

Aus dem Protokoll des Regierungsrates 1949.

Sitzung vom 17. März 1949.

696. **Bau- und Niveaulinien.** Mit Eingabe vom 17. Februar 1949 ersuchte der Stadtrat Winterthur unter Vorlage der Bau- und Niveaulinienpläne um die Genehmigung des Beschlusses des Grossen Gemeinderates vom 3. Februar 1947 über die Aufhebung und Neufestsetzung von Bau- und Niveaulinien an der Zürichstrasse von der Kronenbrücke in Töss bis zur Einmündung der Anton Graffstrasse. Laut dem Zeugnis des Bezirksrates Winterthur vom 17. Februar 1949 sind gegen diesen Beschluss mit Ausnahme des von Rechtsanwalt Dr. G. Stiefel in Winterthur namens 15 Anstössern eingereichten Rekurses, welcher mit Beschluss des Bezirksrates Winterthur vom 28. Dezember 1948 abgewiesen wurde, keine weiteren Rekurse eingegangen.

Laut der einlässlichen Weisung des Stadtrates an den Grossen Gemeinderat vom 31. Oktober 1946, welche den Akten beigelegt ist, werden die vom Regierungsrat in den Jahren 1895 und 1899 genehmigten nordwestlichen Baulinien der Zürcherstrasse zwischen der Kronenbrücke und der Anton Graffstrasse sowie der Einmündungen der Waldhof- und der projektierten J. C. Heerstrasse, genehmigt mit Beschlüssen vom 10. November 1898 bzw. 16. Juli 1903, aufgehoben und neu festgesetzt, ebenfalls die Niveaulinie der Zürichstrasse im Bereiche der projektierten Unterführung der Bülacherlinie zwischen Klosterbrücke und der Schlosstalstrasse.

Die Zürichstrasse bildet die Hauptzufahrt von Zürich nach Winterthur und weist nicht nur einen sehr grossen Motorfahrzeugverkehr, sondern zur Zeit des Arbeitsbeginnes und -schlusses der Maschinenfabriken J. J. Rieter & Cie. A.-G., Lokomotivfabrik und der Gebr. Sulzer A.-G. einen ausserordentlich starken Fahrradverkehr auf. Zusammen mit demjenigen der Strassenbahn erreicht der Gesamtverkehr einen Umfang, für welchen die bestehende Strassenbreite von rund 10 m nicht mehr genügt. Teilstücke der Zürichstrasse, namentlich zwischen dem Gaswerk und der Anton Graffstrasse, sind schon verbreitert worden. Noch nicht verbessert ist die Strecke Kronenbrücke bis Gaswerk. Auf dieser Strecke kreuzt die Zürichstrasse das Geleise der SBB-Linie Winterthur-Bülach auf gleicher Höhe, zudem in einem durch die Kurvenüberhöhung des Bahngeleises bedingten sehr harten Längenprofil. Zwischen den Schweiz. Bundesbahnen und der Stadt Winterthur ist eine grundsätzliche Einigung über die Ausbildung einer Strassenunterführung zustande gekommen. Nach dem Projekt sollen die Geleise der SBB an der Kreuzungsstelle um 2,56 m höher gelegt und die Strasse mit einer lichten Höhe von 4,5 m unter der Bahn durchgeführt werden. Diese Unterführung von 13,4 m Breite gestattet die ungehinderte Durchfahrt des Hauptverkehrs mit Rampen von 1,2% auf der Seite gegen Zürich und von 3% auf der Seite gegen die Stadt Winterthur; sie schliesst schlank an die bestehende Nivellette an. Der Lokalverkehr wird vom Durchgangsverkehr getrennt und erhält beidseitig der Hauptbrücke zwei Nebenunterführungen von je 2,5 m lichter Höhe und Breiten von je 3,0 m für die Fahrbahnen und 3,15

bzw. 4,2 m für die Trottoire. Neben der Bahnbrücke ist unmittelbar anschliessend auch ein Fussgängersteg über die Zürichstrasse vorgesehen. Diese Längenprofilgestaltung gestattet den Fahrzeugenkern den freien Blick unter der Brückendecke und gewährleistet grösste Verkehrssicherheit.

Die Fahrbahnbreiten der Zürichstrasse betragen nach dem Ausbau mindestens 13,4 m. Mit Trottoirbreiten von später mindestens 3,0 m und Vorgartengebieten von 3,0 bis 4,5 m Breite erhalten die neuen Baulinien Abstände von 28,0 m auf dem bestehenden Niveau bzw. 28,75 m im Bereiche der Unterführung. Während die Baulinien auf der Südostseite der Zürichstrasse unverändert beibehalten werden sollen, wie sie mit den Beschlüssen vom 9. Februar 1895, 23. Februar 1899, 25. November 1926 und 21. September 1939 genehmigt wurden, sind die entsprechenden Baulinien auf der Nordwestseite von der Kronenbrücke bis zur Anton Graffstrasse aufzuheben. Die Zurücksetzung beträgt 2,5 bis 4 m und ist umso mehr gerechtfertigt, als auf der Strecke zwischen Brühlberg- und Waldhofstrasse die Baulinie bereits anlässlich des letzten Teilausbaues durch das Trottoir überbaut worden ist.

Die Vorlage kann zur Genehmigung empfohlen werden.
Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Der Beschluss des Grossen Gemeinderates Winterthur vom 3. Februar 1947 betreffend die Aufhebung und Neufestsetzung von Bau- und Niveaulinien auf der Nordwestseite der Zürichstrasse von der Kronenbrücke bis zur Anton Graffstrasse samt den Einmündungen der Waldhof- und der projektierten J. C. Heerstrasse wird gemäss den eingereichten Plänen genehmigt.

II. Der Stadtrat Winterthur wird eingeladen, diesen Beschluss öffentlich bekanntzumachen.

III. Mitteilung an den Stadtrat Winterthur^x unter Rücksendung eines mit dem Genehmigungsvermerk versehenen Planexemplares, den Bezirksrat Winterthur und an die Baudirektion.

Zürich, den 17. März 1949.

Vor dem Regierungsrate,
Der Staatsschreiber:



J. Ruffli

Publ. 1.4.49

*2 Ex.,
wovon 1 Ex. mit Plänen
am 28.3.49 an Bauamt
gesandt L.2.*