

2972. Bau- und Niveaulinien. A. Mit Eingabe vom 6. März 1936 ersuchte die Bausektion I des Stadtrates Zürich unter Vorlage der Pläne um die Genehmigung der vom Großen Stadtrat mit Beschluß vom 25. Oktober 1933 vorgenommenen Abänderungen der Bau- und Niveaulinien der Soodstraße, der Leimbachstraße zwischen Wegackerstraße und Maneggbrücke, der Allmendstraße zwischen Maneggbrücke und Höcklerstraße, sowie der Baulinien der Butzenstraße bei der Einmündung in die Allmendstraße. Die Vorlagen wurden am 15. Dezember 1933 im kantonalen und im städtischen Amtsblatt publiziert. Die von der Papierfabrik an der Sihl A.-G. und von Heinrich Nievergelt erhobenen Rekurse wurden vom Bezirksrat Zürich mit Entscheiden vom 31. August 1934 und endgültig vom Regierungsrat mit Beschlüssen Nrn. 2247 und 2248 vom 25. Juli 1935 abgewiesen. Einem Zeugnis des Bezirkesrates Zürich vom 23. Januar 1936 ist zu entnehmen, daß zurzeit keine Rekurse mehr anhängig sind.

B. 1. Allmendstraße, Leimbachstraße und Soodstraße sind Teilstücke ein und desselben Straßenzuges, der in Adliswil seine Fortsetzung in der Sihltalstraße I. Kl. Nr. 3 (Hauptverkehrsstraße D) findet. Es handelt sich um eine wichtige Ausfalllinie, die den Verkehr nach dem Sihltal, nach Zug, Luzern und dem Gotthard vermittelt und als Entlastungsstraße für die Albisstraße (Wollishofen-Adliswil) in Betracht kommt. Die bestehenden Baulinien der Sood- und der Leimbachstraße, die vom Regierungsrat im Jahre 1928 genehmigt wurden, weisen Abstände von 20 m beziehungsweise 20 m bis 23 m auf; der Abstand der heute noch geltenden Baulinien der Allmendstraße, vom Regierungsrat 1916 gutgeheißen, beträgt ebenfalls nur 20 m. Es bedarf keiner weiteren Begründung, daß diese Baulinien einen zweckmäßigen, den heutigen und künftigen Verkehrsverhältnissen gerecht werdenden Ausbau der Straße nicht ermöglichen. Nach den Vorlagen hat der Stadtrat die Baulinienabstände auf 24 m bei der Allmend- und der Soodstraße und auf 24 m bis 27 m bei der Leimbachstraße erweitert und ein Ausbauprofil von 16,5 m (Fahrbahn 8,5 m, Gehwege je 2,5 m, Radfahrerstreifen je 1,5 m) bei der Leimbach- und der Soodstraße und ein solches von 18 m (Fahrbahn 9 m, Gehwege je 3 m, Radfahrerstreifen je 1,5 m) bei der Allmendstraße in Aussicht genommen. Die neuen Baulinien gewährleisten eine flüssigere Straßenführung. Wo die Straße durch den Bahnkörper der Sihltalbahn begrenzt wird (Sihlseite der Leimbach- und der Soodstraße) wurden ideale Baulinien angeordnet. Die durch die Verschiebung der Baulinien und durch die damit zusammenhängende Verschiebung der Straßenachse bedingten Änderungen der Niveaulinien sind von unwesentlicher Bedeutung.

2. Die Notwendigkeit des Ausbaues der Allmend-, Leimbach- und Soodstraße läßt sich nicht bestreiten. Die vorgesehenen Ausbauprofile erscheinen durch die Verhältnisse gerechtfertigt. Andererseits fragt es sich, ob der festgesetzte, im wesentlichen 24 m betragende Baulinienabstand hinreichend ist. Gemäß § 9 des Baugesetzes soll für Baulinienfestsetzungen das Bedürfnis maßgebend sein. Welches Ausmaß einem Baulinienabstand im einzelnen Falle gegeben werden soll, ist demnach eine Ermessens- und nicht eine Rechtsfrage, für deren Beantwortung Charakter und Bedeutung der Straße entscheidend sind. Der Regierungsrat hat schon in den Erwägungen zum Rekursentscheid in Sachen der Papierfabrik an der Sihl A.-G. (Regierungsratsbeschluß Nr. 2247 vom 25. Juli 1935) darauf aufmerksam gemacht, daß bei der von der Stadt vorgesehenen Aufteilung des zwischen den neuen Baulinien liegenden Gebietes das Vorgartengebiet bei der Leimbach- und der Allmendstraße eine Tiefe von nur 3,5 m beziehungsweise 3 m erhält. Der Regierungsrat hält diese Maße, die auch zu der vom Stadtrat bis anhin geübten Praxis bei Baulinienfestsetzungen an Straßen gleichen Charakters im Widerspruch stehen, nach wie vor als zu knapp. In konstanter Praxis vertrat der Regierungsrat den Standpunkt, es müsse der Baulinienabstand so groß sein, daß das Vorgartengebiet eine Tiefe von allermindestens 5 m aufweise. Diese Anforderung rechtfertigt sich im Hinblick auf § 31, Absatz 1, des Straßengesetzes, der vorschreibt, daß Gebäude und Anbauten, deren Zweckbestimmung einen Vorplatz gegen die Straße erfordert, nur in einem Abstände von mindestens 5 m von der Straßengrenze aufgeführt werden dürften. Da Baulinien für alle Arten von Bauten in gleicher Weise Geltung haben, ist deren Abstand von 5 m von der Straßengrenze das Mindestmaß, das verlangt werden muß, wenn nicht dort, wo

das Baugesetz Gültigkeit hat, schlechtere Verhältnisse eintreten sollen als in einem Gebiete, wo nur die Abstandsvorschriften des Straßengesetzes zur Anwendung gelangen. Insbesondere rechtfertigt sich die Beachtung des vom Regierungsrat aufgestellten Grundsatzes an einer wichtigen Ausfallstraße der Stadt Zürich. Es wäre zu begrüßen gewesen, wenn der Große Stadtrat an der in Frage stehenden Ausfallstraße Baulinien mit einem Abstände von zirka 30 m angeordnet hätte, wie auch an den anderen Straßen gleichen Charakters einer großzügigeren Baulinienfestsetzung der Vorzug gegeben wurde (Albisstraße 27 m, Überlandstraße Oerlikon 30 m bis 34 m, Schaffhauserstraße 30 m, Hardstraße/Industriestraße 32 m bis 36 m, Badenerstraße bis 30 m). Wenn trotz des gerügten Mangels von einer Rückweisung der Baulinienvorlagen Umgang genommen wird, so geschieht dies als Ausnahme einzig und allein mit Rücksicht auf den bevorstehenden, in jetziger Zeit erwünschten Ausbau der Straße, der als Notstandsarbeit einer beträchtlichen Zahl von Leuten auf längere Zeit hinaus Arbeit und Brot verschaffen dürfte. Die Zustimmung darf jedoch keinesfalls als Präjudiz gewertet werden. Der Regierungsrat behält sich ausdrücklich vor, anderen gleichen oder ähnlichen Vorlagen die Genehmigung zu versagen. Die Gutheißung der unterbreiteten Baulinien kann ferner nur unter dem zu Lasten der in Betracht kommenden Liegenschaften notarialisch zu fertigenden Vorbehalt erfolgen, daß Bauten, deren Zweckbestimmung einen Vorplatz gegen die Straße erfordern, nicht auf der Baulinie, sondern in einem Abstände von mindestens 5 m von der Grenze der korrigierten Straße aufgeführt werden dürfen.

Auf Antrag der Baudirektion

b e s c h l i e ß t d e r R e g i e r u n g s r a t :

I. Die vom Großen Stadtrat Zürich mit Beschluß vom 25. Oktober 1933 festgesetzten abgeänderten Bau- und Niveaulinien der Soodstraße, der Leimbachstraße zwischen Wegackerstraße und Maneggbrücke, der Allmendstraße zwischen Maneggbrücke und Höcklerstraße, sowie die abgeänderten Baulinien der Butzenstraße bei der Einmündung in die Allmendstraße werden nach den Vorlagen der Bausektion I des Stadtrates Zürich vom 6. März 1936 genehmigt und damit die bestehenden Bau- und Niveaulinien aufgehoben.

An die Genehmigung der abgeänderten bergseitigen Baulinie der Leimbachstraße und der neuen Baulinien der Allmendstraße wird der zu Lasten der von diesen Baulinien angeschnittenen Liegenschaften notarialisch zu fertigende Vorbehalt geknüpft, daß Bauten, die eines Vorplatzes bedürfen (wie Garagen, Werkstätten, Ladengebäude, Ökonomiegebäude etc.), nicht näher als in einem Abstände von mindestens 5 m von der Grenze der korrigierten Straße (äußere Gehweggrenze) aufgeführt werden dürfen.

II. Diese Genehmigung tritt erst dann in Kraft und darf vom Stadtrat Zürich erst dann gemäß § 16 des Baugesetzes publiziert werden, wenn der Vorbehalt von Dispositiv I zu Lasten der fraglichen Liegenschaften im Grundbuch anmerkt und die Baudirektion hierüber im Besitze eines Zeugnisses des zuständigen Grundbuchamtes ist.

III. Mitteilung an den Stadtrat Zürich unter Rückschluß je eines Planexemplares mit Genehmigungsvermerk, an den Bezirksrat Zürich und an die Baudirektion.