

An den Grossen Gemeinderat

Winterthur

Verkehrsbaulinien Teilrevision 2020

Antrag:

1. Folgende Verkehrsbaulinien und Niveaulinien werden gemäss Plänen und Beschlussentwürfen im Anhang festgesetzt:

1.1. Anpassung Baulinie Papiermühleweg und Aufhebung der Niveaulinien Lettenstrasse, Wolfbühlstrasse und Papiermühleweg

1.2. Aufhebung projektierte Verkehrsbaulinie ehemalige Entlastungsstrasse Oberwinterthur

1.3. Schliessung Verkehrsbaulinien und Aufhebung Längenprofil Hermann-Götz-Strasse und Bahnstrasse und Aufhebung Verkehrsbaulinie und Längenprofil Bahnstrasse

1.4. Anpassung Verkehrsbaulinie und Aufhebung Niveaulinie Schiltwiesenplatz, Römerstrasse / Stadlerstrasse

1.5. Schliessung Verkehrsbaulinien Müller- und Florastrasse

1.6. Anpassung Verkehrsbaulinie und Aufhebung Niveaulinie Herrenrebenweg

1.7. Anpassung Verkehrsbaulinien und Aufhebung Niveaulinien St. Galler-, Industrie- und Grüzefeldstrasse

2. Der Stadtrat wird eingeladen, die Genehmigung durch die Volkswirtschaftsdirektion einzuholen, diese zusammen mit diesen Festsetzungen amtlich zu publizieren, den betroffenen Eigentümerinnen und Eigentümern mit eingeschriebenem Brief mitzuteilen und während der Rekursfrist öffentlich aufzulegen. Die Baulinien treten nach unbenütztem Ablauf der Rekursfrist respektive der Erledigung allfälliger Rekurse nach erneuter Publikation in Kraft.

Weisung:

1. Baulinien

Insgesamt sind in dieser Weisung sieben Anträge für Änderungen von Verkehrsbaulinien zusammengefasst. Die einzelnen Anträge werden abschnittsweise beschrieben.

1.1 Zweck

Baulinien dienen in erster Linie der Sicherung von Land bestehender und geplanter Infrastrukturbauten der öffentlichen Hand. Für Grundeigentümerinnen und -eigentümer begrenzen sie

den Raum, der ihnen für eine bauliche Entwicklung und die Anordnung von Bauten zur Verfügung steht. So dürfen die privaten Eigentümerinnen und Eigentümer in der Regel bis auf die Baulinie bauen. Weitere Informationen zu den Baulinien finden sich im Internet unter:

<https://stadt.winterthur.ch/themen/leben-in-winterthur/planen-und-bauen/richt-und-nutzungsplanung/erschliessung/bau-und-abstandslinien>

1.2 Vernehmlassung / kantonale Vorprüfung

Es wurden eine interne Vernehmlassung bei den städtischen Fachstellen sowie eine Vorprüfung durch das kantonale Amt für Mobilität durchgeführt. Es nimmt in den Schreiben vom 5. August 2020, 27. Oktober 2020, 9. Februar 2021 und 9. April 2021 zu den verschiedenen Vorlagen Stellung. Gemäss der abschliessenden Beurteilung vom 9. April 2021 hatte das Amt für Mobilität noch Darstellungshinweise (Verkehrsbaulinie Müller- und Florastrasse und Herrenrebenweg) sowie ist bei Grundstück WU5897 (Verkehrsbaulinie Herrenrebenweg) noch zu begründen, warum die Verkehrsbaulinie in der vorliegenden Form gekürzt wurde.

1.3 Information der Grundeigentümer

Die betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer wurden per Schreiben im Juni 2020 über die geplanten Änderungen informiert. Neben Verständnisfragen gingen auch Rückmeldungen zu den Baulinienanpassungen ein, welche berücksichtigt werden konnten (Verkehrsbaulinie Römerstrasse).

2. Anpassung Baulinie Papiermühleweg

Die Grundeigentümerin des Grundstücks Kat. Nr. WU3620 (Papiermühleweg 15) beantragt die Aufhebung der Baulinie entlang des Papiermühlewegs (Privatstrasse). Begründet wird der Antrag mit der überholten Planung, dem fehlenden Ausbaubedarf des Papiermühlewegs und der dadurch im Vergleich zu den Nachbarschaften (Papiermühleweg 1 - 3) verringerten Bebauungsmöglichkeiten.

Die Baulinie am Papiermühleweg verläuft im westlichen Bereich in einem Abstand von sechs Metern entlang der Strasse. Im östlichen Bereich verläuft sie im oberen Bereich entlang der Strasse in einem Abstand von sieben Metern (Papiermühleweg 1 - 3) bzw. in einem Abstand von zehn Metern (Papiermühleweg 7 - 19). Die Baulinie wurde 1953 (RRB 2785/1953) u.a. mit der Begründung des Baus eines einseitigen, ostseitigen Trottoirs festgesetzt.

Die Planungen von 1953 wurde durch den Bau der A1 teilweise überholt. Die Verkehrsbaulinien wurden 1968 bei der Einmündung des Papiermühlewegs in die Schosstalstrasse entsprechend angepasst. Auf dem Papiermühleweg besteht weiterhin kein Trottoir. Ein allfälliger künftiger Bau eines einseitigen Trottoirs kann jedoch mit dem verringerten Baulinienabstand von sieben Metern (analog Baulinie Papiermühleweg 1 - 3) weiterhin sichergestellt werden, jedoch besteht aus heutiger Sicht hierfür kein Bedarf. Die Verringerung des Baulinienabstands ab Papiermühleweg 7 bis 19 auf sieben Meter ist städtebaulich begründet. Zum einen bewirkt diese eine Gleichbehandlung aller östlichen Parzellen am Papiermühleweg. Gleichzeitig werden die Ausbauabsichten der Eigentümerinnen und Eigentümer des Grundstücks Kat. Nr. WU3620 ermöglicht und zum anderen die heutige Fassadenflucht entlang des Papiermühleweges festgelegt. Durch die Anpassung des südöstlichen Baulinienabschnitts können die Gebäude in diesem Bereich künftig auf dieselbe Fassadenflucht wie im nördlichen Abschnitt gestellt werden. Dies führt zu einer einheitlicheren und harmonischeren städtebaulichen Gestaltung.

Ein langfristiger Ausbau wie z.B. Bau eines Trottoirs entlang des Papiermühleweges ist weder gemäss der Verkehrserschliessungsverordnung notwendig noch im kommunalen Richtplan vorgesehen. Ein weiterer Planungsschritt wie die Erarbeitung eines Vorprojekts bezüglich des Trottoirausbaus ist aus den obgenannten Gründen für die Baulinienfestlegung nicht notwendig.

Im Bereich der Schlosstalstrasse verläuft die übergeordnete Nationalstrassen-Baulinie für die Autobahn A1. Die ASTRA-Baulinien werden zurzeit neu festgelegt und befinden sich in einem laufenden Verfahren. Auf die Verlängerung der kommunalen Baulinie bis hin zur Schlosstalstrasse wird verzichtet. Es besteht lediglich ein kurzer Abschnitt, der von keiner Baulinie tangiert wird. In diesem Bereich müssen neue Bauten den Wegabstand gemäss § 265 PBG einhalten.

Für die bessere Nahvollziehbarkeit werden die Nationalstrassen-Baulinien informativ dargestellt.

Die dazugehörigen Niveaulinien Lettenstrasse, Wolfbühlstrasse und Papiermühlweg dienten ursprünglich als Grundlage für die Erstellung des Strassenaufbaus (Untergrund, Gefälle, Breite etc.). Sie werden nicht mehr benötigt und im Zusammenhang mit der vorliegenden Baulinienanpassung aufgehoben.

3. Aufhebung projektierte Baulinie ehemalige Entlastungsstrasse Oberwinterthur

2018 genehmigte der Bund – nach der Festsetzung des Kantonsrats – den kantonalen Richtplaneintrag der Zentrumserschliessung als geplante kantonale Hauptverkehrsstrasse. Gleichzeitig mit dieser Genehmigung erfolgte die Aufhebung des Richtplaneintrags der ehemaligen Entlastungsstrasse Oberwinterthur.

Der Stadtrat Winterthur hat 2013 beschlossen, zur vorsorglichen Raumsicherung für die Entlastungsstrasse Oberwinterthur im Bereich der Industriezone Frauenfelderstrasse projektierte Verkehrsbaulinien festzulegen. Diese Raumsicherung diene als Rückfallebene, falls die geplante Änderung des kantonalen Richtplans für die Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze nicht vollzogen würde: *«Wird der kantonale Richtplaneintrag durch eine neue Linienführung ersetzt, so werden die projektierten Baulinien zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des neuen Richtplaneintrages ersatzlos gestrichen. Wird der kantonale Richtplaneintrag aber auf absehbare Zeit unverändert beibehalten (Verzicht oder Ablehnung Richtplanänderung), so sind dem Grossen Gemeinderat die Verkehrsbaulinien zur definitiven Festsetzung zu unterbreiten.»*

Mit der Genehmigung des neuen Richtplaneintrags der Zentrumserschliessung werden die projektierten Verkehrsbaulinien hinfällig.

Entlang der Albert-Einstein-Strasse kann auf eine Neufestsetzung von Verkehrsbaulinien verzichtet werden. Es gilt in der Folge der Strassenabstand von sechs Metern nach PBG § 265 Abs. 1 und entlang des Fuss- und Veloweges im nördlichen Bereich (OB17223) der Wegabstand von 3.5 Meter nach PBG § 265 Abs. 1. Für den Verzicht auf die bisher projektierten Baulinien reicht der Stadtratsbeschluss. Eine kantonale Genehmigung ist nicht erforderlich, da die Baulinien nie rechtskräftig wurden.

4. Verkehrsbaulinien Hermann-Götz-Strasse und Bahnstrasse

4.1 Hermann-Götz-Strasse

Auslöser für die beantragte Schliessung der Verkehrsbaulinienlücke Hermann-Götz-Strasse ist eine Anfrage im Zusammenhang mit einer Bauabsicht.

Die Gebäude an der Hermann-Götz-Strasse 11 - 15 sind allesamt kommunale Inventarobjekte und liegen in der dreigeschossigen Quartiererhaltungszone (QEZ3) «Inneres Lind». Für diese QEZ3 führt die Bauordnung der Stadt Winterthur (Art. 35 Abs. 1c) folgenden Gebietscharakter aus: *«Ein rechtwinkliges Strassennetz teilt das kleinräumig strukturierte Quartier in zweibau-tiefe Felder. Entlang der Baulinien stehen zwei- bis dreigeschossige Mehrfamilienhäuser mit Hochparterre und fast quadratischen Grundrissen. Schmale, von einer Sockelmauer mit Zaun begrenzte Vorgärten prägen den Strassenraum. Der strassenabgewandte Freiraum wird als*

Garten genutzt.» Die Bauordnung sieht zudem unter Kapitel 2.2. Quartiererhaltungszonen weitere Bestimmungen vor. Unter anderem erläutert Art. 34 der Bauordnung, dass die Quartiererhaltungszonen als Strukturhaltungszonen gelten. Eine massvolle Entwicklung ist zwar möglich, Grünräume sowie das Bauvolumen richten sich in der Regel nach dem Bestand. Diese planungsrechtlichen Bestimmungen widersprechen der Tatsache, dass im vorliegenden Fall aufgrund der fehlenden Baulinie der Strassenabstand von sechs Metern gemäss PBG § 265 Abs. 1 gilt.

Im Verkehrsbaulinienplan von 1868 (RRB Nr. 301/1868) fehlte die Verkehrsbaulinien an der Hermann-Götz-Strasse 11 - 15 noch gänzlich. Im bewilligten Verkehrsbaulinienplan von 1897 (Inneres Lindquartier) ist die betreffende Verkehrsbaulinie allerdings als bestehende Verkehrsbaulinie bereits vermerkt. Das heisst, dass der Baulinieneintrag an der Hermann-Götz-Strasse 11 - 15 im Verkehrsbaulinienplan von 1897 (RRB Nr. 952/1897) nicht auf einen Beschluss zurückgeführt werden kann. So muss davon ausgegangen werden, dass dieser Eintrag im Plan irrtümlich erfolgt ist. Ein entsprechender Aufhebungsentscheid der Verkehrsbaulinien im vorliegenden Abschnitt konnte in den Archiven zudem nicht gefunden werden.

Die vorgesehene Schliessung der Verkehrsbaulinie an der Hermann-Götz-Strasse 11 - 15 dient zur Herstellung der Planungssicherheit, entspricht den QEZ-Vorgaben der Bauordnung sowie ist im Sinne des kommunalen Inventars schützenswerten Bauten.

Das Längenprofil im Verkehrsbaulinienplan von 1868 (RRB Nr. 301/1868) wird aufgehoben.

4.2 Bahnstrasse (SBB-Geleise)

Die Verkehrsbaulinie entlang der Bahnstrasse innerhalb der SBB-Geleise aus dem Jahr 1900 ist überholt. Es gilt die Interessenslinie der SBB. Der Baulinienabschnitt mit RRB Nr. 1564 / 1900 wird zusammen mit dem Längenprofil, aufgrund der heutigen Lage inmitten bestehender Bahngleise aufgehoben.

Bei der Schliessung der Verkehrsbaulinie an der Hermann-Götz-Strasse handelt es sich um eine lokale, begrenzte Behandlung eines Strassengevierts im Zusammenhang mit einer direkten Anfrage. Die Prüfung und allfällige Anpassung der Baulinien im weiteren Umfeld (siehe kantonale Vorprüfung) wird im Rahmen der nächsten Revisionspakete zusammen mit der systematischen Prüfung aller bestehender Baulinien im Bereich der SBB-Anlagen vorgenommen.

5. Anpassung Baulinien Schiltwiesenplatz, Römerstrasse / Stadlerstrasse

Der historische Dorfkern Oberwinterthur, das Zentrum Römertor sowie das Bahnhofsumfeld Oberwinterthur tragen zur Identität Oberwinterthurs bei. Sie übernehmen hierbei sehr unterschiedliche Rollen. Der Bahnhof ist zurzeit primär geprägt als eher eintöniger Mobilitätsknoten. Der Dorfkern Oberwinterthur ist das kulturelle und identitätsstiftende Zentrum. Das Römertor mit Schiltwiesenplatz übernimmt primär die Versorgungsfunktion mit Lebensmittelgeschäften, Bäckerei, Poststelle, etc. Es besteht die Absicht, diese drei Räume künftig besser miteinander verbinden und damit die Wahrnehmbarkeit zu stärken. Sowohl das Zentrum Römertor mit dem Schiltwiesenplatz als auch das Bahnhofsumfeld Oberwinterthur wird als Potenzialraum angesehen und entsprechende städtebauliche Planungen sind angedacht.

Die Eigentümerschaft der Parzelle Kat.-Nr. OB11099 hinterfragt im Zuge einer Bauabsicht die bestehende Verkehrsbaulinie beim Schiltwiesenplatz aus dem Jahre 1953 (RRB 1125/1953). Die Parzelle liegt in der Zentrumszone und unterliegt daher Art. 47 der Bauordnung der Stadt Winterthur: *«Gebäude sind auf die bestehenden und vorgesehenen Verkehrsbaulinien zu stellen.»* Da die Verkehrsbaulinie auf dem öffentlichen Grund liegt, kann die Auflage der Pflichtbaulinie nicht erfüllt werden.

Die Baulinie geht zurück auf die Erstellung des «Schiltwiesenplatzes» in den 1950er Jahren. Durch die platzartige Erweiterung der Römerstrasse bei deren Einmündung in die Stadlerstrasse sollte ein Quartierzentrum geschaffen werden. Dieser neue Platz trug in den Plänen den Namen «Schiltwiesenplatz». Das Gebäude an der Römerstrasse 243 / Stadlerstrasse 7 wurde auf Anraten des damaligen Stadtbaumeisters von der bestehenden Baulinie zurückgestellt und im Bereich der Stadlerstrasse wurde die Baulinie überbaut. Damit wurde eine aus damaliger Sicht bessere Lösung geschaffen. Der Zürcher Regierungsrat erteilte die Sonderbewilligung zur Überbauung der Baulinie mit dem Auftrag, diese bei nächster Gelegenheit anzupassen. Bis zum heutigen Zeitpunkt wurde die Baulinie nicht an die bestehende Situation angepasst.

Eine städtebauliche Studie, welche 2019 vom Amt für Städtebau in Auftrag gegeben wurde, widmete sich der Zentrumszone Oberwinterthur und erörterte diverse mögliche Bebauungsstrukturen und Freiräume. Der Handlungsbedarf zeigte sich aufgrund der Baubabsicht und der Lage der Pflichtbaulinie in diesem Abschnitt als prioritär. Die Studie wird in der Folge auf das «Dreieck» historisches Zentrum, Zentrum Römertor und Bahnhofsumfeld Oberwinterthur erweitert. Die übrigen Baulinien der Zentrumszonen werden in der nächsten Phase nach Überarbeitung der städtebaulichen Studie angepasst.

Die neue Verkehrsbaulinie wird parallel zur Fassadenflucht auf die Höhe des heutigen Vordachs zurückgesetzt. Dies ermöglicht der Grundeigentümerschaft einen grösseren Spielraum in der Bebauung ihres Grundstücks, sichert den Raum für eine künftige angemessene Gestaltung des Schiltwiesenplatzes und setzt einen städtebaulichen Akzent mittels der Pflichtbaulinie entlang des Schiltwiesenplatzes sowie der Stadlerstrasse.

Aufgrund der hohen städtebaulichen und freiräumlichen Bedeutung der Verkehrsbaulinie haben jegliche Bauprojekte in diesem Baulinienabschnitt § 97 PBG zu berücksichtigen. Die Verkehrsbaulinie nimmt ein öffentliches Interesse an der Gestaltung von Verkehrsräumen und Plätzen wahr und stellt erhöhte Anforderungen (besonders gute Gestaltung gemäss § 71 PBG) an das Bauen an die Verkehrsbaulinie (Bauen auf Baulinie gemäss Art. 47 BO und geschlossene Bauweise gemäss § 97 Abs. 1 PBG).

In der Vorprüfung empfiehlt der Kanton, den an dieser Lage wichtigen und durch Fussverkehr und Kunden intensiv genutzten Vorplatzbereich nicht zu stark einzuschränken sowie die bestehende Baumreihe nicht zu beeinträchtigen und daher die geplanten Baulinien an der Römer- und Stadlerstrasse auf der bestehenden Fassadenflucht festzulegen – auch mit dem Hintergrund von § 100 PBG und § 6c ABV (einzelne oberirische Gebäudevorsprünge bzw. vorspringende Gebäudeteile). Es sei denn, dass die Raumaufteilung des Schiltwiesenplatz eine grosszügigere Raumaufteilung zugunsten des Langsamverkehrs vorsieht.

Die Niveaulinie zum Schiltwiesenplatz dienen ursprünglich als Grundlage für die Erstellung des Strassenaufbaus (Untergrund, Gefälle, Breite etc.). Sie werden nicht mehr benötigt, das Profil muss bei neuer Gestaltung neu definiert werden. Deshalb wird die Niveaulinie (RRB Nr. 2896/1945 und RRB Nr. 1125/1953) mit der vorliegenden Baulinienanpassung vollständig und ersatzlos aufgehoben.

6. Schliessung Verkehrsbaulinien Müller- und Florastrasse

Im Gebiet zwischen der Wülflinger- und Bürglistrasse im Abschnitt zwischen Blumenau- und Habsburgstrasse verlaufen entlang den Strassengevierten in der Regel Verkehrsbaulinien (Regierungsratsbeschlüsse Nr. 1170/1897 und RRB Nr. 4074/1961), die den Abstand zur Strasse begrenzen. Die Gebäudefassaden kommen mehrheitlich auf der Verkehrsbaulinie zu liegen.

Im Verkehrsbaulinienplan von 1897 wurde auf die Festlegung von Baulinien entlang der Müller- und Florastrasse verzichtet. 1961 sollten die Verkehrsbaulinie entlang der Wülflingerstrasse

bei der Müller- und Florastrasse geschlossen werden. Weshalb das Vorhaben nicht vollzogen wurde, lässt sich nicht mehr nachvollziehen.

Für das Quartier Neuwiesen / Blumenau bestehen Einträge im Bundesinventar für schützenswerte Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS). Das ISOS beschreibt die städtebauliche Struktur als orthogonales Strassenraster, welches eine klare Struktur vorgibt. Diese klare Struktur ist in den umliegenden Stadtteilen in diesem Ausmass nicht vorhanden. Die nach der Baulinienfestsetzung erstellte Bebauung folgt der vorgegebenen Strassenrasterung. Die Gebäude im Quartier stehen mit ihren Fassaden grösstenteils an den Baulinien, während der Bereich zwischen Baulinie und Strasse als Vorgarten genutzt wird.

Ohne Baulinien entlang der Müller- und Florastrasse müssen An- und Neubauten in diesen Bereichen den notwendigen Abstand zu Strassen und Plätzen gemäss PBG § 265 Abs.1 von sechs Metern einhalten. Dies widerspricht dem vorhandenen Charakter des Quartiers, wonach die bestehenden Gebäude entlang der Müller- und Florastrasse lediglich einen Abstand von ca. 3.5 bis 4.5 Meter zum Strassenkörper aufweisen.

Aus verkehrsplanerischer Sicht besteht kein Ausbaubedarf für die Müller- oder Florastrasse. Die vorgesehene Festsetzung der Verkehrsbaulinie an der Müller- und Florastrasse dient zur Sicherung der Quartierqualitäten und schafft klare Rahmenbedingungen für An- und Neubauten. Die bestehenden Niveaulinien legen den Terrainverlauf der Strasse fest und behalten weiterhin ihre Gültigkeit.

7. Anpassung Baulinie Herrenrebenweg

Auslöser für die beantragte Anpassung der Verkehrsbaulinie Herrenrebenweg von hangwärts zehn Meter auf neu fünf Meter ist ein Antrag der Baugesellschaft Herrenrebenweg.

Die heutige Baulinie wurde im Zuge der Einfamilienhäuser-Überbauung des Herrenrebenwegs in den 1940er Jahren festgelegt. Der Regierungsratsbeschluss aus dem Jahre 1945 (RRB 1945/3620) führt aus: *«Quartierstrasse im Schlosshofquartier: Das als Zufahrt zu einer projektierten Kolonie von 20 EFH gedachte Quartiersträsschen von 3.5 m Breite zweigt von der Burgstrasse in südöstlicher Richtung ab und mündet beim Fussweg Kat.-Nr. 2059 (alt) in den Flurweg Kat.-Nr. 2072 (alt) ein. Beim Verbindungsweg nach der Schlosstalstrasse ist ein Keh- und Ausweichplatz von 13 m auf 10 m vorgesehen. ein späterer Ausbau der Strasse ist ohne weiteres möglich, da Vorgärten von 5 und 10 m Tiefe zur Verfügung stehen. Gegen den Baulinienabstand von 18.5 m (...) ist nichts einzuwenden.»*

Die Baulinie am Herrenrebenweg verläuft asymmetrisch. Hangseitig beträgt der Baulinienabstand zehn Meter, talseitig fünf Meter. Der Herrenrebenweg ist im öffentlichen Eigentum der Stadt und mit einer Begegnungszone verkehrsberuhigt, hat keinen Durchgangsverkehr und erschliesst nur wenige Wohneinheiten. Gemäss der Verkehrserschliessungsverordnung entspricht der Herrenrebenweg den rechtlichen Erschliessungsanforderungen eines Zufahrtsweges. Ohne Baulinien würde gemäss § 265 PBG entlang des Herrenrebenwegs für Hochbauten ein Wegabstand von 3.5 Meter gelten.

Die Gesuchstellerin führt aus, dass der ursprünglich im RRB erwähnte Ausbau der Strasse aus heutiger Sicht gemäss Verkehrserschliessungsverordnung nicht mehr nötig ist. Es wird festgehalten, dass die Baulinie ursprünglich als reine Verkehrsbaulinie festgelegt wurde und dass im Beschluss des Regierungsrates die Erhaltung der Vorgärten bzw. den Grünraum keine Erwähnung findet. Ein Baulinienabstand von zehn Meter sei in der vorliegenden Zone unverhältnismässig, weil es die Baufreiheit der Grundeigentümerin übermässig einschränke. Eine Verlegung entspreche somit auch dem öffentlichen Interesse einer inneren Verdichtung. Eine zweite Bautiefe ist jeweils nur mit einer Reduktion von Gebäudeabständen und somit mit dem Verlust an Wohnqualität möglich.

Der Bauausschuss hat am 21. Oktober 2020 den Antrag um Verlegung der Baulinie am Herrenrebenweg vom 20. Juli 2020 behandelt. Der Bauausschuss heisst den Antrag der Baugesellschaft Herrenrebenweg gut.

Da Baulinien in der Regel als Paare ausgebildet werden, passt sich die südlich des Herrenrebenwegs gelegene Verkehrsbaulinie auf der Parzelle WU5897 der nördlich des Herrenrebenwegs gelegenen Verkehrsbaulinie an. Die bestehenden Niveaulinien (RRB Nr. 3620/1945) werden mit der vorliegenden Baulinienanpassung vollständig und ersatzlos aufgehoben.

8. Baulinie St. Galler-, Industrie- und Grüzefeldstrasse

8.1 Querung Grüze

Eine der wichtigsten Massnahmen aus dem städtischen Gesamtverkehrskonzept (sGVK) ist die Querung Grüze. Der Bahnhof Grüze erhält in den Planungen des Zürcher Verkehrsverbunds (ZVV) sowie der SBB im Zusammenhang mit der S-Bahn 2. Generation (S-Bahn 2G) eine wichtigere Stellung als heute und wird eine Frequenzsteigerung erhalten. Zudem hat im Juni 2019 das Bundesparlament beschlossen, dass die Haltestelle Grüze-Nord entgegen den Absichten des Bundesrates in den STEP-Ausbau schritt 2035 (Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur) aufgenommen werden soll.

Die Querung Grüze verbindet die St. Gallerstrasse mit der Sulzerallee und ist für den öffentlichen Busverkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr vorgesehen. Die Querung ist ein zentrales Element des geplanten ÖV-Hochleistungskorridors und stellt die direkte ÖV-Erschliessung des neuen Stadtteils Neuhegi sicher. Der Projektierungskredit von 2,8 Millionen Franken hat der Grosse Gemeinderat im April 2014 einstimmig unterstützt. Nachdem das Projekt «Querung Grüze» im Mitwirkungsverfahren von Juni bis September 2016 grossmehrheitlich unterstützt wurde, erfolgte zwischen Mitte November und Mitte Dezember 2017 die öffentliche Planaufgabe gemäss §16 und 17 des Strassengesetzes. Der Stadtrat hat den Kreditantrag für den Bau der ÖV-Brücke «Querung Grüze» Anfang 2020 an den Grossen Gemeinderat zuhanden der Volksabstimmung überwiesen. Die Stimmberechtigten der Stadt Winterthur haben am 29. November 2020 den Bau der Bus-Brücke über den Bahnhof Grüze bzw. dem Gesamtkredit mit 61 Prozent Ja-Stimmen gutgeheissen. Die Inbetriebnahme der Querung Grüze ist 2025/26 geplant.

8.2 Verkehrskonzept Neuhegi-Grüze – Busachse

Eine weitere Vertiefung aus dem sGVK ist die Erarbeitung eines Verkehrskonzepts für Neuhegi-Grüze (SR.14.284-1 vom 18.6.2014). Das Verkehrskonzept zeigt auf, wie das bestehende Verkehrssystem im Gebiet Neuhegi-Grüze kurz, mittel- und langfristig verändert und optimiert werden kann, um den Verkehrsfluss für den ÖV und den MIV weiterhin zu gewährleisten.

Eine der Massnahmen ist das Bustrasse (Busachse), welche eine neue und direkte Busverbindung zwischen Industriestrasse und St. Gallerstrasse ermöglicht. Diese sorgt für eine verbesserte Leistungsfähigkeit der umliegenden Knoten sowie eine direkte südliche Anbindung der Buslinien an die Querung Grüze. Das Bustrasse bedingt einen Ausbau des Korridors zwischen St. Gallerstrasse, Kronastrasse, Industriestrasse und Grüzefeldstrasse. Mit SR.14.284-1 vom 18. Juni 2014 wurde auch die projektierte Baulinien Kronastrasse beschlossen.

8.3 Eintrag im regionalen Richtplan

Der Korridor des Bustrasses wurde im regionalen Richtplan mittels Eintrag als Verbindungsstrasse behördenverbindlich gesichert. Der Regierungsrat hat den Eintrag im November 2016 festgesetzt (RRB Nr. 1071/2016). Damit wurde die planungsrechtliche Grundlage geschaffen, um mittels Baulinien den künftigen Strassenraum grundeigentümerverbindlich zu sichern.

8.4 Neue Verkehrsbaulinie

Anfang 2016 zeigte die Vorstudie des Bustrasses einen ersten Vorschlag, wie das Bustrasse künftig ausgestaltet werden kann. Der ursprüngliche 18-Meter-Korridor (projektierte Baulinie gemäss Planungszone) wurde grösstenteils beibehalten. Allerdings zeigte sich, dass im Knotenbereich Industriestrasse / Grüzefeldstrasse mehr Spielraum benötigt wird. Aus diesem Grund erweitert sich der Baulinienbereich vor dem Knoten. Diese Resultate wurden zusammen mit dem geplanten Vorgehen des Baulinienverfahrens am 15. September 2016 den betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern an einer Informationsveranstaltung mitgeteilt. Im Nachgang zur Informationsveranstaltung fanden weitere Gespräche mit den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern statt.

Im Rahmen der Erarbeitung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts (BGK) St. Galler-/ Grüzefeldstrasse waren weitere Korrekturen für den Korridor nötig. Im Knotenbereich St. Gallerstrasse reichte der ursprüngliche Korridor nicht mehr aus. Aus städtebaulichen Überlegungen (in Zentrumszonen gelten Pflichtbaulinien) wird in den Knotenbereichen auf eine Erweiterung des Korridors verzichtet und stattdessen ein breiterer Korridor vorgesehen. Der Verkehrsbaulinienkorridor soll den notwendigen Spielraum für das Strassenprojekt sicherstellen, der künftigen Bedeutung der Achse auch für den Fussverkehr zwischen Bahnhof Grütze und Sportpark Deutweg gerecht werden, möglichst die Bedürfnisse der Grundeigentümerschaften sowie bestehende Bauten berücksichtigen und dem städtebaulichen Bild einer bahnhofsnahen Zentrumszone entsprechen.

Aus diesen Gründen wird der Korridor asymmetrisch zum Strassenprojekt gemäss Entwurf BGK auf 23 Meter festgelegt. Dies ermöglicht eine situationsgerechte und auf die Zukunft ausgerichtete Strassenraumgestaltung z.B. durch die Realisierung einer einseitigen Baumallee. Die bestehenden Niveaulinien RRB Nr. 303/1950 werden mit der vorliegenden Baulinienanpassung vollständig und ersatzlos aufgehoben.

9. Formelles

Für die Änderung von Baulinien von Baulinien an Strassen und Wegen ist das Verfahren gemäss § 108 ff. PBG massgebend. Nach der Gemeindeordnung ist der Grosse Gemeinderat für die Festsetzung von Baulinien an öffentlichen Strassen und Wegen zuständig. Das Departement Bau, Amt für Städtebau, wird die vom Grossen Gemeinderat beschlossenen Planänderungen der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich zur Genehmigung einreichen. Die Pläne sind anschliessend zusammen mit den Festsetzungs- und Genehmigungsbeschlüssen öffentlich aufzulegen und den betroffenen Grundeigentümerinnen und -eigentümern mit eingeschriebenem Brief mitzuteilen. Die Pläne treten nach Ablauf der Rekursfrist, respektive falls Rekurse erhoben werden, nach deren Behandlung und einer erneuten Publikation, in Kraft.

Die Berichterstattung im Grossen Gemeinderat ist der Vorsteherin des Departements Bau übertragen.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

M. Künzle

Der Stadtschreiber:

A. Simon

Beilagen:

- Plan-Nr. 01, Verkehrsbaulinie Papiermühleweg, 24. März 2021
- Plan-Nr. 02, Verkehrsbaulinie ehemalige Entlastungsstrasse Oberwinterthur, 24. März 2021
- Plan-Nr. 03, Verkehrsbaulinie Hermann-Götz-Strasse und Bahnstrasse, 19. März 2021
- Plan-Nr. 04, Verkehrsbaulinie Schiltwiesenplatz, Stadlerstrasse / Römerstrasse, 24. März 2021
- Plan-Nr. 05, Verkehrsbaulinie Müller- und Florastrasse, 24. März 2021
- Plan-Nr. 06, Verkehrsbaulinie Herrenrebenweg, 21. April 2021
- Plan-Nr. 07, Verkehrsbaulinie St. Galler-, Industrie- und Grüzefeldstrasse, 24. März 2021

Kanton Zürich
Stadt Winterthur

Verkehrsbaulinien
Papiermühleweg
Abschnitt Wieshofstrasse bis Schlosstalstrasse

Situationsplan 1:500

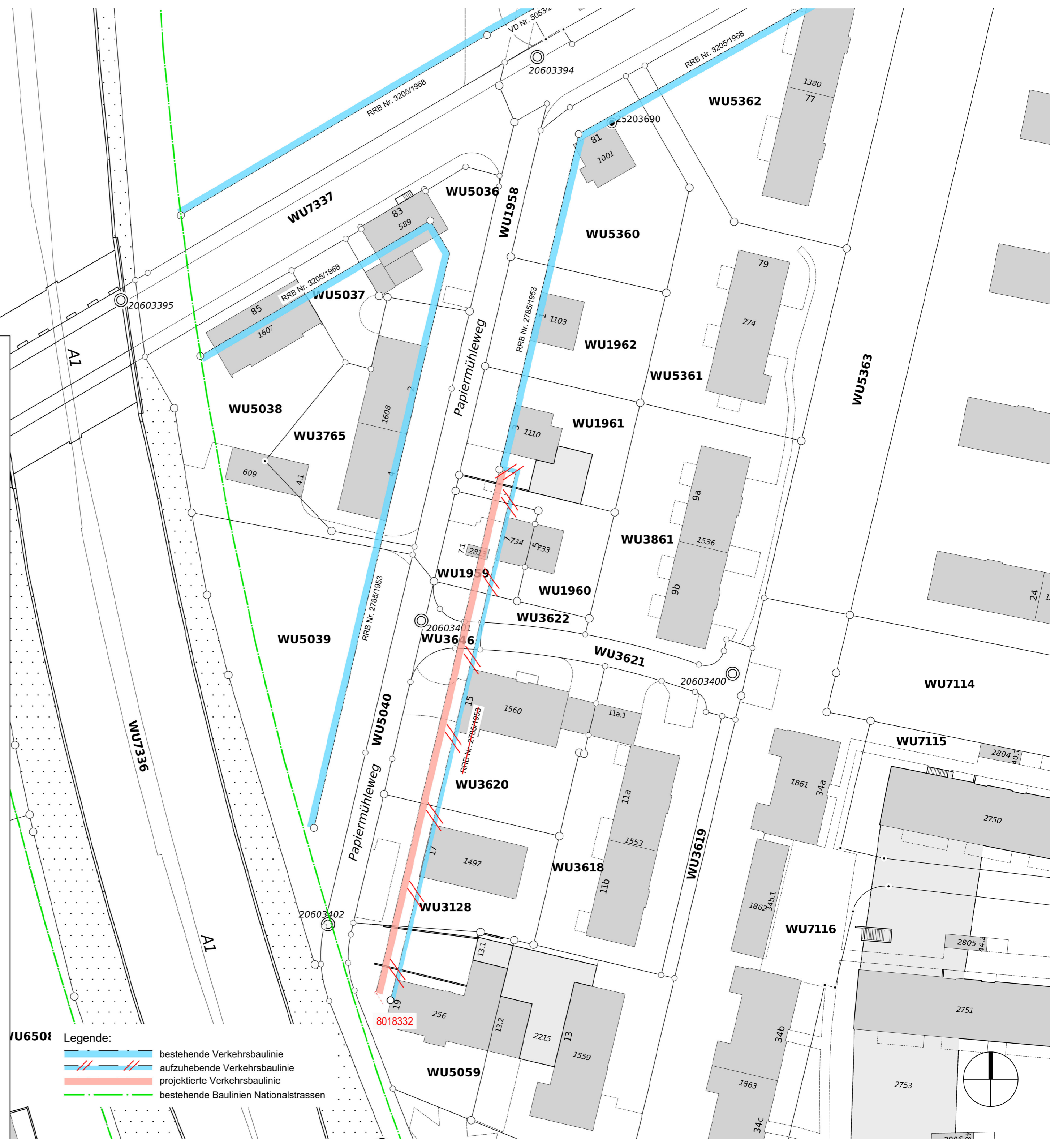
Ausschreibung im Amtsblatt des Kantons Zürich Nr. vom

Vom Grossen Gemeinderat der Stadt Winterthur festgesetzt
Beschluss Nr. vom
Der Präsident: Der Ratsschreiber:

Von der Volkswirtschaftsdirektion genehmigt
Verfügung Nr. vom
Für die Volkswirtschaftsdirektion:

Verfasser: Amt für Städtebau, Pionierstrasse 7, 8203 Winterthur

Plan Nr.	Bearbeiter:	Datum Druck	Grundlegendaten
01	sil	24.03.2021	Grunddatensatz der amtlichen Vermessung, Nachgeführt bis 23.11.2020, © Amtliche Vermessung
	Freigabe:		



U6501 Legende:

- bestehende Verkehrsbaulinie
- aufzuhebende Verkehrsbaulinie
- projektierte Verkehrsbaulinie
- bestehende Baulinien Nationalstrassen

Kanton Zürich
Stadt Winterthur

Verkehrsbaulinien
Entlastungsstrasse Oberwinterthur
Abschnitt Frauenfelderstrasse bis Technoramastrasse

Situationsplan 1:1000

Ausschreibung im Amtsblatt des Kantons Zürich Nr. vom

Vom Grossen Gemeinderat der Stadt Winterthur festgesetzt

Beschluss Nr. vom

Der Präsident:

Der Ratsschreiber:

Von der Volkswirtschaftsdirektion genehmigt

Verfügung Nr. vom

Für die Volkswirtschaftsdirektion:

Verfasser: Amt für Städtebau, Pionierstrasse 7, 8203 Winterthur



Plan Nr.
02

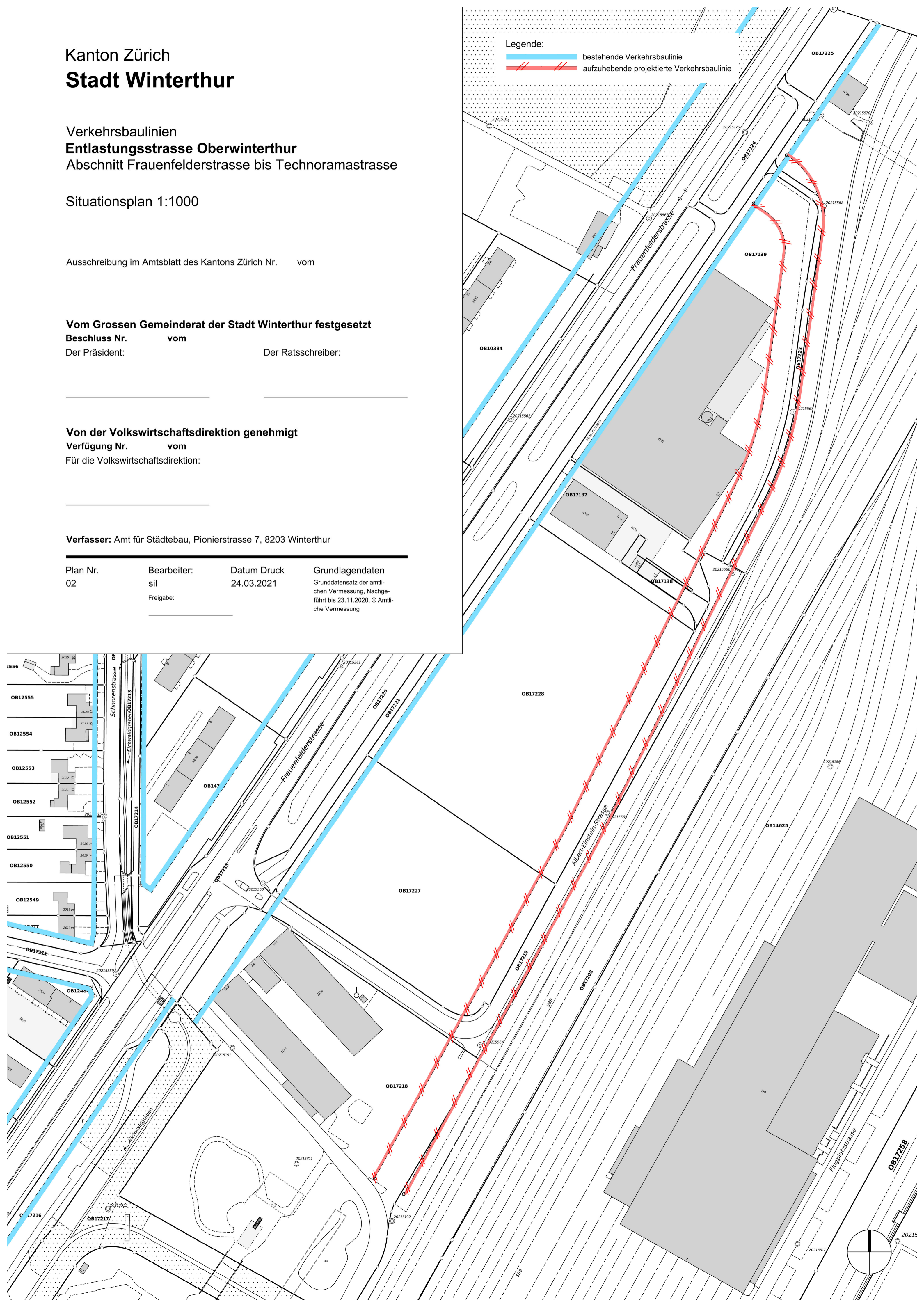
Bearbeiter:
sil
Freigabe:

Datum Druck
24.03.2021

Grundlagendaten
Grunddatensatz der amtlichen Vermessung, durchgeführt bis 23.11.2020, © Amtliche Vermessung

Legende:

-  bestehende Verkehrsbaulinie
-  aufzuhebende projektierte Verkehrsbaulinie



Kanton Zürich
Stadt Winterthur

Verkehrsbaulinien
Hermann-Götz-Strasse und Bahnstrasse
 Abschnitt Jakobstrasse bis Trollstrasse

Situationsplan 1:500

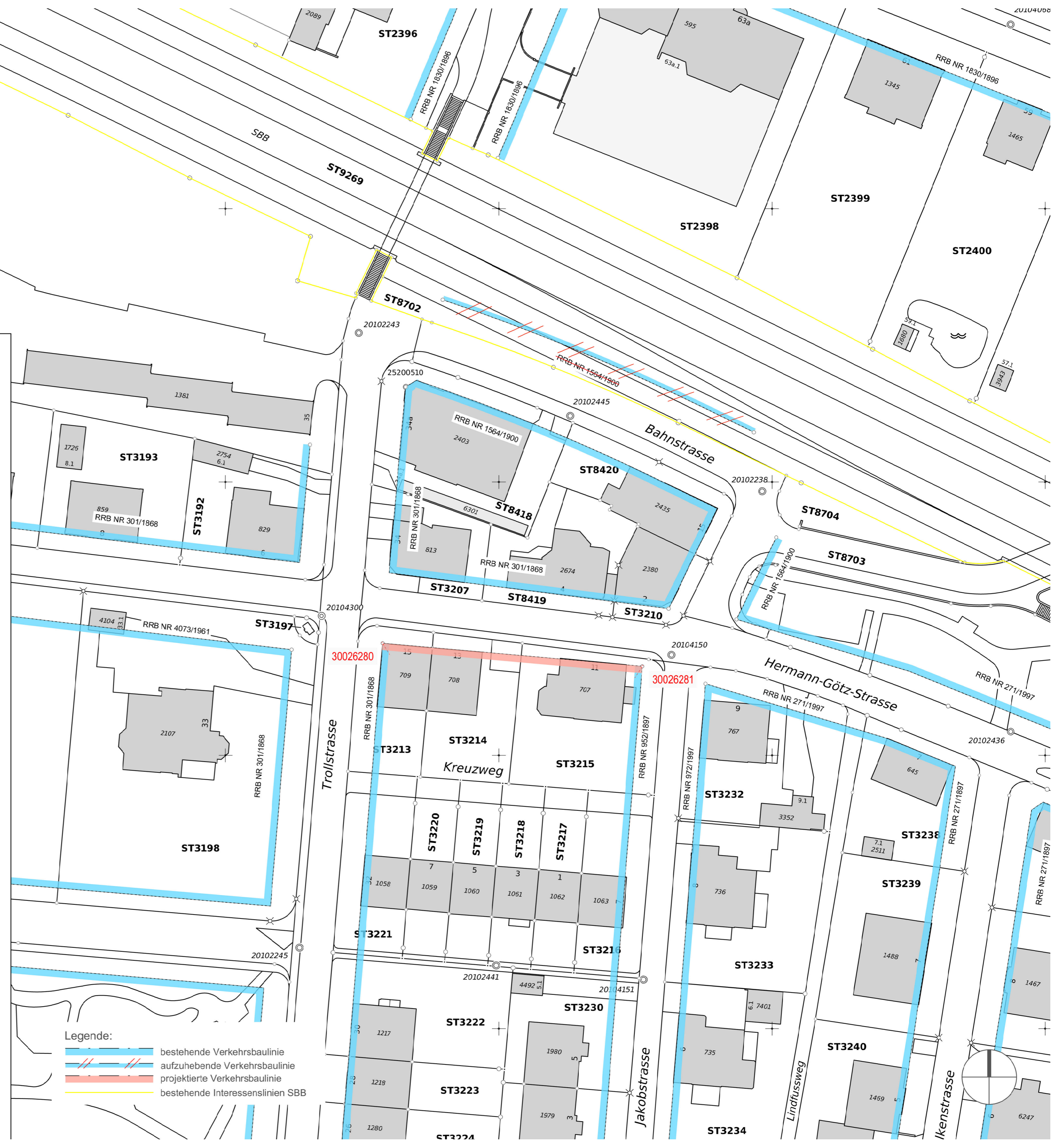
Ausschreibung im Amtsblatt des Kantons Zürich Nr. vom

Vom Grossen Gemeinderat der Stadt Winterthur festgesetzt
 Beschluss Nr. vom
 Der Präsident: Der Ratsschreiber:

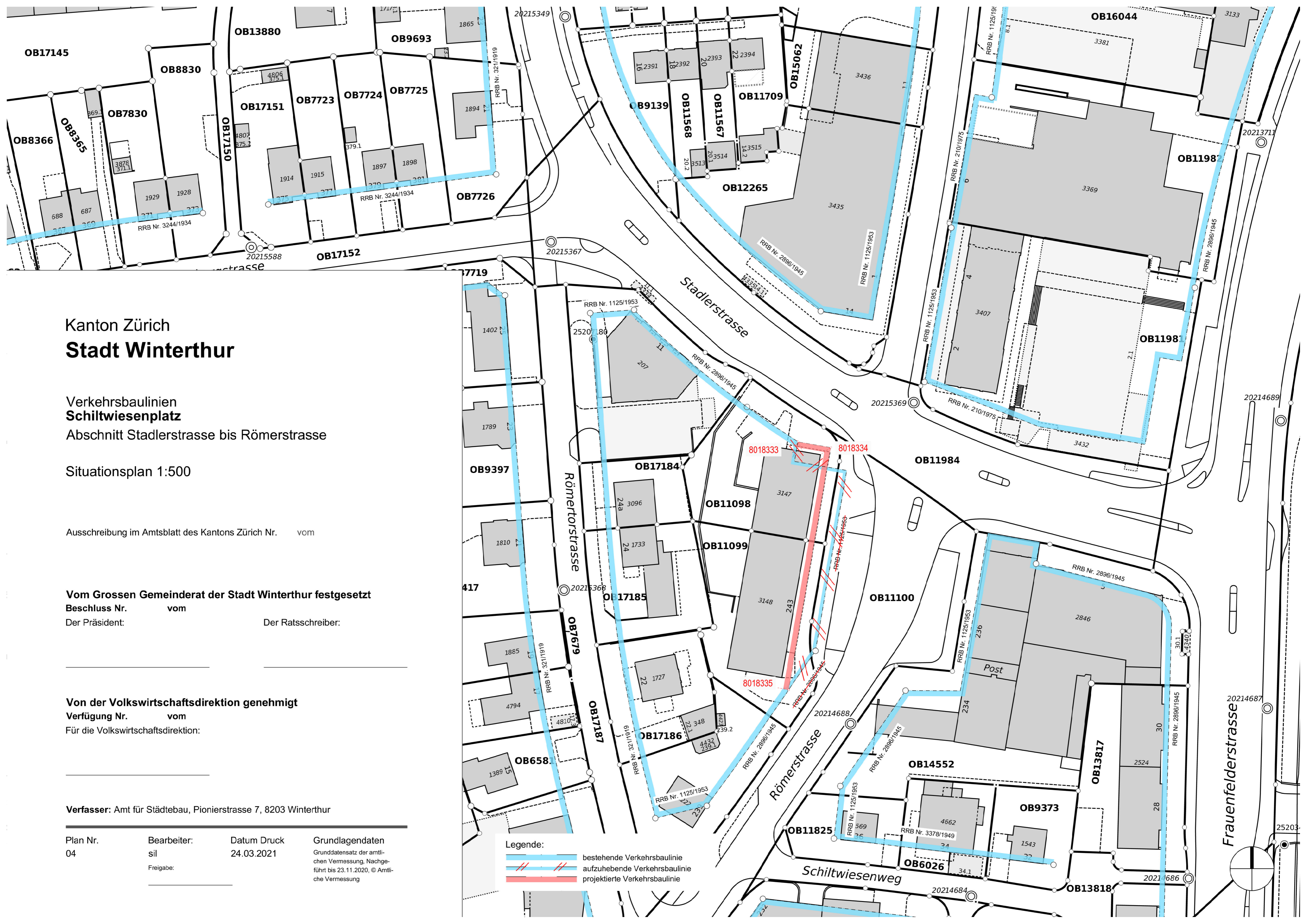
Von der Volkswirtschaftsdirektion genehmigt
 Verfügung Nr. vom
 Für die Volkswirtschaftsdirektion:

Verfasser: Amt für Städtebau, Pionierstrasse 7, 8203 Winterthur

Plan Nr. 03	Bearbeiter: sil	Datum Druck 19.03.2021	Grundlegenden Grunddatensatz der amtlichen Vermessung, Nachgeführt bis 23.11.2020, © Amtliche Vermessung
	Freigabe:		



- Legende:
- bestehende Verkehrsbaulinie
 - - - aufzuhebende Verkehrsbaulinie
 - projektierte Verkehrsbaulinie
 - bestehende Interessenslinien SBB



Kanton Zürich
Stadt Winterthur

Verkehrsbaulinien
Schiltwiesenplatz
 Abschnitt Stadlerstrasse bis Römerstrasse

Situationsplan 1:500

Ausschreibung im Amtsblatt des Kantons Zürich Nr. vom

Vom Grossen Gemeinderat der Stadt Winterthur festgesetzt
Beschluss Nr. vom
 Der Präsident: Der Ratsschreiber:

Von der Volkswirtschaftsdirektion genehmigt
Verfügung Nr. vom
 Für die Volkswirtschaftsdirektion:

Verfasser: Amt für Städtebau, Pionierstrasse 7, 8203 Winterthur

Plan Nr.	Bearbeiter:	Datum Druck	Grundlegendaten
04	sil	24.03.2021	Grunddatensatz der amtlichen Vermessung, Nachgeführt bis 23.11.2020, © Amtliche Vermessung
	Freigabe:		

- Legende:
- bestehende Verkehrsbaulinie
 - aufzuhebende Verkehrsbaulinie
 - projektierte Verkehrsbaulinie

Frauenfelderstrasse

Kanton Zürich
Stadt Winterthur

Verkehrsbaulinien
Florastrasse und Müllerstrasse
Abschnitt Wülfingerstrasse bis Bürglistrasse

Situationsplan 1:500

Ausschreibung im Amtsblatt des Kantons Zürich Nr. vom

Vom Grossen Gemeinderat der Stadt Winterthur festgesetzt

Beschluss Nr. vom

Der Präsident:

Der Ratsschreiber:

Von der Volkswirtschaftsdirektion genehmigt

Verfügung Nr. vom

Für die Volkswirtschaftsdirektion:

Verfasser: Amt für Städtebau, Pionierstrasse 7, 8203 Winterthur



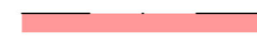
Plan Nr.
05

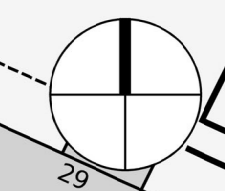
Bearbeiter:
sil
Freigabe:

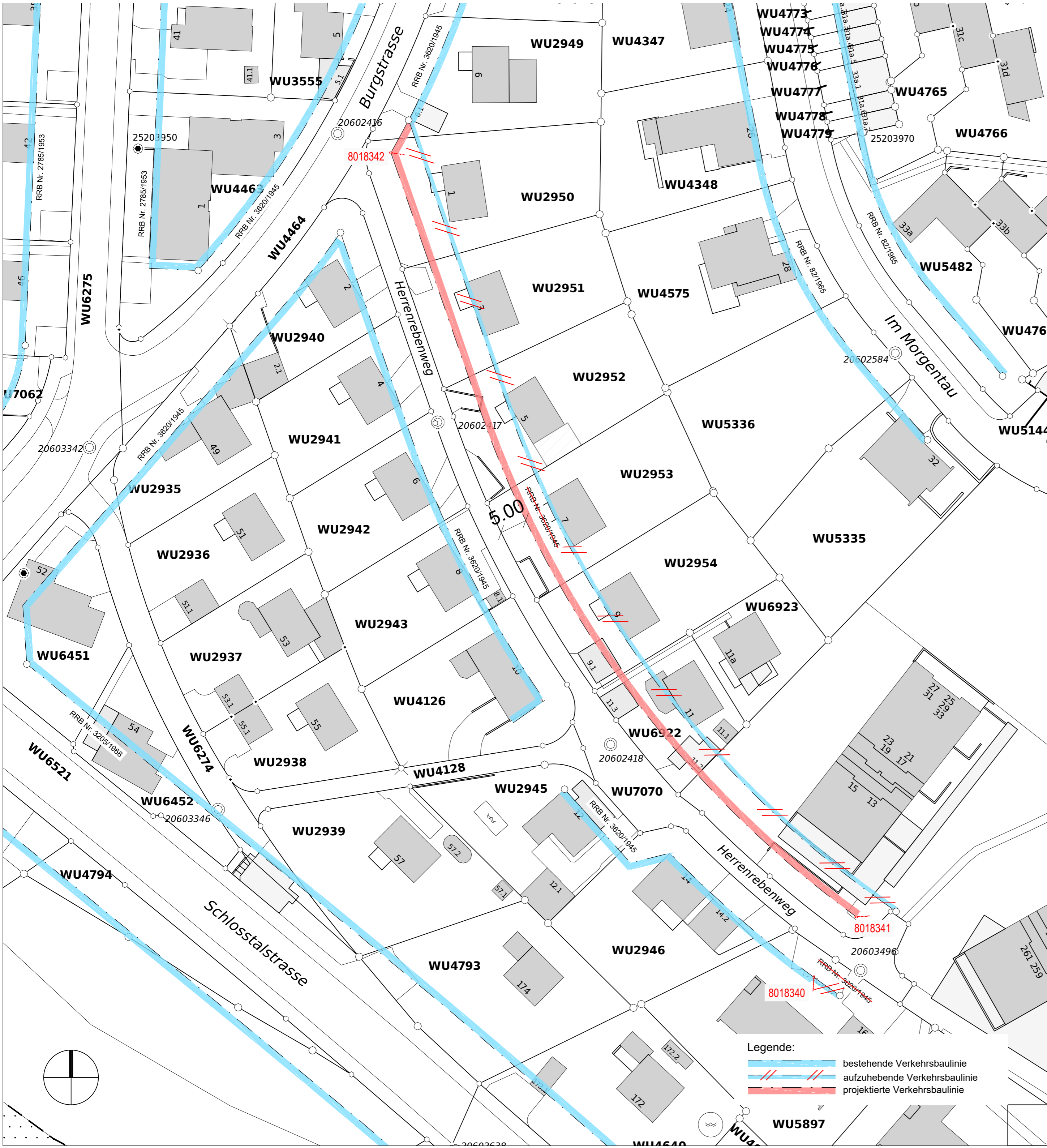
Datum Druck
24.03.2021

Grundlegenden
Grunddatensatz der amtlichen Vermessung, durchgeführt bis 23.11.2020, © Amtliche Vermessung

Legende:

-  bestehende Verkehrsbaulinie
-  aufzuhebende Verkehrsbaulinie
-  projektierte Verkehrsbaulinie





Kanton Zürich
Stadt Winterthur

Verkehrsbaulinien
Herrenrebenweg
 Abschnitt Burgstrasse bis Herrenrebenweg

Situationsplan 1:500

Ausschreibung im Amtsblatt des Kantons Zürich Nr. vom

Vom Grossen Gemeinderat der Stadt Winterthur festgesetzt

Beschluss Nr. vom

Der Präsident:

Der Ratsschreiber:

Von der Volkswirtschaftsdirektion genehmigt

Verfügung Nr. vom

Für die Volkswirtschaftsdirektion:

Verfasser: Amt für Städtebau, Pionierstrasse 7, 8203 Winterthur




Plan Nr.
06

Bearbeiter:
sil
Freigabe:

Datum Druck
21.04.2021

Grundlagendaten
 Grunddatensatz der amtlichen Vermessung, Nachgeführt bis 23.11.2020, © Amtliche Vermessung

Legende:

-  bestehende Verkehrsbaulinie
-  aufzuhebende Verkehrsbaulinie
-  projektierte Verkehrsbaulinie

