



G.-Nr. R1S.2012.05110  
BRGE I Nr. 0056/2013

**Entscheid vom 22. März 2013**

Mitwirkende Abteilungspräsident Felix Hess, Baurichter Walter Baumann, Ersatzrichter Jürg Trachsel, Gerichtsschreiberin Patricia Ochsenbein-Veglio

in Sachen **Rekurrent**  
F. N., [...]

gegen **Rekursgegnerin**  
Stadt Zürich, Stadthaus, 8001 Zürich

betreffend Gemeindebeschluss vom 17. Juni 2012 (Urnenabstimmung); Änderung der Baulinien in Affoltern, Zürich 11 - Affoltern

---

## **hat sich ergeben:**

### **A.**

Mit Beschluss vom 5. Oktober 2011 zog der Gemeinderat der Stadt Zürich im Stadtkreis 11 Zürich-Affoltern die Baulinien in Revision und setzte sie neu fest. Dagegen wurde das Referendum ergriffen. Nachdem das Stimmvolk die Vorlage am 17. Juni 2012 angenommen hatte, wurde der Beschluss am 17. August 2012 im kantonalen Amtsblatt Nr. 33 veröffentlicht.

### **B.**

Hiegegen gelangte F. N. mit Rekurseingabe vom 17. September 2012 rechtzeitig an das Baurekursgericht und beantragte, es sei die im Bereich der Parzellen Kat.-Nrn. AF3845 und AF4403 festgesetzte revidierte Baulinie aufzuheben, unter Kosten- und Entschädigungsfolge zulasten der Stadt Zürich.

### **C.**

Mit Verfügung vom 18. September 2012 wurde das Vernehmlassungsverfahren eröffnet. In seiner Vernehmlassung vom 7. November 2012 beantragte der Stadtrat, es sei der Rekurs abzuweisen; gleichzeitig wurde ein Antrag auf Zusprechung einer Umtriebsentschädigung gestellt.

### **D.**

Auf Gesuch vom 19. November 2012 hin wurde mit Verfügung vom 21. November 2012 ein zweiter Schriftenwechsel angesetzt. In der Replik vom 12. Dezember 2012 wiederholte der Rekurrent seinen auf Gutheissung des Rekurses lautenden Antrag. Mit Verfügung vom 14. Dezember 2012 wurde die Stadt Zürich zur Duplik eingeladen. In seiner Eingabe vom 8. Januar 2013 hielt der Stadtrat an seinen Anträgen fest.

### **E.**

Am 24. Januar 2013 führte eine Delegation des Baurekursgerichts einen Augenschein auf dem Lokal durch. Auf die Parteivorbringen und das Ergebnis des Augenscheins wird, soweit zur Urteilsfindung erforderlich, in den Erwägungen Bezug genommen.

## **Es kommt in Betracht:**

### **1.**

Der Stadtrat von Zürich überprüfte mit Beschluss Nr. 2010/148 vom 7. April 2010 die Baulinien im Quartier Affoltern, Kreis 11, auf ihre Aktualität und Richtplankonformität. Mit Beschluss vom 5. Oktober 2011 setzte der Gemeinderat der Stadt Zürich die Baulinien im Kreis 11 gemäss der Vorlage des Stadtrates neu fest. Mit dem vorliegend angefochten, auf ein Referendum hin ergangenen Gemeindebeschluss vom 17. Juni 2012 stimmten die Stimmberechtigten der Baulinienfestsetzung im fraglichen Gebiet zu. Der Beschluss sieht – im Hinblick auf eine richtplanerisch vorgesehene neue Tramlinie – unter anderem die Rückversetzung der nördlichen Baulinie der Wehntalerstrasse im Bereich der Parzellen Kat.-Nrn. AF3845 und AF4403 vor.

### **2.**

Der Rekurrent ist Eigentümer der vorgenannten Grundstücke. Als solcher ist er von der Baulinienrevision mehr betroffen als irgendwelche Dritte und somit zur Rekurerhebung legitimiert (§ 338a Abs. 1 des Planungs- und Baugesetzes [PBG]).

### **3.**

Der Stadtrat bestreitet die Notwendigkeit eines Augenscheins. Unbesehen von Parteianträgen obliegt der Entscheid, ob ein Augenschein nach § 7 des Verwaltungsrechtspflegegesetzes (VRG) durchzuführen ist oder nicht, dem Präsidenten bzw. dem Referenten des Baurekursgerichts (vgl. §§ 16 f. der Organisationsverordnung des Baurekursgerichts [OV BRG]). Vorliegend waren die Voraussetzungen für die Durchführung eines Augenscheins erfüllt, waren doch die Verhältnisse vor Ort entscheidrelevant und auf Grund der Akten noch unklar. Die Durchführung eines Augenscheins war damit zwingend (§ 7 VRG).

#### 4.1.

Zur Begründung des Rekurses bringt der Rekurrent im Wesentlichen vor, es liege kein konkretes Projekt vor, welches die Linienführung einer künftigen neuen Tramlinie nach Affoltern darlege. Insbesondere sei noch offen, ob sie vom Bahnhof Oerlikon oder vom Milchbuck her in die Wehntalerstrasse führe. Durch die Rückversetzung der Baulinie im Bereich der rekurrentischen Grundstücke werde das auf der Parzelle Kat.-Nr. AF4403 stehende Hochhaus neu massiv angeschnitten. Weder die Absicht der Erstellung einer Tramhaltestelle an jenem Standort noch die unter der Arkade beim Hochhaus verlaufende Fussgängerverbindung rechtfertigten das Anschneiden des Gebäudes durch Baulinien oder gar einen Gebäudeabbruch. Eine Tramhaltestelle könne im Übrigen auch ohne Baulinienverschiebung realisiert werden. Zum einen genüge der heutige Baulinienabstand den hierfür geltenden Massstäben. Für die Anlage einer Tramhaltestelle stehe aber auch die vor den Parzellen Kat.-Nrn. AF2429, AF2377, AF3888, AF3889 und AF3845 (Wehntalerstrasse 294, 296, 298, 308 und 310) liegende, ca. 10 m tiefe Strassenausbuchtung zur Verfügung. Der durch die Baulinienrückversetzung und die Realisierung der Tramhaltestelle bedingte Abbruch des rekurrentischen Hochhauses und der übrigen damit zusammenhängenden Anlagen sei damit nicht erforderlich. Unter diesen Umständen stelle die angefochtene Massnahme eine Verletzung der Eigentumsgarantie (Art. 36 der Bundesverfassung [BV]) dar und missachte diese das Verhältnismässigkeitsprinzip.

#### 4.2.

Vernehmlassungsweise erwidert der Stadtrat, die strittige Baulinienführung verfolge sowohl verkehrstechnische als auch gestalterische Zwecke. Die Wehntalerstrasse sei als Staatsstrasse und regionale Veloroute klassiert. Im regionalen Richtplan sei eine nach Zürich-Affoltern führende Tramlinie eingezeichnet, welche zwischen 2019 und 2022 realisiert werde (vgl. kantonales Agglomerationsprogramm "Stadt Zürich-Glattal"). Ferner sehe der kommunale Verkehrsplan im fraglichen Abschnitt einen Fussgängerbereich (Quartierzentrum Neu-Affoltern) vor; sodann sei die Wehntalerstrasse im städtischen Alleekonzept enthalten. Unabhängig von der Führung der Tramlinie stelle der Strassenbereich vor den rekurrentischen Liegenschaften einen optimalen Standort für eine Tramhaltestelle dar. Sie liege im Bereich des Quartierzentrums Neu-Affoltern, biete eine Umsteigemöglichkeit auf die bestehenden Buslinien und trage dem städtischen verkehrstechni-

schen Grundsatz Rechnung, wonach Tramhaltestellen zueinander einen Abstand von rund 300 m aufzuweisen haben. Tramhaltestellen seien behindertengerecht zu gestalten. Die entsprechenden städtischen Empfehlungen sähen eine Mindestlänge von 67 m vor (eine erhöhte Haltekante von 43 m, beidseitig Rampen von je 5 m, beidseitige 5 m lange Wartebereiche vor den Fussgängerstreifen sowie Signalisationsbereiche von je 2 m) vor. Der motorisierte Individualverkehr werde in der Regel um eine Haltestelle herumgeführt, weshalb auch Flächen für Fahrspurschwenkungen hinzuzurechnen seien. Im Übrigen sei das Grundstück Kat.-Nr. AF4403 problemlos neu überbaubar. Eine Vergrößerung des Baulinienabstandes von 32 m auf 39 m sei angesichts der richtplanerischen Vorgaben und der Bedeutung des Strassenabschnittes gerechtfertigt und verhältnismässig.

#### 4.3.

Replicando hält der Rekurrent hauptsächlich fest, ein Teilabbruch des Hochhauses auf der Parzelle Kat.-Nr. AF4403 erscheine aus baulichen und wirtschaftlichen Gründen geradezu abwegig; bei einem Neubau zeigten sich dagegen zahlreiche Probleme bezüglich des Anschlusses der rückwärtig bestehenden zweigeschossigen Tiefgarage und bezüglich der Zufahrtsrechte der östlich angrenzenden Grundstücke. In einem (fast vollständig) überbauten Gebiet sei bei der Planung und Erstellung einer neuen Tramlinie auf bestehende Gebäude und Anlagen Rücksicht zu nehmen. Die vorhandene, rund 80 m lange Strassenausweitung, die beim Grundstück Kat.-Nr. AF2429 beginne und bei der rekurrentischen Parzelle Kat.-Nr. AF3845 ende, genüge zur Erstellung einer Tramhaltestelle vollauf. Es sei deshalb nicht ersichtlich, weshalb die Baulinie auch im Bereich des rekurrentischen Grundstückes Kat.-Nr. AF4403 zurückversetzt, das darauf stehende Hochhaus abgebrochen und die Parzelle mit grossem Anpassungsaufwand neu überbaut werden müsse.

In seiner Duplik erwidert der Stadtrat im Wesentlichen, die Wehntalerstrasse weise im fraglichen Abschnitt zahlreiche Richtplaneinträge auf, welche umzusetzen seien. Die Baulinie nehme aber auch städtebauliche Funktionen wahr. Das öffentliche Interesse an einer attraktiven Gestaltung des im fraglichen Bereich vorgesehenen Quartierzentrums Neu-Affoltern sei gewichtig; dem könne nur mit der angefochtenen Baulinienrevision Rechnung getragen werden. Diesen richtplanerischen Anliegen könne zudem auch mit der Anlegung eines Trottoirs auf öffentlichem Grund entsprochen werden,

sei doch die heutige Fusswegführung unbefriedigend. Eine Neuüberbauung der rekurrentischen Parzellen sei auch mit der neuen Baulinienführung möglich; im Falle einer Enteignung werde der Rekurrent denn auch vollumfänglich entschädigt. Im Übrigen seien die konkrete Ausgestaltung der Tramhaltestelle sowie die Frage, ob bei einer allfälligen Beanspruchung der rekurrentischen Grundstücke die Bauten des Rekurrenten teilweise oder ganz abgebrochen werden müssten, nicht Gegenstand des Rechtsmittelverfahrens.

### **5.1.**

Baulinien dienen vor allem der Sicherung bestehender und geplanter Anlagen und Flächen (§ 96 Abs. 1 PBG). Je nach Zweckbestimmung stehen hierfür verschiedene Baulinienarten zur Verfügung. Zur Sicherung von Strassen, Wegen, Plätzen und Eisenbahnen – gegebenenfalls samt begleitenden Vorgärten, Lärmschutzanlagen, Grünzügen (z.B. Alleen) und Fahrzeugabstellplätzen – gelangen Verkehrsbaulinien zur Anwendung (§ 96 Abs. 2 lit. a PBG). Neben der Schaffung bzw. Erhaltung unüberbaubarer Grünstreifen entlang der Strassen (sogenannte Vorgärten) bezwecken Verkehrsbaulinien somit in erster Linie die Freihaltung des Landes für die Anlagen des fliessenden Verkehrs. Darüber hinaus gewährleisten sie den an der Strasse stehenden Gebäuden eine ausreichende Belichtung, Belüftung und Besonnung und verschaffen ihnen einen gewissen Schutz vor Immissionen, die mit dem Strassenverkehr verbunden sind. Schliesslich erfüllen sie auch eine städtebauliche Funktion, indem sie öffentliche Interessen an der Gestaltung von Verkehrsräumen und Plätzen sowie der begleitenden Anlagen und Grünzüge wahrnehmen, wie namentlich im Strassenraum situierte Fahrzeugabstellplätze, Lärmschutzanlagen oder Alleen (§ 97 Abs. 2 PBG).

### **5.2.**

Baulinien sind nach Massgabe der Bedürfnisse festzusetzen, abzuändern und aufzuheben. Obwohl sie wie der Zonenplan auf lange Sicht ausgerichtete Institute zur Erzielung einer geordneten Überbauung darstellen, ist ihre Abänderung oder Aufhebung unter Beachtung der raumplanerischen Grundsätze jederzeit möglich. Der betroffene Grundeigentümer hat kein wohlverworbenes Recht auf dauernde Beibehaltung eines bestimmten Bauordnungs- oder Zonenregimes für seine Parzelle. Dies gilt selbstverständlich auch für die Verkehrsplanung. Entsprechend dem Verlauf der baulichen

Entwicklung oder in Übereinstimmung mit neuen, etwa die Problemkreise der raumpolitischen Zielsetzungen, der ortsbaulichen Gesamtstruktur oder der Infrastruktur beschlagenden Erkenntnissen müssen die bestehenden Vorschriften und Pläne von Zeit zu Zeit überprüft und muss unzweckmässig Gewordenes abgeändert werden.

### **5.3.**

Die Rechtsmittelinstanzen haben bei der Überprüfung nutzungsplanerischer Festsetzungen, bei welchen den Gemeindebehörden ein erhebliches prospektiv-technisches Ermessen eingeräumt werden muss, Zurückhaltung zu üben. Sie setzen in solchen Fällen ihr Ermessen nicht an die Stelle desjenigen der Planungsbehörde und dürfen nicht eine vertretbare Lösung durch eine andere bloss gleichermassen vertretbare ersetzen (VB.2007.00370 vom 19. März 2008, E. 2; VB.2006.00059 vom 20. September 2006, E. 4.2, [www.vgrzh.ch](http://www.vgrzh.ch)). Das Planungsermessen der Gemeinde ist durch die kantonalen Gerichte zu respektieren (BGr 1A.170/2002 31. Oktober 2002 E. 4 Abs. 1, [www.bger.ch](http://www.bger.ch)). Die Rekursbehörden können zwar auch die Ermessensausübung durch die unteren Instanzen in vollem Umfang überprüfen (vgl. § 20 Abs. 1 VRG). Aufgrund der Gemeindeautonomie dürfen sie jedoch nur dann korrigierend eingreifen, wenn sich die kommunale Lösung als klar unzweckmässig erweist oder wenn sie wegleitenden Grundsätzen und Zielen der Raumplanung widerspricht. Sie heben die kommunale Planfestlegung lediglich dann auf, wenn deren Unzweckmässigkeit oder die Unangemessenheit offensichtlich ist (vgl. Alfred Kölz/Jürg Bosshart/Martin Röhl, Kommentar zum Verwaltungsrechtspflegegesetz des Kantons Zürich, 2. A., Zürich 1999, § 20 Rz. 17 und 20; BGE 118 Ia 394 E. 2b). Es ist jedoch umfassend zu prüfen, ob die für die Rechtfertigung der Eigentumsbeschränkung geforderten öffentlichen Interessen vollständig ermittelt und mit den entgegenstehenden privaten Interessen richtig abgewogen worden sind und ob die Verhältnismässigkeit des Eingriffs in Beachtung der allfälligen Enteignungsfolge in dem im Ausführungsprojekt festzulegenden Ausmass gewahrt ist (BGE 118 Ia 394 E. 2b).

### **6.**

Die streitbetroffenen Grundstücke sind gemäss der Bau- und Zonenordnung der Stadt Zürich der dreigeschossigen Wohnzone mit einem Wohnanteil von 66 % zugewiesen. Die Parzelle Kat.-Nr. AF3845 ist mit einem drei-

geschossigen Wohn- und Gewerbehäuser überbaut. Dieses ist mit dem auf dem Grundstück Kat.-Nr. AF4403 stehenden achtgeschossigen Gebäude zusammengebaut. Im Erdgeschoss des Hochhauses befinden sich verschiedene Betriebe, darunter im rückwärtigen Gebäudeteil eine Autowerkstatt und strassenseitig eine Tankstelle mit zwei Tanksäulen. Das Hochhaus bildet das westliche Ende der bei der Ausbuchtung der Wehntalerstrasse bestehenden Häuserzeile.

Die rechtskräftigen Baulinien verlaufen heute im hier interessierenden Abschnitt der Wehntalerstrasse asymmetrisch. Die südseitige Baulinie ist durchgehend in einem Abstand von 5 m zur Strassengrenze festgesetzt. Auf der Nordseite verläuft die Baulinie nach der Einmündung der Regensbergstrasse in die Wehntalerstrasse von der Parzelle Kat.-Nr. AF2429 im Osten bis rund zur Mitte des rekurrentischen Grundstücks Kat.-Nr. AF3845 entlang der Südfassaden der bestehenden Gebäude bzw. der Parzellengrenzen. In diesem Bereich verbreitert sich die Strassenfläche bis auf 34 m und umfasst einen von den eigentlichen Fahrbahnen durch eine Bushaltestelle getrennten öffentlichen Parkplatz. In der Folge springt die Baulinie um 7 m vor und verläuft auf einer Länge von 11 m innerhalb des Strassengebiets. Danach hält sie ab dem rekurrentischen Grundstück Kat.-Nr. AF4403 einen durchgehenden Abstand von 7 m zur Strassengrenze ein. Bei einem Strassenquerschnitt von 20 m Breite beträgt der Baulinienabstand auf der Wehntalerstrasse bis zum Zehntenhausplatz durchgehend 32 m. Lediglich bei der Strassenverbreiterung ist ein Abstand von 39 m gegeben.

Die revidierte nordseitige Baulinie soll neu im Bereich des rekurrentischen Grundstücks Kat.-Nr. AF3845 gesamthaft auf die Parzellengrenze bzw. auf die Strassenfassade des bestehenden Gebäudes zurückversetzt werden. Auf der westlich anstossenden Parzelle Kat.-Nr. AF4403 wird sie neu in einem Abstand von 14 m zur Strassengrenze verlaufen und schneidet hierdurch das auf diesem Grundstück bestehende Hochhaus an.

## **7.1.**

Mit Blick auf die Eigentumsbeschränkungen, welche mit Baulinien einhergehen, müssen konkrete Vorstellungen für den künftigen Strassenbau wenigstens im Sinne eines generellen Projektes vorliegen. Eines ausgearbeiteten, detaillierten Projektes bedarf es nicht. Das nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung überdies erforderliche aktuelle Interesse bezieht sich

auf das Bedürfnis, künftige Hindernisse der Strassenführung durch die Ziehung von Baulinien auszuschalten. Baulinien sind gemäss der höchstgerichtlichen Rechtsprechung somit nicht erst dann zu ziehen, wenn die Strasse erstellt werden muss. Das aktuelle Interesse für die Baulinienfestsetzung liegt vielmehr gemäss Bundesgericht schon dann vor, wenn ersichtlich ist, dass die Erstellung über kurz oder lang notwendig sein wird (vgl. BGE 118 Ia 372). Dabei haben die für die Festsetzung der Baulinien zuständigen Behörden allfälligen Verkehrsbedürfnissen vorausschauend und auf lange Sicht hinaus Rechnung zu tragen.

Zur Erschliessung von Zürich-Affoltern sieht der regionale Verkehrsplan in Ergänzung der bestehenden Buslinien den Bau einer Tramlinie vor. Dieser Richtplan ist als ein generelles Projekt im Sinne der wiedergegebenen bundesgerichtlichen Rechtsprechung zu verstehen. Auch wenn der Strassenausbau nicht in allen Details ausgearbeitet ist und allenfalls erst in Zukunft ausgeführt wird, ist damit vorliegend das von der bundesgerichtlichen Rechtsprechung verlangte aktuelle Bedürfnis gegeben. Dass der Bau einer Tramlinie die Erstellung von Haltestellen voraussetzt, ist offensichtlich. Üblich und sinnvoll ist, diese an Verkehrsknotenpunkten – wie Plätzen oder Strassenkreuzungen – anzusiedeln. Vorliegend drängt sich der Bereich bei der Strassenausbuchtung der Wehntalerstrasse geradezu auf. Diese liegt unmittelbar beim Zusammentreffen der – aus verschiedenen Verkehrsknotenpunkten herkommenden – Regensbergstrasse mit der Wehntalerstrasse. Bereits heute befindet sich hier eine Haltestelle, welche von drei Buslinien bedient wird. Zudem beträgt die Entfernung zum nächsten Verkehrsknotenpunkt (Kreuzung Binzmühle-, Glaubten- und Wehntalerstrasse) rund 400 m. Insoweit ist die Wahl des fraglichen Standortes für eine Tramhaltestelle nicht verfehlt.

## 7.2.

Es stellt sich dennoch die Frage, ob die Anlegung einer Tramhaltestelle die angefochtene Baulinienrevision rechtfertigt. Gemäss dem Stadtrat sollen folgende Strassenanlagen durch die Baulinienverbreiterung gesichert werden:

- 2 Gehwege á je 2,50 m – 3,00 m
- 2 Baumreihen á je 2,00 m
- 2 Velostreifen á je 1,50 m – 2,00 m
- 4 Fahrbahnen (inkl. Abbiegespur) á je 3,00 m – 3,25 m

- 2 Haltestelleninseln á je 3,00 m – 3,50 m
- 2 Tramtrassees (inkl. Bus) á je 3,25 m

Dies ergibt einen Strassenquerschnitt von 36,5 m bis 40,5 m Breite. Ob die im "Alleenkonzept" der Stadt Zürich enthaltenen Baumreihen an der stark mit Verkehr belasteten Wehntalerstrasse – wie vom Rekurrenten angezweifelt – sinnvoll sind, kann dahingestellt bleiben, da vorliegend die Zweckmässigkeit dieses als Arbeitspapier zu bezeichnenden Plans nicht zu überprüfen ist. Nichtsdestotrotz sind sie bei Bemessung des Baulinienabstandes zu beachten. Auch wenn die für die einzelnen Anlagen vorgesehenen Masse teilweise im obersten Bereich der von den Zugangsnormalien vorgegebenen Breiten liegen und ein reduzierter Strassenquerschnitt – etwa durch eine Zusammenlegung der Velostreifen mit den Gehwegen – denkbar wäre, erweist sich der im Bereich der geplanten Haltestelle beabsichtigte Baulinienabstand von 39 m dennoch als grundsätzlich vertretbar. Dies insbesondere auch angesichts des im kommunalen Richtplan festgelegten Fussgängerbereichs.

## **8.**

Obwohl nach dem Gesagten die Erforderlichkeit einer Revision der fraglichen Baulinien zur Erstellung der geplanten Tramlinie und Tramhaltestelle als gegeben zu erachten ist und ein Strassenausbau zu erwarten ist, stellt sich die Frage, ob die angefochtene Baulinienrückversetzung im Bereich der rekurrentischen Grundstücke dem Verhältnismässigkeitsprinzip entspricht und ob sie das Willkürverbot beachtet (Art. 29 der Bundesverfassung [BV]).

### **8.1.**

Die heute beim rekurrentischen Grundstück Kat.-Nr. AF3845 teilweise im Strassenraum verlaufende Verkehrsbaulinie ist sinnlos bzw. erfüllt keine erkennbare planerische Aufgabe (mehr). Eine Anpassung an die tatsächlichen Gegebenheiten bzw. an das bestehende Strassengebiet ist daher hier erforderlich. Die Rückversetzung der Baulinie dient in diesem Bereich zudem der Gestaltung des Strassenraums. Durch die strittige Massnahme wird die Baulinie neu durchgehend auf die Parzellengrenze gesetzt, womit sie gleich wie bei den übrigen nordseits an die Strassenausweitung grenzenden Grundstücken Kat.-Nrn. AF2429, AF2377, AF3888 und AF3889 (Wehntalerstrasse 294, 296, 298 und 308) unmittelbar entlang der Gebäu-

desüdfassaden verläuft. Die in jenem Bereich geplante Baulinienrevision erweist sich unter diesen Umstände sowohl als verhältnismässig wie auch zweckmässig.

## **8.2.**

Anders verhält es sich bei der beim rekurrentischen Grundstück Kat.-Nr. AF4403 geplanten Änderung der Baulinienführung. Durch die Rückversetzung der Baulinie um 7 m wird das bestehende achtgeschossige Gebäude erstmals um 5 m angeschnitten. Entgegen der Auffassung des Stadtrates lässt sich diese nutzungsplanerische Massnahme weder mit verkehrstechnischen noch gestalterischen Gründen rechtfertigen. Es ist vielmehr davon auszugehen, dass eine verkehrplanerisch zweckmässige Lösung auch ohne einen derart schwerwiegenden Eingriff in das Eigentum des Rekurrenten möglich ist.

### **8.2.1.**

Anzuerkennen ist, dass eine Tramhaltestelle eine bestimmte Länge aufweisen muss. Diese soll gemäss den Empfehlungen für die Planung von Strassenbahnanlagen auf dem Netz der Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich vom August 2008 im Idealfall 67 m betragen (vgl. act. 10.13). Bereits die heute bestehende Bushalteinsel weist eine Ausdehnung von 78 m auf; die Strassenausweitung selbst ist von der Südwestecke des Grundstückes Kat.-Nr. AF3209 (bei der Einmündung der Regensbergstrasse) bis zur südöstlichen Ecke der fraglichen rekurrentischen Parzelle rund 95 m lang. Damit bleibt nach dem Bau einer "Idealtramhaltestelle" auch ohne Inanspruchnahme der Parzelle Kat.-Nr. AF4403 genügend Raum für das Verschwenken der Fahrspuren des motorisierten Individualverkehrs.

### **8.2.2.**

Der Verlauf der revidierten Baulinien lässt sodann die Anordnung der bestehenden Überbauung rund um die Ausbuchtung der Wehntalerstrasse ausser Acht. Die Strassenausweitung erstreckt sich zwischen der Parzelle Kat.-Nr. AF3209 im Osten und dem rekurrentischen Grundstück Kat.-Nr. AF4403 im Westen. Sie wird durch die beiden darauf stehenden Gebäude – eine dreigeschossige Wohn- und Gewerbebaute sowie das rekurrentische Hochhaus – flankiert, welche gegenüber den restlichen die Ausbuchtung umfassenden Bauten um je 5 m vorspringen; südlich wird sie durch

die Bushalteinsel von der übrigen Strassenfläche getrennt. Damit entsteht eine bewusste architektonische und gestalterische Betonung der Strassenverbreiterung. Es trifft zwar zu, dass die neue Baulinienführung, welche bei der Ostfassade des auf der Parzelle Kat.-Nr. AF4404 stehenden Gebäudes wieder um 7 m vorspringt, einen ähnlichen Umfassungseindruck zu erzeugen versucht. Dies gelingt jedoch nur kartographisch. Die bestehende tatsächliche Überbauungsstruktur und die effektive bauliche Wirklichkeit werden indessen missachtet, indem die Baulinienänderung bei der rekurrentischen Parzelle weder der optischen noch der faktischen Dominanz des rekurrentischen Hochhauses Rechnung trägt. Ein nachvollziehbares städtebauliches und damit öffentliches Interesse an der fraglichen Revision ist nicht auszumachen.

### **8.2.3.**

Der Stadtrat rechtfertigt die Baulinienänderung auch mit der unbefriedigenden, heute auf privatem Grund unter der Arkade des Hochhauses verlaufenden Trottoirführung; der Gehweg sei häufig durch Fahrzeuge überstellt. Zur Bekräftigung dieser Behauptung wird auf eine Street-View-Aufnahme von Google hingewiesen (act. 10.12). Zutreffend ist, dass zwei der auf diesem Bild abgebildeten Fahrzeuge mit je zwei Rädern auf die Strassenkante vor der Gebäudearkade abgestellt sind. Offensichtlich ist dabei aber, dass die eigentliche durch eine Dienstbarkeit gesicherte Fussgängerfläche nicht überstellt wird (vgl. act. 5.1, Dienstbarkeiten und Grundlasten, Beleg Nr. 493). Dass ferner über das Trottoir gefahren werden muss, um die rückwärtige Zufahrt der rekurrentischen Unterniveaugarage zu erreichen, ist nichts Aussergewöhnliches und stellt in unserer mobilen Gesellschaft bei der Erschliessung von Privatgrundstücken und von Betrieben den Normalfall dar. Dass sodann der Gehweg von Fahrzeugen der Kunden der bestehenden mechanischen Werkstatt überstellt wird, ist nicht auszuschliessen, kann jedoch mit polizeilichen Massnahmen geahndet werden. Diese Umstände genügen jedenfalls nicht, um eine gewichtige Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit und damit ein öffentliches Interesse an einer Rückversetzung der Baulinie zu begründen. Im Bereich des Hochhauses könnte der Fussweg weiterhin unter der Arkade hindurch geführt werden. Zur Sicherung dieses Fussgängerbereichs wäre allenfalls eine Arkadenbaulinie in Betracht zu ziehen.

#### **8.2.4.1.**

Die konkrete Ausgestaltung der Tramhaltestelle selbst ist nicht Gegenstand des Rechtsmittelverfahrens. Soweit aber durch die strittige nutzungsplanerische Massnahme die Erstellung einer solchen Anlage gesichert werden soll, sind im Rahmen einer umfassenden Prüfung auch die allfälligen Auswirkungen auf das Privateigentum – wie ein eventuell notwendiger Abbruch von bestehenden Bauten und Anlagen – zu berücksichtigen.

Offensichtlich ist zunächst, dass der Bau der Tramlinie samt Haltestelle den Abbruch der auf der rekurrentischen Parzelle Kat.-Nr. AF4403 vor dem Gebäude liegenden Tankstelle bereits aus Verkehrssicherheitsgründen erforderlich machen wird. Die Beseitigung dieser bereits heute teilweise im Baulinienbereich befindlichen Anlage ist nicht mit besonderen Schwierigkeiten und/oder besonderem finanziellem Aufwand verbunden. Das öffentliche Interesse an der Erstellung der Tramlinie und Tramhaltestelle überwiegt hier das private Interesse am Erhalt der Tankstelle, weshalb ein allfälliger Abbruch als verhältnismässig zu bezeichnen und hinzunehmen ist.

#### **8.2.4.2.**

Die Rückversetzung der Baulinie um 7 m ermöglicht aber auch eine noch weitergehende Inanspruchnahme des Grundstücks Kat.-Nr. AF4403. Die Baulinie schneidet neu das bestehende Hochhaus um 5 m an und damit im Umfang von rund einem Drittel der Gebäudetiefe. Eine Beanspruchung eines Teils der heute vom rekurrentischen Hochhaus überstellten Fläche und damit einen teilweisen oder vollständigen Abbruch des Hochhauses schliesst der Stadtrat denn auch nicht aus. Er führt hierzu aus, dass die rekurrentische Parzelle ohne weiteres neu überbaubar sei.

Vorab ist festzustellen, dass ein Teilabbruch des im Baulinienbereich liegenden Teils des achtgeschossigen Gebäudes nicht ernsthaft in Betracht gezogen werden kann. Abgesehen davon, dass ein solcher offensichtlich nicht ohne ausserordentliche finanzielle und bauliche Aufwendungen möglich wäre, sprechen augenscheinliche gestalterisch-architektonische wie auch gewichtige statische Gründe gegen einen Teilabbruch des Gebäudes. Unter diesen Umständen erweist sich die gegenteilige, nicht weiter begründete Auffassung des Stadtrates als nicht nachvollziehbar.

Als ebenfalls unverhältnismässig wäre ein vollständiger Abbruch des Hochhauses zu bezeichnen. Es ist unbestritten, dass die Parzelle Kat.-Nr.

AF4403 weiterhin überbaubar wäre. Der Stadtrat lässt jedoch ausser Acht, dass das rekurrentische Grundstück der dreigeschossigen Wohnzone W3 zugewiesen ist und ausserhalb der im Zonenplan ausgeschiedenen Hochhausgebiete liegt. Ein Neubauprojekt auf der fraglichen Parzelle hätte daher einerseits die neue zurückversetzte Baulinie zu berücksichtigen und dürfte andererseits nicht mehr als drei Vollgeschosse aufweisen. Ein vollständiger Abbruch des bestehenden achtgeschossigen Hochhauses hätte für den Rekurrenten offensichtlich eine wesentliche finanzielle Einbusse zur Folge.

Ein Abbruch würde aber auch ansonsten zu baulichen und technischen, mit erheblichem finanziellem Aufwand verbundenen Schwierigkeiten führen. Dies im Hinblick auf die im rückwärtigen Teil der Parzelle befindliche Unter-niveaugarage, welche mit dem zweiten Untergeschoss der auf dem Nachbargrundstück Kat.-Nr. AF3845 stehenden Baute verbunden ist (vgl. hierzu auch die Erwägungen der Hochhausbaubewilligung des Regierungsrates vom 5. Oktober 1961, act. 5.1).

Angesichts des schwerwiegenden Eingriffs in das Eigentum des Rekurrenten – immerhin ist faktisch der Bestand des gesamten heutigen Hochhauses betroffen – stellt sich die Frage, ob als Grundlage für eine seriöse Interessenabwägung zwischen dem öffentlichen Interesse an einer zweckmässigen Tramhaltestelle und der damit verbundenen neuen Führung der Fahrspuren bzw. allenfalls auch des Fussgängerweges einerseits sowie dem privaten Interesse am Erhalt des bestehenden Hochhauses andererseits die verkehrstechnische Lösung nicht mindestens ein einigermaßen konkretisiertes Projekt hätte erstellt werden müssen. Auf Grund der grosszügigen Abmessungen der heutigen Ausbuchtung der Wehntalerstrasse ist durchaus denkbar, dass eine planerische und verkehrstechnisch zweckmässige Lösung eine Beanspruchung des Bereichs des Hochhauses nicht erfordert. Dies ist insbesondere auch in Berücksichtigung des Umstandes zu prüfen, dass weiterhin die Benützung des Fussweges unter der Arkade des Hochhauses möglich ist (siehe dazu auch Ziff. 8.2 und 8.2.3 der Erwägungen dieses Urteils).

## 9.

Aus allen diesen Erwägungen ergibt sich, dass der Rekurs insoweit teilweise gutzuheissen ist, als die angefochtene nutzungsplanerische Massnahme

eine Zurückversetzung der Baulinie um 7 m beim Grundstück Kat.-Nr. AF4403 vorsieht. Die Stadt Zürich hat es bei der vorzunehmenden umfassenden Prüfung unterlassen, die der strittigen Baulinienrevision entgegenstehenden privaten Interessen richtig zu ermitteln. Der Eingriff in das Eigentum erweist sich angesichts der allfälligen Enteignungsfolge (BGE 118 Ia 394 E. 2b) als schwerwiegend und nicht gerechtfertigt. Die Baulinienfestsetzung beim rekurrentischen Grundstück Kat.-Nr. AF4403 verletzt das Willkürverbot (Art. 9 BV), die Eigentumsgarantie (Art. 26 BV) und das Verhältnismässigkeitsprinzip (Art. 36 BV); sie ist deshalb aufzuheben. Die entsprechende Vorlage ist zur weiteren Behandlung und – allenfalls – zur erneuten Festsetzung an die Stadt Zürich zurückzuweisen. Dabei wäre die Festsetzung einer Arkadenbaulinie als wesentlich mildere Massnahme, mit der das angestrebte Ziel voraussichtlich ebenfalls erreicht werden kann, zu prüfen.

Im Übrigen ist der Rekurs abzuweisen.

[....]

