

496. Baulinien. In Sachen der Direktion der schweizer. Nordostbahn betr. Baulinien an der Geroldstraße hat sich ergeben:

A. Die Geroldstraße ist eine vom Stadtrat Zürich in Aussicht genommene neue Verbindung vom mittleren Teil des Industriequartiers nach der Gegend des Hardhüsli. Die Straße beginnt bei der Langstraßenunterführung, zieht sich zunächst dem Bahnhofgebiet entlang, dann unter dem Eisenbahnviadukt hindurch, kreuzt die Hardstraße ungefähr 100 m vor der Ueberführung und geht von da nach dem Hardhüsli. Der Große Stadtrat hat am 22. Januar 1898 die Baulinien der projektirten Straße mit 24 m Baulinienabstand festgesetzt. Hievon wurde das Bahnhofgebiet in der Weise betroffen, daß zwischen Viadukt und Langstraße auf eine Länge von zirka 250 m ein sich zuspizender, im Maximum 3,5 m breiter Streifen Land in die Baulinie fiel, d. h. von der Baulinie abgeschnitten wurde.

B. Gegen diese Festsetzung der Baulinien legte die Direktion der schweizer. Nordostbahn innert nützlicher Frist Beschwerde beim Bezirksrat ein und verlangte, daß die westliche Baulinie nur als ideelle Baulinie im Sinne von § 10 des Baugesetzes behandelt werde. Sie könne nicht zugeben, daß Bahngelände seinem Zwecke entfremdet werde; sie bedürfe desselben für notwendige Geleiseanlagen.

Der Stadtrat beantragte in seiner Vernehmlassung Abweisung des Rekurses, welche dann auch seitens des Bezirkesrates am 1. September 1898 erfolgte. Die Behörde ging hierbei von folgenden Erwägungen aus:

1. Die Geroldstraße sei im Prinzip schon lange fixirt.
2. Baulinien längs einer offenen Bahnlinie seien allerdings als ideelle zu bezeichnen, nicht aber als solche längs des an und für sich überbaubaren und vielfach für die Ueberbauung bestimmten Bahnhofgebietes.

C. Die Nordostbahn rekurrierte nunmehr mit Eingabe vom 17. September 1898 an den Regierungsrat. Sie protestirte gegen eine eventuelle Landabtretung, da durch dieselbe eine unentbehrliche Geleiseanlage beseitigt werden müßte. Sie beruft sich im Weiteren darauf, daß sie das in Betracht kommende Areal kraft eidgenössischen Expropriationsrechtes erworben habe; so lange sie das durch Bundesratsbeschluß seinerzeit anerkannte Bedürfnis durch Benutzung dieses Landes zu Bahnzwecken weiter dokumentire, könne ihr der streitige Streifen nicht infolge Beschlusses kantonaler Behörden entzogen werden.

Da die bestehende Gebietsgrenze als unverrückbar zu betrachten sei, habe es keinen Sinn, die westliche Baulinie in das Bahnhofgebiet hinein zu verlegen; es mache dies nur eine allfällige später notwendige Verbreiterung der Straße bis an die Baulinien unmöglich.

D. Der Stadtrat betont in seiner Vernehmlassung, daß seinerzeit, d. h. am 3. August 1897 die an der streitigen Stelle sich befindenden Wagenremise der Nordostbahn nur unter der Bedingung bewilligt worden sei, daß letztere gegen die Baulinien der Geroldstraße keine Einwendungen erhebe. Diese Bedingung sei nicht angefochten worden. Das Begehren der Nordostbahn sei um so unverständlicher, als ihre eigenen Projekte vom Jahre 1895, ergänzt im Jahre 1897, von einer Benutzung des streitigen Landstreifens durch Geleiseanlagen Umgang genommen hätten.

Für die Aufstellung der Baulinien sei der 18 metrige Durchlaß im Viadukt maßgebend gewesen; voraussichtlich werde die Straßenanlage auch nur in dieser Breite zur Ausführung kommen.

Der Bezirksrat übermittelt unterm 21. Oktober 1898 die Akten mit dem Bemerkten, daß er an seinem Beschlusse festhalte.

Es kommt in Betracht:

1. Der vorliegende Streit erscheint zwecklos, aus mehrfachen Gründen:

a) Der Stadtrat erklärt, daß die seinerzeitige Straßenanlage sich dem Durchlaß des Viaduktes anpassen, mithin vermutlich 18 m Breite, in welchem Falle kein Land der Nordostbahn in Anspruch genommen werden müßte, nicht übersteigen werde.

b) Wollte aber der Stadtrat wider Erwarten die Straße bis auf die Baulinie erweitern, d. h. Land der Nordostbahn in Anspruch nehmen, so wird es dannzumal für die genannte Unternehmung der Anlaß sein, ihre Rechte geltend zu machen. Sie wird das können, sofern sie den Nachweis leistet, daß sie des Gebietes zu Bahnzwecken bedarf. Im letzteren Falle würde sie nach dem Rechtsatz, daß Bundesrecht kantonales Recht breche, nicht dazu verhalten werden können, ihr gemäß Bundesgesetz vom Mai 1850 auf dem Expropriationswege erworbenes Land abzutreten. Dient aber dannzumal das heute streitige Terrain nicht mehr für Bahnzwecke, so untersteht dasselbe der kantonalen Gesetzgebung und es hindert nichts eine eventuelle Durchführung der Baulinien. In dieser Hinsicht besteht zwischen der gewöhnlichen und der ideellen Baulinie kein Unterschied, da die ideelle, sobald das Land nicht mehr zu Bahnzwecken dient, von selbst und ohne weiteres zur gewöhnlichen Baulinie wird.

c. Welche Wirkung die vom Stadtrat festgesetzte Baulinie hätte, wenn etwa die Nordostbahn auf dem streitigen Streifen bauen wollte, ist ebenfalls seinerzeit anläßlich des konkreten, übrigens nicht wahrscheinlichen Falles zu entscheiden.

2. Es qualifizirt sich demnach der Refurs der schweizer. Nordostbahn lediglich als ein formaler Protest behufs Wahrung ihrer Rechte, d. h. gegen allfälligen der Unternehmung aus der Baulinie entstehenden Schaden. Es ist auf denselben im Sinne der vorstehenden Erwägungen nicht einzutreten.

Nach Einsicht eines Antrages der Direktion der öffentlichen Arbeiten

beschließt der Regierungsrat:

I. Der Refurs der Direktion der schweizer. Nordostbahn wird im Sinne der Erwägungen abgewiesen.

II. Refurrentin hat die Kosten zu tragen, bestehend in 3 Fr. Staats-, 2 Fr. Kanzlei-, den Ausfertigungs- und Stempelgebühren, nebst 10 Fr. Expertengebühren zu Handen der Direktion der öffentlichen Arbeiten.

III. Mitteilung an die Direktion der schweizer. Nordostbahn, an den Stadtrat und den Bezirksrat Zürich und an die Direktion der öffentlichen Arbeiten.