine Länge von 44 m oberhalb und rund 40 m unterhalb der Brückenrampe um 14 m zurückgesetzt. Die Aufstellung von Baulinien für die Ausstellungsstraße und deren Abdehnung nach dem Sihlquai oder der Limmatstraße soll im Quartierplanverfahren erfolgen.

Die westliche Baulinie der Wasserwerkstraße wird 53 m oberhalb und 47 m unterhalb der Brückenachse rechtwinklig abgedreht und bis zum Bahngelände gezogen. Die Rampenstraße, die den bisherigen Lettenhofweg ersetzt, soll einen Baulinienabstand von 12,5 m erhalten. Die neue Lage der projektierten Kornhausstraße zwischen Brücke und Nordstraße ermöglicht eine gute Einmündung nicht nur in die obere Kornhausstraße, sondern auch in die Nordstraße. Letztere wird auf der Strecke von der Kornhaus- bis zur Imfeldstraße von 18 m auf 21 m Baulinienabstand erweitert. Der Baulinienabstand der Kornhausstraße von 24 m wird beibehalten. Der Baulinienabstand der Kronenstraße unterhalb der Nordstraße wird durch Zurückschieben der nördlichen Baulinie auf 15 m vergrößert.

Es erfolgt auch eine Änderung der Niveaulinie der Kornhausstraße zwischen Limmatstraße und Nordstraße. Die Niveaulinie über der Limmat wird gehoben. Vom Limmatplatz aus erhält die neue Niveaulinie nach einer angemessenen Ausrundung eine Steigung von 6%, dann geht sie in eine Steigung von 0,8% auf 40 m Länge zum nördlichen Brückenkopf über. Nachher geht die Niveaulinie in eine Steigung von 3,81% und endlich in eine Steigung von 6,2% über. Sie schließt flüssig an die Niveaulinien der Nordstraße und der bestehenden Kornhausstraße an.

Nachdem sich die Baudirektion in der Begründung ihres Antrages zur Abweisung des Rekurses der Erben Dr. Martin Schindler-Escher über die Linienführung der Lettenhof- und Wasserwerkstraße bereits geäußert hat, erübrigen sich weitere Ausführungen über alle Einzelheiten der Vorlage des Stadtrates.

Besondere Bemerkungen sind keine zu machen.

Das Baureglement war der Eingabe der Bauverwaltung I nicht beigelegt und kann deshalb auch nicht behandelt werden.

Auf Antrag der Baudirektion

beschließt der Regierungsrat:

I. Die Abänderungen an Bau- und Niveaulinien des Bebauungsplanes im Bereich der projektierten Kornhausbrücke werden nach der Vorlage des Stadtrates Zürich genehmigt (Pläne Nrn. 69506, 69511, 69514, 69517, 69520).



II. Mitteilung an den Stadtrat Zürich unter Rückgabe der Plandoppel (Nrn. 69505, 69510, 69513, 69516, 69519) mit Genehmigungsvermerk und an die Baudirektion.

*[Transkript: OCR (Überarbeitung: Team TKR)/28.03.2017]*