

**Auszug aus dem Protokoll
des Regierungsrates des Kantons Zürich
Sitzung vom 1. Juli 1965**



2557. Bau- und Niveaulinien. A. Mit Schreiben vom 28. Januar 1965 ersucht der Stadtrat von Winterthur um die Genehmigung des Beschlusses des Grossen Gemeinderates vom 9. Oktober 1961 über die Festsetzung von Bau- und Niveaulinien für die Teilstrecken Nord und Ost der Umfahrung des Altstadtkerns durch eine Ringstrasse.

Gegen die im Amtsblatt vom 13. Oktober 1961 veröffentlichten und den betroffenen Grundeigentümern schriftlich mitgeteilten Beschlüsse sind innert der Frist von 20 Tagen neun Einsprachen eingereicht worden. Eine davon ist durch Rückzug gegenstandslos geworden, während die acht weiteren nach Ablehnung durch den Bezirksrat an den Regierungsrat weitergezogen und mit Beschlüssen vom 20. Dezember 1962 und 12. November 1964 abgewiesen wurden. Gemäss Zeugnis des Bezirkesrates vom 29. Dezember 1964 sind ausser den erwähnten, bereits erledigten Rekursen keine weiteren eingegangen.

Die Vorlage umfasst im wesentlichen:

die Wülflingerstrasse (Strasse I. Kl. Nr. 6, HVS U) von der Einmündung der Eichgutstrasse bis zur auf doppelte Breite auszubauenden Eisenbahn-Unterführung der Schaffhauserstrasse,

die St. Georgenstrasse (Strasse II. Kl. Nr. 27) von der neuen Unterführung bis zur Trollstrasse,

eine neue Strasse von der Troll- bis zur Stadthausstrasse und

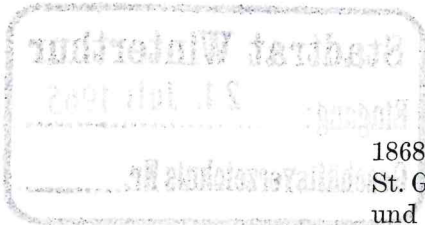
die Platanenstrasse (Strasse III. Kl.) von der Römerstrasse bis zur Technikumstrasse einschliesslich neuer Einmündungen der St. Gallerstrasse (Strasse I. Kl. Nr. 2, HVS G) und der Tösstalstrasse (Strasse I. Kl. Nr. 5, HVS R).

B. Bau- und Niveaulinien für eine Ringstrasse (Nord- und Osttangente):

a) An der Wülflingerstrasse wird eine Lücke der nördlichen Baulinie geschlossen und durch eine bessere Ausrundung mit Radius 19,3 m die Einmündung der Schaffhauserstrasse (Strasse I. Kl. Nr. 4, HVS J) übersichtlicher gestaltet. Bei 12 m Fahrbahnbreite und beidseitigen Gehwegen von je 3 m ergeben sich 4,7 m bis 8 m tiefe Vorgartengebiete beim vorgeschlagenen Baulinienabstand von 33 m. Im Bereich der Unterführung sind auf dem anschliessenden Bahngelände ideale Baulinien eingetragen.

Durch die Tieferlegung der Fahrbahn um einen Meter in der Unterführung, die heute nur eine lichte Durchfahrts Höhe von 3,9 m aufweist, kann den Vorschriften des Strassenverkehrsgesetzes besser Rechnung getragen und die gesetzliche Höhe von 4,3 m erreicht werden. Das Fahrbahngefälle wird dadurch um 1,9 % auf 4,6 % vergrössert.

Der Baulinienabstand von 33 m entspricht der Verkehrsbedeutung dieser Hauptverkehrsstrasse mit Trolleybusverkehr. Die Niveaulinie kann trotz des grossen Fahrradverkehrs und mit Rücksicht darauf, dass das Längsgefälle aller in die Unterführung mündenden Strassen 5 % nicht übersteigt, als zweckentsprechend bezeichnet werden.



b) Die bisherigen, vom Regierungsrat am 18. Februar 1868 und 11. Februar 1897 genehmigten Baulinien an der St. Georgenstrasse weisen Abstände von 15 m bzw. 16,5 m auf und sind aufzuheben. Beim vorgesehenen Ausbau mit einer durchwegs 9 m breiten Fahrbahn und der Anordnung von 175 Parkplätzen sind die Gehwege auf der Nordseite 2,5 m und auf der Südseite 4,2 m breit projektiert. Der Baulinienabstand wird längs des Verwaltungsgebäudes von Gebrüder Volkart den bestehenden Bauten angepasst, sodass sich auf der untersten Teilstrecke der St. Georgenstrasse auf eine Länge von rund 20 m ein reduzierter Gesamtbaulinienabstand von 22 m ergibt. In der Fortsetzung der St. Georgenstrasse in östlicher Richtung ist er bis zur Haldenstrasse auf 25 m und von da bis zur Trollstrasse auf 28 m erweitert worden. Dasselbe Mass von 28 m Baulinienabstand ist für das projektierte, neue Strassenstück zwischen der Trollstrasse und der Stadthausstrasse vorgesehen. Dieser Gesamtbaulinienabstand ermöglicht auf der Süd- bzw. Westseite keine Vorgärten mehr, während auf der Nordseite längs des Schulhausareals St. Georgen 7 m tiefes Vorplatz- und weiter östlich 4,7 m breites Vorgartengebiet verbleiben. Die verlegte Einmündung des östlichen Teilstückes der bestehen bleibenden St. Georgenstrasse in die neue Strasse ist durch einen Baulinienabstand von 21 m sichergestellt.

Gans allgemein fällt auf, dass bei einer Grosszahl von Strassenkreuzungen auf die Verbesserung der Sichtverhältnisse durch Abkröpfungen der Baulinien verzichtet wurde.

Von der Kreuzung mit der Trollstrasse biegt die Osttangente der Ringstrasse mit einer neuen Strasse gegen Süden ab, was den Abbruch verschiedener Gebäulichkeiten (Assekuranz-Nrn. 1485, 1361, 3913, 3163, 1712 und 6) sowie die Aufhebung des Lindfussweges bedingt.

Das neue Längenprofil vergrössert die Steigung von der tiefer gelegten Unterführung gegen die Kreuzung mit der Haldenstrasse von 3,8 % auf 5 %. Weiter östlich ändern die bisherigen Niveauverhältnisse nur ganz unwesentlich.

c) Die Platanenstrasse hat zwischen der Römer- und der Tössstalstrasse nur eine einseitige Baulinie gegen die Altstadt, die abschnittsweise vom Regierungsrat am 17. April 1875 und am 19. Juli 1884 genehmigt wurde. Von der neu abgesteckten Achse der Platanenstrasse aus ist eine ostseitige Baulinie in 26 m Abstand ideell zwischen Römer- und Seidenstrasse (längs des Heimatmuseums Lindengut) und beim Schulhaus Geiselweid in nämlichem Abstand als reelle Baulinie gezogen. Sie findet dort um das Schulhaus herum den Anschluss an die nordseitige, vom Regierungsrat am 22. März 1947 genehmigte Baulinie der St. Gallerstrasse. Die Abstände zwischen den Baulinien betragen an der Platanenstrasse zwischen 27,5 und 34,5 m. Dies erlaubt die Erstellung von 15 Parkplätzen längs des westseitigen Gehweges auf der Altstadtseite und wird der Bedeutung dieser Strasse gerecht.

Die Revision der Niveaulinien hält sich in engen Grenzen.

d) Für die projektierte Einmündung der St. Gallerstrasse wird die südseitige Baulinie aus dem Jahre 1868 auf rund 55 m Länge aufgehoben und neu festgesetzt.

e) Zur schlankeren Führung der Einmündung der Tössstalstrasse, Hauptverkehrsstrasse R, in die Technikum-/St. Gallerstrasse, Hauptverkehrsstrasse G, ist die südliche Baulinie von der Gewerbeschule an bis zur Corrodistrasse stark zu-

rückverlegt. Dieser wichtige Strassenknotenpunkt soll so ausgebaut werden, dass für die Hauptrichtungen eingespurt und auf dem Platze eine Lichtsignalanlage eingerichtet werden kann.

Mit dieser Baulinienziehung kann die Idee verwirklicht werden, zwischen Stadthaus und Technikum einen zusammenhängenden Grünzug zu schaffen. Dieser Vorschlag ist in allen Teilen zweckmässig und kann gutgeheissen und begrüsst werden.

C. Revision von Baulinien

An der Schaffhauserstrasse, Hauptverkehrsstrasse J, wird die nördlich der Unterführung bestehende Kurve durch Abänderung der gemäss Regierungsratsbeschluss vom 21. Mai 1892 festgelegten Baulinie von 18,7 m auf 20 m erweitert und der Uebergangsradius auf 50 m verbessert. Längs des Bahngbietes wird auch hier eine ideelle Baulinie gezogen.

Die Niveaulinie bringt wegen der tieferen Kote der Unterführung eine Vergrösserung des Gefälles von 2,5 % auf 4,6 %.

Den vorgeschlagenen Aenderungen ist zuzustimmen.

An der Museumstrasse werden die Baulinienabstände aus dem Jahre 1868 von 17,1 m im Bereich des Gartenhotels auf 20 m erweitert und eine bescheidene Abkröpfung bei der Einmündung der Trollstrasse vorgenommen. Hinter dem Stadthaus wird mit einer neuen, gegen Norden stark erweiterten Baulinie 30 m Abstand in Vorschlag gebracht, der die ganze Lindturnhalle Süd zum Opfer fällt.

Den Revisionen ist beizupflichten.

D. Aufhebung von Baulinien.

Die Bau- und Niveaulinien folgender Strassen und Fusswege haben wegen der geänderten Verhältnisse ihre Bedeutung verloren. Sie sind daher aufzuheben:

an der Schaffhauserstrasse bei der Einmündung in die Wülflingerstrasse und in der Kurve nördlich der Unterführung (Regierungsratsbeschluss vom 21. Mai 1892),

an der St. Georgenstrasse vom St. Georgenplatz bis zur Trollstrasse (Regierungsratsbeschlüsse vom 18. Februar 1868 und 11. Februar 1897),

an der Museumstrasse auf der Nordseite hinter dem Stadthaus und südseitig längs des Gartenhotels (Regierungsratsbeschluss vom 18. Februar 1868),

am Lindfussweg zwischen St. Georgenstrasse und Museumstrasse (Regierungsratsbeschluss vom 10. September 1908) sowie längs des Gartenhotels (Regierungsratsbeschluss vom 3. Dezember 1915),

an der St. Gallerstrasse auf der Südseite auf rund 55 m Länge (Regierungsratsbeschluss vom 18. Februar 1868),

an der Tösstalstrasse auf der Südwestseite von der Gewerbeschule bis Technikumstrasse (Regierungsratsbeschluss vom 27. Februar 1930) und

an der Technikumstrasse auf der Südseite zwischen Tösstalstrasse und Corrodistrasse (Regierungsratsbeschluss vom 4. April 1930).

Die vom Baulinienbüro des kantonalen Strasseninspektors festgestellten Ungenauigkeiten in der Eintragung und der Anschrift von aufzuhebenden Baulinien wie auch unrichtige Bandierungen können mit Rücksicht auf die Erstellung der Baulinienvorlage im Jahre 1961 und die in Aenderung be-

griffenen Richtlinien für die Darstellung von Bau- und Niveaulinien hingenommen werden.

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Der Beschluss des Grossen Gemeinderates von Winterthur vom 9. Oktober 1961 über die Festsetzung, die Abänderungen und die Aufhebungen von Bau- und Niveaulinien im Zusammenhang mit der geplanten Umfahrung des Altstadt-kerns in Winterthur durch eine Ringstrasse (West- und Ost-tangente) laut nachstehender Aufstellung und gemäss den engerichteten Plänen wird genehmigt:

A. Festsetzung von Bau- und Niveaulinien für die projektierte Strasse von der Trollstrasse bis zur Stadthausstrasse.

B. Abänderung von Bau- und Niveaulinien an der Wülflingerstrasse, an der St. Georgenstrasse und an der Platanenstrasse sowie Teilrevisionen von Baulinien an der Schaffhauserstrasse und an der Museumstrasse.

C. Aufhebung von Bau- und Niveaulinien:

an der Schaffhauserstrasse (Einmündung in die Wülflingerstrasse und Kurve nördlich der Unterführung),

an der St. Georgenstrasse (vom St. Georgenplatz bis zur Trollstrasse),

an der Museumstrasse (Nordseite hinter Stadthaus und südseitig längs des Gartenhotels),

am Lindfussweg (zwischen St. Georgenstrasse und Museumstrasse sowie längs des Gartenhotels),

an der St. Gallerstrasse (Südseite rund 55 m lang),

an der Tösstalstrasse (Südwestseite von der Gewerbeschule bis zur Technikumstrasse) und

an der Technikumstrasse (Südseite zwischen Tösstalstrasse und der Corrodistrasse).

II. Der Stadtrat Winterthur wird eingeladen, die vorstehende Genehmigung öffentlich bekanntzumachen.

III. Mitteilung an den Stadtrat Winterthur unter Rücksendung eines Exemplares der Pläne mit Genehmigungsvermerk, den Bezirksrat Winterthur sowie an die Direktion der öffentlichen Bauten.

Zürich, den 1. Juli 1965.

Vor dem Regierungsrate,
Der Staatschreiber:



J. Sch...

x) 2 Ex. mit Plänen an Bauramt
21. 7. 65