

**477. Baulinien.** A. Mit Eingabe vom 7. April 1905 legt der Stadtrat Zürich folgende Ergänzungen und Abänderungen an den Baulinien der Zollstraße in Zürich III zur Genehmigung vor:

Südliche Baulinie zwischen Sihlquai und Langstraße.

Abänderung der nördlichen Baulinie bei der Einmündung in die Langstraße.

Baulinie an der nordwestlichen spitzwinkligen Ecke bei der Einmündung der Neugasse in die Zollstraße.

B. Die Festsetzung erfolgte durch Beschluß des Großen Stadtrates vom 6. Februar 1904 und die Ausschreibung im Sinne von § 15 des Baugesetzes im Tagblatt und im kantonalen Amtsblatt Nr. 31 vom 15. April 1904.

C. Laut Zeugnis der Bezirksratskanzlei Zürich vom 8. April 1905 sind daselbst keine Rekurse mehr pendent.

D. Ein Rekurs der Kreisdirektion III der schweizerischen Bundesbahnen gegen die Festsetzung einer Baulinie auf Bahngelände wurde mit Regierungsbeschluß Nr. 178 vom 2. Februar 1905 abgewiesen. Gegen diesen Beschluß erhob die Generaldirektion Beschwerde beim eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement, welche von diesem unterm 16. März dem Regierungsrat zur Vernehmlassung zugestellt und mit Beschluß Nr. 1007 vom 29. Juni 1905 beantwortet wurde.

Ein Entscheid ist bis jetzt vom Eisenbahndepartement nicht getroffen worden.

E. Mit Eingabe vom 7. Januar 1907 stellt nun Rechtsanwalt Dr. J. Maag in Zürich namens J. J. Landolt das Gesuch an den Regierungsrat, er möchte die Baulinie ohne Rücksicht auf die Einsprache der Bundesbahnen genehmigen, denn der Bahnbetrieb werde durch dieselbe nicht beeinflußt; die Baulinie könne nur dann für die Bahn zum Hindernis werden, wenn sie in Abweichung von dem bei der Expropriation ihres Terrains aufgelegten Bauprojekte andere Hochbauten, die über die Baulinie hinausgreifen (für welches Recht sie gar nicht expropriert habe), erstellen wolle. Die andern Privatleute, welche in der Nähe der Bahn Land besitzen, seien gewiß ebenso in Schutz zu nehmen wie die Bahn selbst und es könne keine Rede davon sein, daß man der Bahn zuliebe nun die Baulinien in diese Grundstücke hinein verlegen müsse, sondern richtigerweise werde das Bahneigentum wie anderes Privateigentum behandelt und demgemäß bei Aufstellung der Baulinien nicht verschont. Wollte dann die Bahn entgegen dem in den Baulinien liegenden Bauverbot über diese hinausbauen, womit der vis-à-vis gelegene Nachbar zurückgedrängt würde, so solle die Bahn dieses Recht expropriieren und den privaten Nachbar entschädigen. Darüber habe dann nicht der Bundesrat, sondern das Bundesgericht zu entscheiden, welches zweifellos die Bahn verurteilen werde.

Aus diesem Grunde, glaube er, sollte einfach die gesetzliche Genehmigung der Baulinie durch den Regierungsrat ausgesprochen werden; denn das Gesetz sehe den Bundesrat als Rekursinstanz nicht vor; wenn der Regierungsrat aber nicht so weit gehen wolle, so stelle er das Gesuch, die Baulinie wenigstens als „ideelle“ zu genehmigen und damit einen Rechtszustand zu schaffen, welcher den Interessen der privaten Anstößer an der Zollstraße gerecht werde.

Es wird noch um Mitteilung des Beschlusses ersucht.

Die Baudirektion berichtet:

1. Die vorgelegte südliche Baulinie verläuft vom Sihlquai bis zirka 40 m östlich von der Ackerstraße geradlinig, biegt hier mit einer Kurve nach rechts und gegenüber der Einmündung der Ackerstraße wieder nach links ab und verläuft dann zum Schluß geradlinig bis zur Langstraße.

Es ergeben sich daraus folgende Baulinienabstände:

Vom Sihlquai bis zirka Mitte Eilguthalle 17,2 m, von hier bis zur Einmündung der Josephstraße erweitert sich der Abstand allmählich auf zirka 20 m, von der Hafnerstraße bis zur Klingenstrasse 15 m, von der Klingenstrasse bis in die Kurve östlich von der Ackerstraße 17,38 m und von hier bis zur Langstraße 17 m.

Bei der Ausmündung in die Langstraße ist die nördliche Baulinie auf zirka 25 m Länge in die Flucht der Gebäude Nrn. 126 und 130 zurückgelegt.

Ferner wurde die spitzwinklige Ecke zwischen der Zollstraße und der Neugasse durch Ziehen einer Baulinie abgeschlossen.

2. Diese Abstände gestatten Bauhöhen von 16 m. Von etwas unterhalb Mitte Eilguthalle bis zur Hafnerstraße wären, soweit der Abstand 18 m und mehr beträgt, 20 m hohe Bauten zulässig.

Anlässlich der Behandlung des Rekurses Landolt betreffend Bauverweigerung hat die zur Vernehmlassung eingeladene Kreisdirektion III mit Schreiben vom 16. Mai 1903 erklärt, daß sie sich der Festsetzung einer ideellen Baulinie durch Bahngelände, die dem Rekurrenten die Erstellung einer 13 m hohen Baute gestatte, nicht widersetze, gegen die Annahme des von Landolt verlangten Baulinienabstandes von 15 m dagegen Protest einlege (siehe Regierungsbeschluß Nr. 1388 vom 20. August 1903).

In ihrem eigenen Rekurs gegen die Festsetzung der südlichen Baulinie (siehe Regierungsbeschluß Nr. 178 vom 2. Februar 1905) hat sie ein Eventualbegehren betreffend Reduktion des Baulinienabstandes nicht vorgebracht, sondern sich nur auf den Standpunkt gestellt, das Ziehen von Baulinien auf Bahngelände sei unzulässig.

3. Da durch die Baulinien beziehungsweise deren Abstand die Bauhöhe bestimmt wird, ist die Festsetzung einer Baulinie auf der Bahnseite nicht zu umgehen. Es kann sich aber nicht um eine bloß ideelle Baulinie handeln, weil das in Frage kommende Bahngelände kein solches ist, „welches nicht als Baugrund benutzt werden kann“, wie § 10 des Baugesetzes ausdrücklich voraussetzt.

Es liegt durchaus nicht im Belieben der Gemeindebehörden, Baulinien zu ziehen oder nicht, sondern sie müssen dies tun, um die Grundlage für die Erstellung von Bauten zu schaffen. Ihrem Gutfinden ist nur überlassen die Bemessung des Baulinienabstandes, vorbehaltlich des Rekursrechtes an die Oberbehörden.

Der Genehmigung sollte um so weniger etwas im Wege stehen, als ja die Bundesbehörden das Recht für sich in Anspruch nehmen, sich über kantonale Vorschriften hinwegzusetzen, wo die Bedürfnisse des Bahnbetriebes dies erheischen und dieses Recht auch vom Regierungsrat anerkannt worden ist. Der Regierungsrat wehrt sich hauptsächlich dagegen, daß die kantonalen Vorschriften für Bahngelände a priori ungültig seien und lediglich im konkreten Falle jeweils in Form von Begehren sollen vorgebracht und behandelt werden können.

Für die Privatanstößer auf der Nordseite der Zollstraße ist nun unbedingt einmal eine Grundlage für die bauliche Ausnutzung ihrer Liegenschaften zu schaffen und es wird dann Sache der Gerichte sein, allfällige weitere Einsprachen gegen die Errichtung von Bauten zu erledigen.

4. Die Begründung für den Standpunkt des Regierungsrates zu wiederholen, würde zu weit führen, es kann hier auf die Ausführungen zum Rekursentscheid in Sachen der Kreisdirektion III der schweizerischen Bundesbahnen (Regierungsbeschluß Nr. 178 vom 2. Februar 1905) und die Vernehmlassung an das Eisenbahndepartement auf die Beschwerde der Generaldirektion (Regierungsbeschluß Nr. 1007 vom 29. Juni 1905) verwiesen werden.

Nach Einsicht eines Antrages der Baudirektion  
beschließt der Regierungsrat:

I. Die Vorlage wird genehmigt.

II. Mitteilung an den Stadtrat Zürich unter Rückschluß eines Exemplars der genehmigten Vorlage, an die Generaldirektion und an die Kreisdirektion III der schweizerischen Bundesbahnen, an Rechtsanwalt Dr. Maag in Zürich I und an die Baudirektion.