

## Aus dem Protokoll des Regierungsrates 1930.

Sitzung vom 27. Februar 1930.

**449. Baulinien.** In einer Eingabe vom 8. November 1929 bringt der Stadtrat Winterthur zur Kenntnis, der Große Gemeinderat habe am 3. September 1928 folgenden Beschluß gefaßt:

„Die Baulinien der Töbälstraße vom „Blumental“ bis zum Ganzenbühl, Seen, werden gemäß den vom Stadtrat am 10. August 1928 genehmigten Plänen teils unter Abänderung bestehender Baulinien neu festgesetzt.

Im Zusammenhang damit werden die Baulinien der in die Töbälstraße einlaufenden Querstraßen bei ihrer Einmündung, sowie die Baulinien angrenzender Plätze abgeändert oder neu festgesetzt.

Die Niveaulinie der Töbälstraße wird unter Ausgleichung kleinerer Unregelmäßigkeiten dem bestehenden Längenprofil entsprechend festgelegt.“

Der Stadtrat stellt das Gesuch um Genehmigung der vorgelegten Bau- und Niveaulinien gemäß § 15 des Baugesetzes und verweist zur Begründung seines Gesuches auf die beigegebene Weisung an den Großen Gemeinderat vom 10. August 1928.

Mit Attest vom 30. Oktober 1929 bezeugt der Bezirksrat Winterthur, daß gegen die im kantonalen Amtsblatt Nr. 72 vom 7. September 1928 publizierte Vorlage von seiten der Erben des Albert Nadler, in Winterthur, sowie von Jakob Stürzinger, in Winterthur-Seen, Rekurs eingelegt worden sei.

Die erstgenannte Einsprache sei durch den Regierungsrat am 15. Oktober 1929 letztinstanzlich abgewiesen worden, während der letztere mit Entscheid des Bezirkesrates vom 22. Mai 1929 gutgeheißen und der Beschluß des Großen Gemeinderates Winterthur dahin modifiziert worden sei, daß die im Plan auf dem Grundstück des Jakob Stürzinger, Kat.-Nr. 523, eingezeichnete Einmündung einer später vorgesehenen Straße mit öffentlichem Platz wegfalle und die an der Töbälstraße festgesetzte Baulinie keine Unterbrechung erleide. Gegen diesen Entscheid sei nicht weiter rekuriert und dieser dadurch rechtskräftig geworden. Andere Rekurse seien nicht eingegangen.

Die Baudirektion berichtet:

1. Nach der Vorlage des Stadtrates sind folgende Baulinien aufzuheben:

- a) Von der Platanenstraße aus die vom Regierungsrat am 10. Juli 1861 genehmigten Baulinien:
  1. Nördliche Baulinie auf eine Länge von zirka 55 m,
  2. nördliche Baulinie zwischen Adler- und Palmstraße,
  3. südliche Baulinie zwischen Platanenstraße und Brücke über die Eulach.
- b) Die nördliche vom Regierungsrat am 11. Februar 1897 genehmigte Baulinie zwischen Palm- und Pflanzschulstraße.
- c) Die südliche vom Regierungsrat am 10. Juli 1861 genehmigte Baulinie zwischen Weber- und Pflanzschulstraße.

- d) Die nördliche vom Regierungsrat am 27. April 1877 und 11. Februar 1897 genehmigte Baulinie zwischen Pflanzschulstraße und Oberem Deutweg.
- e) Die nördliche vom Regierungsrat am 27. April 1877 genehmigte Baulinie zwischen Oberem Deutweg und der alten Stadtgrenze Winterthur-Seen exklusive ein zirka 145 m langes Zwischenstück.
- f) Die beidseitigen vom Regierungsrat am 17. Juli 1906 genehmigten Baulinien von der alten Banngrenze Winterthur-Seen bis zur Abzweigung der Straße I. Klasse nach Oberwinterthur.
- g) Die südlichen Endstücke der durch den Regierungsrat am 30. Januar 1913 genehmigten Baulinien an der Kanzleistraße (früher Bahnhofstraße).

2. Zu den neu festgesetzten Baulinien sind folgende Bemerkungen zu machen und im übrigen ist auf die Pläne zu verweisen:

Der Stadtrat führt in seiner Weisung an den Großen Gemeinderat aus, daß das Normal-Querprofil für den Ausbau der Töbthalstraße auf der für die Aufnahme der Straßenbahn in Betracht fallenden Strecke eine Fahrbahnbreite von 11 Metern und beidseitig je 3 m breite Trottoire in Aussicht nehme. Dazu kommen je 3,5 m breite Vorgartenstreifen, sodaß sich ein Gesamtbaulinienabstand von 24 m ergebe. Auf dem Teilstück Blumental (Platanenstraße) bis Weberstraße ist die Fahrbahnbreite auf 10 m reduziert, ebenso sind die Trottoire auf je 2,2 m Breite beschränkt. Dagegen sind die Vorgärten, mit Ausnahme der Strecke Platanenstraße-Adlerstraße nördliche Seite, 4,8 m breit vorgesehen.

Im innern Dorfgebiet in Seen ist auf die Vorgärten verzichtet. Die Baulinien fallen hier mit der Grenze der 4—5 m breit projektierten Trottoire überein. Bis zur Abzweigung der Straße nach Oberseen ist die Fahrbahnbreite mit 11 m durchgeführt, der Gesamtabstand der Baulinien dagegen auf 20 und 19 m reduziert.

Da nach Ansicht des Stadtrates über diesen Punkt hinaus eine Verlängerung der Straßenbahn in der Töbthalstraße nicht mehr in Frage kommt, beschränkt er die Fahrbahnbreite auf 9,0 m und nimmt nur auf der südwestlichen Straßenseite die Erstellung eines 3 m breiten Trottoirs in Aussicht, das teilweise über die Straße auf die Böschung zu liegen kommt. Der Baulinienabstand ist von der Kirche bis zur Kiesgrube im Ganzenbühl auf 27 m und von da bis zum Waldrand mit Rücksicht auf die Terrainverhältnisse auf 30 m festgesetzt.

An verschiedenen Stellen sind Platzerweiterungen vorgesehen, so bei den Einmündungen des „Untern Deutweges“, des „Waldeggweges“ und der Straße Oberwinterthur-Seen in die Töbthalstraße, sowie beim Schulhaus im Dorfe Seen. Durch geeignete Festlegung der Baulinie ist im weitem Vorsorge getroffen, daß der Blick auf die Kirche in Seen frei gehalten wird. Hinsichtlich Gestaltung der Baulinie an vorgenannten Stellen ist auf die Planvorlagen zu verweisen.

3. Um den, einen reibungslosen sichern Verkehr auf der Hauptstraße hindernden Querverkehr auf das mögliche Mindestmaß zu reduzieren, nimmt der Stadtrat in Aussicht, künftige Seitenstraßen nur an den in Abständen von 250—300 m ange-

ordneten Tramhaltestellen zu gestatten. Den Radfahrverkehr auf der Strecke Winterthur-Dorf Seen will er vorderhand auf der Töbthalstraße noch dulden, später aber in die projektierten, parallel zur Töbthalstraße verlaufenden Grünzüge verweisen.

4. Wie der Stadtrat in seiner Eingabe bemerkt, folgt die Niveaulinie abgesehen von der Ausgleichung kleiner Unregelmäßigkeiten im allgemeinen dem Längenprofil der bestehenden Straße. Eine Ausnahme ist lediglich auf einem zirka 240 m langen Teilstück bei der Kreuzung der Töbthalstraße durch den Mattenbach gemacht, wo auf die nach der Verlegung des Mattenbaches ermöglichte Verbesserung des Längenprofils der Töbthalstraße durch die Festsetzung der Niveaulinie bereits Rücksicht genommen ist.

5. Es empfiehlt sich, der Vorlage des Stadtrates die nachgesuchte Genehmigung zu erteilen.

Auf Antrag der Baudirektion

beschließt der Regierungsrat:

I. Die an nachstehend aufgeführten Teilstrecken der Töbthalstraße festgelegten Baulinien:

- a) Von der Platanenstraße aus die vom Regierungsrat am 10. Juli 1861 genehmigten Baulinien:
  1. Nördliche Baulinie auf eine Länge von zirka 55 m,
  2. nördliche Baulinie zwischen Adler- und Palmstraße,
  3. südliche Baulinie zwischen Platanenstraße und Brücke über die Eulach;
- b) die nördliche vom Regierungsrat am 11. Februar 1897 genehmigte Baulinie zwischen Palm- und Pflanzschulstraße;
- c) die südliche vom Regierungsrat am 10. Juli 1861 genehmigte Baulinie zwischen Weber- und Pflanzschulstraße;
- d) die nördliche vom Regierungsrat am 27. April 1877 und 11. Februar 1897 genehmigte Baulinie zwischen Pflanzschulstraße und Oberem Deutweg;
- e) die nördliche vom Regierungsrat am 27. April 1897 genehmigte Baulinie zwischen Oberem Deutweg und der alten Stadtgrenze Winterthur-Seen exklusive ein zirka 145 m langes Zwischenstück;
- f) die beidseitigen vom Regierungsrat am 17. Juli 1906 genehmigten Baulinien von der alten Banngrenze Seen-Winterthur bis zur Abzweigung der Straße I. Klasse nach Oberwinterthur;
- g) die südlichen Endstücke der durch den Regierungsrat am 30. Januar 1913 genehmigten Baulinien an der Kanzleistraße (früher Bahnhofstraße)

werden aufgehoben und die durch den Großen Gemeinderat neu festgesetzten Baulinien von der Platanenstraße aus bis zum Waldrand südöstlich des Dorfes Seen genehmigt.

II. Mitteilung an den Stadtrat Winterthur unter Rücksendung der Duplikate der genehmigten Bau- und Niveaulinienpläne und der beiden Rekursentscheide, sowie an die Baudirektion.

Zürich, den 27. Februar 1930.

Vor dem Regierungsrate,

Der Staatsschreiber:

