|  |  |
| --- | --- |
| Signatur | StAZH MM 3.68 RRB 1944/0389 |
| Titel | Baulinien (Rekurs). |
| Datum | 17.02.1944 |
| P. | 160–162 |

[*p. 160*] In Sachen der Zürcher Papierfabrik a. d. Sihl, in Zürich, Gießhübelstraße 15, vertreten durch Rechtsanwalt Dr. G. Weiß, Talacker 29, zum Pelikan, Zürich 1, Rekurrentin, gegen den Gemeinderat Zürich, Rekursgegner, betreffend Abänderung der Baulinien der Gießhübel- und der Bubenbergstraße, in Zürich 3 (Rekurs gegen einen Entscheid des Bezirksrates Zürich),

hat sich ergeben:

A. Mit Beschluß vom 29. April 1942 setzte der Gemeinderat der Stadt Zürich die Bau- und Niveaulinien für die Verlängerung der Allmendstraße von der Sihl bis zur Gießhübelstraße fest, änderte die Bau- und Niveaulinien der Gießhübelstraße von der Uetlibergstraße bis zur Utobrücke teilweise ab und setzte sie teilweise neu fest, hob ferner die Bau- und Niveaulinien der projektierten Bubenbergstraße längs der Sihltalbahn, sowie diejenigen der projektierten Kanalstraße von der Sihl bis zur Papierfabrik a. d. Sihl auf. Die Verlängerung der Baulinien der Allmendstraße von der Brunau über die Sihl und westlich des Flusses bis zur Gießhübelstraße dient der Erstellung einer den Anforderungen des Schnellverkehrs genügenden Verbindung der Sihltalstraße mit den Hauptstraßen nach dem Limmattal und dem Milchbuck, aber auch nach dem Stadtzentrum. Der Durchgangsverkehr zwischen Sihltal einerseits und Limmattal und Milchbuck anderseits soll am Stadtkern vorbeigeleitet und die bisherige Hauptausfallinie von der Stadt über die Albisstraße sihltalwärts entlastet werden. Die teilweise Verlegung der Gießhübelstraße bezweckt die Beseitigung des Niveauüberganges über die Sihltalbahnlinie bei der Liegenschaft der Zürcher Lagerhaus A.-G. Die Straße wird bei der derzeitigen Einmündung der Kanalstraße gegen Süden abgebogen und abgesenkt, in einem spitzen Winkel unter der Bahnlinie durchgeführt und in einer Kurve westwärts wieder in das Trasse ihres bestehenden, obern Teiles zurückgeführt. Das alte Trasse bleibt für den Anliegerverkehr bestehen. Die Einmündung der verlängerten Allmendstraße in die projektierte Kurve der Gießhübelstraße erfolgt unmittelbar südwestlich der Sihltalbahn-Unterführung. Die bestehende Bubenbergstraße muß wegen der Umlegung der Gießhübelstraße teilweise aufgehoben werden.

Das Fabrikareal der Papierfabrik a. d. Sihl liegt zwischen der Sihl, der Gießhübel- und der Kanalstraße. Mit Ausnahme der nördlichen Ecke ist das Gebiet fast vollständig überbaut. Die einzige Zufahrt ins Innere des Fabrikareals von Norden her führt um die nördliche Ecke des Calandergebäudes und des Rollenbaus herum. Diese Gebäude reichen bis auf 5,5 m bzw. 7,5 m bis 8 m an das Straßengebiet der Gießhübelstraße und der Kanalstraße heran. Durch eine Durchfahrt zwischen dem südlichen Teil des Rollenbaus und der Transformatorenstation gelangt man dann in die rückwärtigen Fabrikhöfe und Zugänge zu den einzelnen Gebäulichkeiten. In den im rückwärtigen Teil gelegenen Hof mündet auch der Geleiseanschluß der Fabrik, der über die Sihltalbahnlinie zum Bahnhof Gießhübel führt.

Die bestehende südöstliche Baulinie der Gießhübelstraße verläuft auf der gegenwärtigen Straßengrenze. Lediglich bei der Utobrücke wird die nördliche Ecke des Fabrikareals der Papierfabrik durch die Abknickung der Baulinie angeschnitten. Die bestehende sihlseitige Baulinie der Kanalstraße schneidet bei ihrer Einmündung in die Gießhübelstraße die Fabrikliegenschaft 3 m tief an. Von der Nordecke des Calandergebäudes hat die Baulinie einen Abstand von 6 m, von der Nordwestfront des Rollengebäudes einen solchen von ca. 5 m. Nach der neuen, vom Gemeinderat der Stadt Zürich genehmigten Baulinienvorlage wird die südöstliche Baulinie der Gießhübelstraße zwischen Utobrücke und bisheriger Einmündung der Kanalstraße und des verlegten Teilstückes der Gießhübelstraße (ehemalige Kanalstraße bei den genannten Gebäuden der Papierfabrik) so zurückgebogen, daß sie direkt über die Nordecke des Rollengebäudes verläuft und die Nordecke des Calandergebäudes ca. 2,5 m tief anschneidet, sodaß hier zwischen bestehender Straßengrenze und Baulinie eine Distanzbis maximal 9 m entsteht. Weiter nordostwärts (gegen die Utobrücke) wird das Grundstück der Papierfabrik von der neuen Baulinie in einer Tiefe von 5 - 10 m angeschnitten. Das Portierhaus kommt fast vollständig in die Bauverbotszone zu liegen. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite soll die alte Baulinie, die längs der Straßengrenze verläuft, bestehen bleiben. Hier stehen auf der Baulinie drei zusammengebaute, neue Mehrfamilienhäuser und daran angebaut das einstöckige Gebäude der Volksküche, sowie ein älteres Mehrfamilienhaus.

Die ganze Baulinienvorlage wurde nach der Genehmigung durch den Gemeinderat der Stadt Zürich im städtischen und im kantonalen Amtsblatt vom 12. Juni 1942 öffentlich ausgeschrieben.

B. Mit Eingabe vom 22. Juni 1942 rekurrierte die Papierfabrik a. d. Sihl gegen den Beschluß des Gemeinderates der Stadt Zürich an den Bezirksrat Zürich mit dem Antrag, die östliche Baulinie der Gießhübelstraße (vom Portiergebäude ihrer Fabrik bis zum Rollenbau) derart abzuändern, daß sie mit der vom Regierungsrat am 18. Juli 1894 genehmigten Baulinie Zusammenfalle. Mit Entscheid vom 18./28. September 1942 wies der Bezirksrat Zürich den Rekurs ab.

C. Daraufhin gelangte die Papierfabrik a. d. Sihl mit Eingabe vom 8. Oktober 1942 rechtzeitig an den Regierungsrat. Sie beantragt, den Beschluß des Gemeinderates Zürich vom 29. April 1942 dahin abzuändern, daß die südöstliche Baulinie der Gießhübelstraße vom Portiergebäude (inklusive) bis zum Rollenbau (inklusive) unabgeändert bleibe.

D. Das Tiefbauamt der Stadt Zürich änderte in der Folge das ursprüngliche Projekt für den Ausbau der Gießhübelstraße dahin ab, daß die Straßenachse auf der Höhe des Calandergebäudes nach Nordwesten verschoben und damit die Straßenkurve etwas ausgeweitet wurde.

Die Vernehmlassungen des Stadtrates Zürich und des Bezirksrates Zürich lauten übereinstimmend auf Abweisung des Rekurses. In einer nachträglichen Vernehmlassung zur Rekursbeantwortung des Stadtrates Zürich hielt die Rekurrentin ihrerseits an ihrem in der Rekurseingabe vertretenen grundsätzlichen Standpunkt fest. Auf die Parteivorbringen und die Ausführungen der Vorinstanz wird, soweit notwendig, in den Erwägungen eingetreten werden.

E. Am 15. März 1943 führten die antragstellenden Organe der Baudirektion mit den Parteien bzw. deren Vertretern eine Lokalverhandlung durch. In der Folge arbeitete das Tiefbauamt der Stadt Zürich Pläne für den Ausbau der Gießhübelstraße im fraglichen Teilstück nach den Vorschlägen der Parteien sowie Pläne für eine Unterführung der nördlichen Zufahrt ins Fabrikareal der Rekurrentin unter der Nordecke des Calandergebäudes und der Nordecke des Rollengebäudes durch aus.

Es kommt in Betracht:

1. Die angefochtene Bau- und Niveaulinienvorlage, welcher der Gemeinderat der Stadt Zürich am 29. April 1942 seine Zustimmung erteilte, bezweckt im Wesentlichen die Schaffung der Grundlage für die Verlängerung der Allmendstraße von der Brunau über die Sihl bis zur Gießhübelstraße und die Verlegung des Mittelstückes der letztern zwecks Aufhebung des Niveauüberganges über die Sihltalbahnlinie. Die Rekurrentin ficht jedoch nur die Abänderung der südöstlichen Baulinie der Gießhübelstraße im Gebiete ihres Fabrikareals an. Auf das Gesamtprojekt braucht daher in diesem Zusammenhang nur soweit eingetreten zu werden, als es für die Beurteilung der Baulinienfestsetzung im streitigen Teilstück als notwendig erscheint.

Grundsätzlich rechtfertigt sich die Feststellung, daß die städtische Vorlage eine erhebliche Verbesserung des städtischen Verkehrsnetzes ermöglicht. Die Rekurrentin bestreitet dies auch nicht. Die Allmendstraße als eine der beiden Ausfallstraßen gegen das Sihltal weist zwar günstige Niveauverhältnisse auf und ist gut ausgebaut, verzeichnet jedoch gegenüber der Albisstraße - der zweiten Ausfallinie - nur geringen Verkehr, da ihr Anschluß an die Hauptverkehrsadern der Stadt und die Verbindung nach dem Limmattal und dem Milchbuck ungünstig ist. Diesen Mängeln soll die geplante Verlängerung der Allmendstraße abhelfen. Die projektierte Straße erscheint geeignet, einerseits einen erheblichen Teil des Verkehrs zwischen Stadtkern und Sihltal aufzunehmen und damit die Albisstraße zu entlasten, anderseits den Durchgangsverkehr nach dem Limmattal am Stadtkern vorbeizuleiten. Die fragliche Strecke stellt also ein Teilstück einer zukünftigen Verkehrslinie von erheblicher Bedeutung dar, auf der nach dem Kriege, wenn // [*p. 161*] die Beschränkungen des Motorfahrzeugverkehrs aufgehoben sein werden, mit einem starken und vor allem auch schnellen Verkehr zu rechnen ist.

Auch die vorgesehene Verlegung der Gießhübelstraße in ihrem Mittelstück ist, sowohl wegen des Ausfallverkehrs nach dem Sihltal, als auch mit Rücksicht auf den Stadtverkehr nach dem Albisgütli und den Wohnquartieren im Friesenberg notwendig. Die bestehende Niveaukreuzung mit der Sihltalbahn stellt ein eigentliches Verkehrshindernis und eine ständige Verkehrsgefährdung dar, deren Behebung sich schon heute im Hinblick auf den Straßenbahnverkehr aufdrängt und die sich nach der Rückkehr normaler Verhältnisse im Motorfahrzeugverkehr auf die Dauer nicht beibehalten ließe.

Die längs der Fabrikliegenschaft der Rekurrentin zum Teil schon bestehende, zum Teil projektierte Strecke der Gießhübelstraße wird somit den Durchgangsverkehr vom und zum Sihltal und den Lokalverkehr nach den Wohngebieten am Uetliberg, einschließlich Straßenbahnverkehr, aufzunehmen haben. Der mit 11 m breiter Fahrbahn und beidseitigen Gehwegen von je 3 - 3,5 m Breite vorgesehene Ausbau dieses Straßenstückes ist daher auf keinen Fall übersetzt.

2. Der Ausbau des fraglichen Teilstückes der Gießhübelstraße wäre nun allerdings im Wesentlichen im Rahmen der bestehenden Baulinien der Gießhübel- und der Kanalstraße möglich. Auf der Strecke zwischen der Utobrücke und der heutigen Abzweigung der Kanalstraße verliefe die Baulinie - wie schon bisher - im Wesentlichen auf der südöstlichen Straßengrenze bezw. der nordwestlichen Grenze des Fabrikareals der Rekurrentin. Längs der neu projektierten Teilstrecke bis zur zukünftigen Sihltalbahn-Unterführung würde die Fabrikliegenschaft durch die östliche Baulinie (der heutigen Kanalstraße) im Maximum 3,5 m tief angeschnitten.

Nach § 9 des Baugesetzes für Ortschaften mit städtischen Verhältnissen sind Bau- und Niveaulinien „nach Maßgabe des Bedürfnisses“ festzusetzen. Für die Abänderung bestehender Bau- und Niveaulinien trifft das Gesetz keine besondere Regelung. Sie richtet sich daher grundsätzlich nach der obgenannten Vorschrift. Wenn ein entsprechendes Bedürfnis besteht, können die Bau- und Niveaulinien neu festgesetzt werden. Der Regierungsrat erklärte in seiner bisherigen Rekurspraxis mehrfach, Baulinienrevisionen seien im Interesse der Rechtssicherheit nicht leichthin zuzulassen, sondern müßten durch öffentliche Interessen oder neue Gesichtspunkte gerechtfertigt sein (vgl. Regierungsratsbeschluß Nrn. 975/1932, 97/1933, 1128/ 1934, 1811/1936). Daher ist vorerst die Frage zu prüfen, ob die Voraussetzungen für eine. Verbreiterung des Baulinienabstandes für das in Frage stehende Teilstück der Gießhübelstraße grundsätzlich gegeben seien.

Die bestehenden Baulinien mit einem Abstand von 18 m wurden im Jahre 1894 festgesetzt. Die Straße selbst war 12 bis 13 m breit ausgebaut. Damals war die Gießhübelstraße eine Verbindungsstraße nach einem schwach besiedelten Außengebiet der Stadt. Die dichtere Wohnbebauung reichte im Wesentlichen nicht über den untern Rand des Uetliberghanges hinaus, während sich am Nordrand der Allmend und in der Umgebung des Bahnhofes Gießhübel eine Anzahl industrieller und gewerblicher Betriebe niedergelassen hatten. Auf das im Sommer des Jahres 1907 im Albisgütli stattfindende Eidgenössische Schützenfest hin erfolgte durch eine private Gesellschaft der Bau der Straßenbahnlinie über die Gießhübelstraße zum Festplatz und anschließend schrittweise die Verbreiterung der Straße, im hier in Frage stehenden Teilstück auf 18 m. Erst die Erstellung der Straßenbahn ermöglichte die richtige Erschließung der Umgebung des Albisgütli und des Friesenberges als Wohngebiet für die Stadtbevölkerung. In der Zwischenkriegszeit nahm die Bautätigkeit in den genannten Gebieten ganz bedeutende Ausmaße an und heute befinden sich dort Quartiere mit einer erheblichen Zahl von Bewohnern. Diese Entwicklung dürfte noch keineswegs zum Abschluß gekommen sein, da immer noch große Flächen landwirtschaftlich beworbener Gebiete vorhanden sind. Auf jeden Fall ist die Bedeutung der Gießhübelstraße als Stadtverbindung seit dem Jahre 1894 in ungeahntem und nicht voraussehbarem Maße gestiegen. Dazu kommt nun noch, daß das Teilstück bei der Papierfabrik in Zukunft auch noch Teilstück der neuen Ausfallstraße nach dem Sihltal sein wird, auf der mit Sicherheit ein starker und schneller Motorfahrzeugverkehr zu erwarten ist.

Von einer Abänderung des Baulinienabstandes könnte dann vielleicht abgesehen werden, wenn die angrenzenden Grundstücke geschlossen und derart überbaut wären, daß auf langeZeit hinaus mit Rücksicht auf diese Bebauung mit einer Straßenverbreiterung nicht gerechnet werden könnte. Die Gießhübelstraße weist jedoch im Teilstück zwischen der Utobrücke und der Lerchenstraße nur einseitig eine mehr oder weniger geschlossene Bebauung auf. Wollte man die alten Baulinien beibehalten, dann könnte auch auf der von der Überbauung noch größtenteils freien Seite auf diese gebaut und damit der spätere Straßenausbau erschwert, wenn nicht gar verunmöglicht werden. Mit der Notwendigkeit eines solchen muß aber immer gerechnet werden, selbst wenn er im Moment der Baulinienfestsetzung noch als wenig wahrscheinlich erscheint. Die Erfahrungen, die der Aufschwung des Motorfahrzeugverkehrs während der letzten beiden Jahrzehnte vor dem gegenwärtigen Krieg brachte, zeigen immer wieder, daß man in frühern Zeiten bei der Baulinienfestsetzung vielfach zu einseitig auf die Interessen der Grundeigentümer Bedacht nahm, ohne daran zu denken, daß dieses Vorgehen nicht nur dem Gemeinwesen, sondern auch den Rechtsnachfolgern der Grundeigentümer große Nachteile bringen mußte.

Die Frage der Notwendigkeit einer Baulinienerweiterung ist somit eindeutig zu bejahen. Lediglich beispielsweise sei angeführt, daß der Regierungsrat in seiner bisherigen Rekurspraxis schon Baulinienabstände von 18 m für ausgesprochene Quartierstraßen ohne Durchgangsverkehr als angemessen bezeichnete (Regierungsratsbeschlüsse Nrn. 1186/1931, 1696/ 1940.) Für wichtige lokale Straßen, zum Teil sogar solche mit durchgehender beidseitig geschlossener Bebauung erachtete er 24 m als durchaus gerechtfertigt (vgl. Regierungsratsbeschlüsse Nrn. 279/1936, 637/1940), während er dieses Maß für Straßen mit erheblichem Durchgangsverkehr, für Ausfall- und Überlandstraßen als das absolut notwendige Minimum bezeichnete (vgl. Regierungsratsbeschluß Nrn. 3018/1934, 2247/1935, 1262/ 1933). Der hier in Frage stehende Baulinienabstand von durchschnittlich 24 m ist somit keinesfalls übersetzt.

Somit ergibt sich, daß dem Antrag der Rekurrentin auf Beibehaltung der bestehenden Baulinien auf keinen Fall Folge gegeben werden kann.

3. Im weitern ist nunmehr zu prüfen, wie die Vergrößerung des Baulinienabstandes am zweckmäßigsten erfolgt.

Die städtische Vorlage sieht die einseitige Verschiebung der südöstlichen Baulinie in das Areal der Papierfabrik hinein vor. Vom verkehrstechnischen Standpunkt aus ist dies zweifellos die günstigste Lösung. Sie verhindert die weitere Erstellung von Bauten nahe an der Straßengrenze. Durch solche Bauten, insbesondere wenn sie auf die bestehende Baulinie gestellt würden, müßte das Blickfeld in die direkt südlich ansetzende zukünftige Straßenkurve beschränkt werden. Vor allem aber müßte die Straße, wenn einmal die Verkehrsbelastung ihren Ausbau erfordern sollte, verkehrstechnisch richtig nach der Innenseite der Kurve erweitert werden. Damit würde die Abflachung der letztern erreicht, was im Hinblick auf den zu erwartenden raschen Durchgangsverkehr einen wesentlichen Vorteil bedeutete, während bei beidseitiger gleichmäßiger Verbreiterung nichts verbessert, durch einseitige Verbreiterung nach der Außenseite hin die Situation jedoch verschlechtert würde.

Auch bezüglich der Durchführbarkeit der Baulinien erweist sich die in der städtischen Vorlage vorgesehene Lösung als die beste. Jede Rückverlegung der Baulinie auf der der Papierfabrik gegenüberliegenden Seite hätte die Anschneidung der dort befindlichen, auf der alten Baulinie stehenden geschlossenen Gebäudereihe, die zum größten Teil erst vor wenigen Jahren erstellt wurde, zur Folge. Der Ausbau der Straße bis zur Baulinie, d. h. in einer Breite von 24 in, erforderte somit die Beseitigung dieser Gebäude. In Anbetracht des in ihnen verkörperten Wertes - ihre Assekuranzsumme beläuft sich auf zusammen mehr als Fr. 900 000 - ist ohne weiteres klar, daß mit einer derartigen Maßnahme auf absehbare Zeit hinaus nicht gerechnet werden könnte. Den auf dem Spiele stehenden öffentlichen Interessen würde daher mit einer derartigen Baulinienverschiebung, ob sie nun einseitig ganz nach dieser Seite oder nach beiden Straßenseiten hin erfolgte, in keiner Weise Rechnung getragen. Sie würde besser unterbleiben. da sie lediglich eine Beschränkung der Eigentumsfreiheit der betreffenden Grundeigentümer bedeutete. Auf der südöstlichen Straßenseite dagegen müßte im Falle der Durchführung der von der Stadt projektierten Baulinie ein einziges, nicht sehr großes Gebäude, das Portierhaus der Rekurrentin, beseitigt werden. Finanziell wäre dies durchaus tragbar. Die verkehrstechnischen Interessen und die unverhältnismäßig // [*p. 162*] größere finanzielle Belastung der Stadt für abzureißende Häuser bei einem allfälligen spätem Straßenausbau gegen Nordwesten sprechen daher ebenfalls für die von der Stadt vorgesehene Baulinienführung.

Nun macht aber die Rekurrent in geltend, durch einen allfälligen spätem Ausbau der Gießhübelstraße in südöstlicher Richtung werde ihr die einzige Zufahrt von Norden zu den innern Fabrikhöfen unterbunden. Der ganze Fabrikationsvorgang vom Rohprodukt zum Fertigfabrikat sei aber den heute auf dem Areal bestehenden Verkehrswegen angepaßt. Der Fabrik würde durch Verunmöglichung dieser Zufahrt der Lebensnerv abgeschnitten.

Es widerspricht den für die Baulinienfestsetzung maßgebenden Grundsätzen, wenn die Vorinstanz sich auf den Standpunkt stellt, die allfällige Unterbindung der Zufahrt bei einem spätern Straßenausbau sei im gegenwärtigen Vorfahren nicht zu berücksichtigen, sondern erst im Falle der Enteignung. Wenn bei der Festsetzung neuer Baulinien - entsprechend konstanter Praxis - geprüft wird, ob diese aus finanziellen Gründen im Hinblick auf allfällige Anschneidungen bestehender Bauten auch durchführbar seien, dann rechtfertigt sich ein gleiches Vorgehen auch mit Bezug auf die von der Rekurrentin vorgebrachten Argumente. Die Durchführung der Baulinie kann unter Umständen - wenn auch indirekt - erhebliche bauliche Veränderungen an den Fabrikanlagen oder die Verpflichtung zur Ausrichtung ganz bedeutender Entschädigungen für den Verlust der Zufahrt zu Lasten der Stadt Zürich mit sich bringen.

Es ist nicht zu bestreiten, daß die Aufhebung der fraglichen Zufahrt durch einen spätern Straßenausbau einen sehr schwerwiegenden Eingriff in die Interessen der Rekurrentin bedeutete. Es dürfte zwar nicht ausgeschlossen sein, eventuell von Süden her über die Kanalstraße bei den Garagegebäuden oder beim Kohlenschuppen eine neue Zufahrt zu schaffen. Dies brächte jedoch einen ständigen erheblichen Umweg für die Motorfahrzeuge und interne Schwierigkeiten in der Zubringung des Rohmaterials und im Abtransport der Fertigfabrikate mit sich. Die von den Vertretern der Stadt anläßlich der durch die antragstellenden Organe der Baudirektion durchgeführten Lokalverhandlung vorgeschlagenen baulichen Abänderungen beim Calander- und Rollenbau bedeuteten - abgesehen von den Störungen des Fabrikationsprozesses - voraussichtlich eine schwerwiegende finanzielle Belastung der Stadt. Bei Außerachtlassung der verkehrstechnischen Gründe, die für die Straßenverbreiterung nach der Seite der Papierfabrik sprechen, könnte man sich dann ernstlich fragen, ob diese Lösung finanziell vorteilhafter sei als die allfällige Beseitigung der gegenüberliegenden Häuserreihe. Das weitere Studium der Frage durch die Organe des städtischen Tiefbauamtes ergab jedoch nachträglich noch eine Lösungsmöglichkeit, die es nötigenfalls gestatten wird, den beidseitigen im Spiele stehenden Interessen weitgehend Rechnung zu tragen. Sie besteht darin, daß die nördliche Zufahrt bei der zukünftigen Kurve der Gießhübelstraße südwärts verschoben und außerhalb des zukünftigen Bauverbotgebietes längs der projektierten Baulinie unter der Nordecke des Calander- und des Rollengebäudes durchgeführt würde. Die Bauaufgabe ist nach der von sachkundigen Organen der Baudirektion durchgeführten Prüfung ohne allzugroße Schwierigkeiten lösbar. Bei beiden Gebäuden ist die Bodenbelastung zwar sehr erheblich, aber doch nicht derart, daß die Erstellung einer Unterführung technisch undurchführbar wäre. Das Rollengebäude ist übrigens heute schon unterkellert, was beweist, daß ein genügend stabiler Untergrund vorhanden ist. Eine vom städtischen Tiefbauamt auf Veranlassung der antragstellenden Organe der Baudirektion ausgearbeitete Planstudie für eine derartige Durchfahrt zeigt Gefälls- bezw. Steigungsverhältnisse, die durchaus annehmbar sind. Es wäre mit Gefällen bezw. Steigungen von ca. 8 - 10% zu rechnen. Damit wäre es möglich, die Zufahrt bis zum nördlichsten der rückwärtigen Fabrikhöfe wieder auf dessen Niveau zu bringen. Für die Rekurrentin bestünde der Hauptnachteil dieser Lösung im Verluste der ebenen Zufahrt und eines geringen Teiles ihrer Lagerräume im Keller des Rollengebäudes. Dagegen könnte sie ihre jetzige Betriebsorganisation im Wesentlichen beibehalten. Die erwähnten, verhältnismäßig geringfügigen Nachteile sind angesichts der weiter oben dargelegten auf dem Spiele stehenden schwerwiegenden öffentlichen Interessen durchaus zumutbar. Die Kosten für die Erstellung einer derartigen Zufahrt würden nach rohen Schätzungen den Betrag von Fr. 100 000 kaum übersteigen und demnach nur einen verhältnismäßig klei nen Bruchteil der Kosten ausmachen, die ein Abbruch und Neubau des Calandergebäudes und ein Umbau des Rollengebäudes oder eine Beseitigung der Gebäudereihe auf der gegenüberliegenden Straßenseite zur Folge hätten.

4. Damit ist der Rekurs entschieden. Er muß - unter Kostenfolge zu Lasten der Rekurrentin - abgewiesen werden.

Auf Antrag der Direktion der öffentlichen Bauten

beschließt der Regierungsrat:

I. Der Rekurs der Zürcher Papierfabrik a. d. Sihl, in Zürich, betreffend die Abänderung der Baulinien der Gießhübel- und der Bubenbergstraße in Zürich 3 wird abgewiesen; damit werden die Beschlüsse des Gemeinderates der Stadt Zürich vom 29. April 1942 und des Bezirksrates Zürich vom 18. September 1942 bestätigt.

II. Die Kosten des Verfahrens, bestehend aus einer Staatsgebühr von Fr. 200, sowie den Ausfertigungs- und Stempelgebühren, werden der Rekurrentin auferlegt. Der geleistete Kostenvorschuß ist zu verrechnen.

III. Mitteilung an Rechtsanwalt Dr. G. Weiß, Talacker 29, zum Pelikan, in Zürich 1, zu Handen der Rekurrentin, an den Stadtrat Zürich, den Bezirksrat Zürich und an die Baudirektion.

[*Transkript: OCR (Überarbeitung: Team TKR)/11.08.2017*]