

An das Stadtparlament

Winterthur

Verkehrsbaulinien Teilrevision 2021

Antrag:

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

1.1. Anpassung Baulinie Juchpark und Aufhebung der Niveaulinien

1.2. Anpassung Baulinie Wülflingerstrasse (Teilstück Härti) sowie Aufhebung der Niveaulinie

1.3. Anpassung Baulinie Abschnitt Ohrbühlstrasse und St. Gallerstrasse sowie Aufhebung der Niveaulinien.

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 am Tag nach der erneuten Publikation in Kraft.

Weisung:

1. Baulinien

Insgesamt sind in dieser Weisung zwei 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.

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 9. November 2021, 18. Januar 2022 und 8. Februar 2022 zu den verschiedenen Vorlagen Stellung.

Gemäss der abschliessenden Beurteilung vom 8. Februar 2022 hatte das Amt für Mobilität noch einen Hinweis bei der Baulinie Juchpark bezüglich Bestimmung in der Bau- und Zonenordnung (BZO) zur Quartiererhaltungszone sowie einen formalen Hinweis.

Zur Baulinie zwischen Ohrbühlstrasse und St. Gallerstrasse hatte das Amt für Mobilität keine Einwände.

Gemäss der Beurteilung über die Baulinienanpassung Wüflingerstrasse (Teilstück Härti) vom 18. Januar 2022 forderte das Amt für Mobilität eine ausführlichere Beschreibung zum Verlauf des anzupassenden Baulinienbereichs. Dieser Forderung wurde nachgekommen.

1.3 Information der Grundeigentümerschaften

Die betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer bei der Baulinie Juchpark wurden per Schreiben im Juli 2021 über die geplanten Änderungen informiert. Es gingen keine Rückmeldung ein.

Die betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer bei der Wüflingerstrasse wurden per Schreiben im November 2021 über die geplanten Änderungen informiert. Es ging keine Rückmeldung ein.

Bei der Baulinie zwischen Ohrbühlstrasse und St. Gallerstrasse sind die betroffenen Grundeigentümerschaften – auch aufgrund von verschiedenen privaten Bauprojekten – seit mehreren Jahren vorinformiert.

2. Anpassung Baulinie Juchpark

Im Schreiben vom 15. September 2020 beantragt die Grundeigentümerschaft des Grundstücks VE304, Rundstrasse 44, folgende Anpassung der Verkehrsbaulinie am Juchpark in Veltheim: *«Die Baulinie, die den Juchpark im Westen, im Süden und im Osten umläuft, sei aufzuheben. Da der Juchpark kein Einzelfall ist, wird im Weiteren beantragt, alle Baulinien, die Grünanlagen (Erholungszonen, Freihaltezonen) gegenüber Wohnzonen sichern, aufzuheben. Sollte der Stadtrat diesen Antrag ablehnen, ist dem Gesuchsteller der ablehnende Entscheid in Form einer anfechtbaren Verfügung zu eröffnen (Gemeinderatsbeschluss).»*

Die Verkehrsbaulinie wurde zuletzt im Jahr 1958 angepasst. Als Begründung wurde Folgendes ausgeführt (RRB, 1958/3238): *«Mitten durch die Juchanlage, die an die Juchstrasse angrenzt, führen die Baulinien der projektierten Heinrichstrasse. Die Baulinien dieser Strassenstrecke wurden daher aufgehoben und zur Sicherung der Anlage wurden neue Baulinien festgesetzt.»* In der Nutzungsplanung wurde der Juchpark als Freihaltezone und ab der Gesamtrevision der Bau- und Zonenordnung 2000 in der Erholungszone gesichert. Der Gesuchsteller stellt daher den Zweck der Baulinien in Frage und fordert deren Aufhebung.

Der Bauausschuss der Stadt Winterthur hat am 12. Mai 2021 den Antrag um Aufhebung der Baulinie am Juchpark behandelt und lehnte den Antrag ab: *«An der altrechtlichen Baulinie soll festgehalten werden, insbesondere auch, weil ihre Aufhebung zu einem baurechtswidrigen Zustand führen würde. Der Grundeigentümerschaft soll allerdings eine Verschiebung der Baulinie in Aussicht gestellt werden. Die Verschiebung hat sich an den geltenden baurechtlichen Bestimmungen aus Planungs- und Baugesetz des Kantons Zürich (PBG) und Bauordnung der Stadt Winterthur (BZO) zu orientieren. Der Antrag auf Aufhebung aller Verkehrsbaulinien bei Grünanlagen gegenüber Wohnzonen wird abgelehnt. Diese Fälle sollen nicht grundsätzlich, sondern einzelfallweise in einer nächsten Teilrevision der Verkehrsbaulinien überprüft werden.»*

Nach dem Beschluss des Bauausschusses wurde der Gesuchstellerin der Entscheid an der Besprechung vom 2. Juni 2021 erläutert. Die Gesuchstellerin ist mit der vorgeschlagenen «technischen» Verschiebung im Rahmen der geltenden baurechtlichen Bestimmungen einverstanden

(Plan Verkehrsbaulinie Juchpark, 16.12.2021). Sie zog daher ihre Anträge vom 15. September 2020 zurück.

Die «technische» Verschiebung sieht vor, dass einerseits der Grenzabstand gemäss § 270 PBG und Art. 39 Abs. 1 lit. c BZO, Art. 38 Abs. 1 BZO sowie Art. 35 Abs. 1 lit. f BZO von 3.5 Metern wie auch der in Art. 39 Abs. 1 lit. b BZO beschriebene Baubereich von 14 Metern Tiefe in der Quartiererhaltungszone Ruhtal möglichst eingehalten ist.

Die bestehenden Niveaulinien (RRB Nr. 3238/1958) werden mit der vorliegenden Baulinienanpassung vollständig und ersatzlos aufgehoben.

3. Anpassung Baulinie Wülflingerstrasse (Teilstück Härti)

3.1 Ausgangslage

Die als kantonale Hauptverkehrsachsen klassierte Wülflingerstrasse und Salomon-Hirzel-Strasse bilden eine sehr stark belastete Haupteinfallssache Winterthurs. Täglich verkehren rund 25 000 Fahrzeuge auf dieser Achse. Der Schwerverkehrsanteil ist sehr hoch. Die signalisierte Geschwindigkeit zwischen den Einmündungen Salomon-Hirzel-Strasse und Neftenbacherstrasse beträgt 50 km/h. Auf der Wülflingerstrasse verläuft eine Ausnahmetransportroute Typ I. Die Wülflingerstrasse ist zudem vom Knoten Härti und dem Zentrum Wülflingen im regionalen Richtplan als regionale Verbindungsstrasse klassiert.

Der allgemeine Strassenzustand der Wülflingerstrasse im Abschnitt Salomon-Hirzel-Strasse bis Neftenbacherstrasse ist sehr schlecht. Dieser Abschnitt ist Teil des ÖV-Hochleistungskorridors Wülflingen – Hauptbahnhof – Seen und hat zur Beseitigung von bestehenden und absehbaren Verlustzeiten und Kapazitätsengpässen gemäss städtischem Gesamtverkehrskonzept (sGVK) hohe Priorität.

Dazu ist von Preisig AG, Winterthur, ein entsprechendes Vorprojekt erarbeitet worden. Für dessen Umsetzung ist die Anpassung der bestehenden Baulinie im Buswendebereich Härti notwendig. Die Realisation des Strassenbauprojekts ist frühestens ab 2025 geplant.

3.2 Projekt Neugestaltung Wülflingerstrasse, Härti bis Neftenbacherstrasse

Mit der Installation einer Lichtsignalanlage inkl. ÖV-Bevorzugung beim Knoten Neftenbacherstrasse / Wülflingerstrasse, der Schaffung einer Rechtsabbiegespur inkl. ÖV-Bevorzugung beim Knoten Härti in Fahrtrichtung Zentrum Wülflingen und der Installation einer Lichtsignalanlage beim Knoten Wülflingerstrasse / Wasserwiesenstrasse wird eine wichtige Massnahme zur Erreichung der Ziele gemäss sGVK realisiert.

Gemäss der Angebotsstrategie von Stadtbus vom Januar 2020 wendet in der Buswendeanlage Wülflingen beim Knoten Härti ab 2035 eine zusätzliche Buslinie. In der neu konzipierten Buswendeanlage hat es Platz für zwei Doppelgelenkbusse mit einer unabhängigen Wegfahrtmöglichkeit. Eine weitere Wendemöglichkeit wird zukünftig auch in der geplanten Wendeanlage beim Schloss Wülflingen vorhanden sein.

Mit dem Projekt wird zudem in der Wülflingerstrasse eine beidseitige Velo- und Fussverkehrsführung im Richtungsverkehr eingerichtet und die Querungsmöglichkeiten für die Fussgängerinnen und Fussgänger verkehrssicherer gestaltet und ergänzt.



Planauszug, Vorprojekt, Preisig AG vom 3. November 2021

3.3 Baulinienanpassung

Die bestehende Baulinie Wülflingerstrasse, Herti-Fernverkehrs-Umfahrungsstrasse, Nr. 2878 wurde vom Regierungsrat am 6. September 1956 (2878/1956) genehmigt. Im Bereich der Buswendeschleife Härti verläuft sie innerhalb der Grundstücke WU4373 und WU6203 in einem Abstand zur bestehenden Haltekante von 6 bis 6.50 Metern bis hin zur bestehenden Gebäudeecke des Hochhauses.

In der neu konzipierten Buswendeanlage braucht es Platz für zwei Doppelgelenkbusse mit einer unabhängigen Wegfahrmöglichkeit. Es müssen die Anforderungen nach der Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (Randsteinhöhe, Manövrierbereich) für Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, erfüllt sein und die Fahrgeometrie muss angepasst werden. Dies führt zu einer zusätzlichen Flächenbeanspruchung der Grundstücke WU4373 und WU6203, welche über dem bisherigen Baulinienabstand liegt. Für die Umsetzung der Bushaltestelle resp. Wendeschleife Härti ist deshalb eine Baulinienanpassung sowie ein Landerwerb notwendig.

Sowohl das bestehende Hochhaus mitsamt den dahinterliegenden Zeilenbauten als Ensemble sowie die Wartehäuschen innerhalb der Buswendeschleife sind im kommunalen Inventar der schutzwürdigen Bauten. Im Rahmen der Vorprojektierung ist nach Absprache mit der kommunalen Denkmalpflege der Teilerhalt der Wartehäuschen vorgesehen. Aufgrund der Vergrößerung

der Buswendeschleufe entstehen entlang der Liegenschaften WU4373 und WU6203 Geländeanpassungen. Diese sind im Zusammenhang mit dem künftigen Übergang zum Hochhaus im Rahmen der Bauprojektierung in Absprache mit der Denkmalpflege entsprechend sorgfältig zu gestalten.

Im östlichen Bereich muss die Baulinie für die Erstellung der erweiterten Buswendeschleufe ab ca. Mitte des Einlenkradius zur Wendeschleufe in den Bereich der privaten Liegenschaft WU4373 hin verschoben werden. Die Baulinienverschiebung wurde auf das notwendige Mass beschränkt und liegt vier Meter ab Hinterkante Trottoir. Die Lage der künftigen Baulinie wurde so gewählt, dass der Raum für die Haltekante mitsamt dem Wartebereich für die Passagiere wie auch Bereich für die Neubepflanzung der geplanten «städtischen» Bäume gesichert wird. Mit der Lage der Baulinie knapp hinter den Stämmen, der neu zu pflanzenden Bäume wird der längerfristige Zugang und Unterhalt gesichert. Der Grundeigentümerschaft des privaten Grundstücks wird die Nutzung als Containerplatz in einem definierten Teil des Baulinienbereichs gewährt. Allfällige Ausnutzungsreserven können – sofern alle weiteren Baubestimmungen eingehalten werden – auf den Grundstücksbereichen weiterhin ausserhalb der Baulinienbereiche genutzt werden.

Die dazugehörige Niveaulinie diene ursprünglich als Grundlage für die Erstellung des Strassenaufbaus (Untergrund, Gefälle, Breite etc.). Sie wird nicht mehr benötigt und im Zusammenhang mit der vorliegenden Baulinienanpassung vollständig (über den gesamten Bereich der Baulinie Nr. 2878 mit RRB 06.09.1956) aufgehoben.

Die vorliegende Baulinienanpassung ermöglicht die Umsetzung des Vorprojekts Neugestaltung Wülfingerstrasse, Härti bis Neftenbacherstrasse.

4. Anpassung Abschnitt Ohrbühlstrasse und St. Gallerstrasse

4.1 Verkehrskonzept Neuhegi-Grüze

Eine der wichtigen Vertiefungen aus dem städtischen Gesamtverkehrskonzept (sGVK) ist das Verkehrskonzept 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 aus dem Verkehrskonzept Neuhegi-Grüze ist der Neubau der regionalen Verbindungsstrasse zwischen St. Gallerstrasse und Ohrbühlstrasse. Die ÖV-Verlustzeiten im Zulauf zum Ohrbühlkreisel und die MIV-Rückstaus sowie die unattraktive Veloführung sind die Herausforderungen beim Ohrbühlkreisel. Um den Knoten zu entflechten und bezüglich Steuerung / Dosierung zu optimieren, ist die vorliegende Ersatzachse östlich des Ohrbühlknotens zwischen St. Gallerstrasse und Ohrbühlstrasse anzuordnen. Diese ist im Zusammenhang mit dem Umbau des Knotens Ohrbühlkreisels, der Aufhebung der Verbindung Im Schönengrund und Anpassungen an der Ohrbühlstrasse zu denken. All diese Elemente sind Erfordernisse für die Zentrumser-schliessung Neuhegi-Grüze und diesbezüglich aufwärtskompatibel zu gestalten.

4.2 Eintrag im regionalen Richtplan

Der Korridor zwischen St. Gallerstrasse und Ohrbühlstrasse wurde im regionalen Richtplan mittels Eintrag als regionale 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 grundeigentümergebunden zu sichern.

4.3 Festlegung des Baulinienkorridors

Im Rahmen einer Vorstudie wurde Anfang 2015 (Stand 30. Juni 2015) als Bestvariante die Variante 1D.2 eruiert (siehe Anhang). Ein Betriebs- und Gestaltungskonzept liegt noch nicht vor.

Im Zusammenhang mit einem Bauvorhaben (Windkanalanlage, Windwerk AG) wurde mittels eines Abtretungsvertrags vom 22. September 2017 bereits im südöstlichen Abschnitt Land an die Stadt abgetreten. Ein weiterer Teilabschnitt kam im Sommer 2021 dazu. Zudem wurde im nordöstlichen Abschnitt mittels einer befristeten Bewilligung über 10 Jahre vom 9. Mai 2018 (Logistik Depot-/Verteilzentrum, DHL) die Landsicherung für die zukünftige Strasse sichergestellt. Dieses zeitlich befristete Bauvorhaben respektierte die geplante Baulinie für die Verbindungsstrasse nicht vollumfänglich.

Es zeigte sich im weiteren Prozess, dass der ursprünglich vorgesehene Korridor aus der Studie, den Ansprüchen an eine regionale Verbindungsstrasse nicht genügte und dass u.a. im Knotenbereich zur Ohrbühlstrasse mehr Spielraum benötigt wird. Aus diesem Grund erweiterte sich der Baulinienkorridor auch über die gesamte Länge. Aufgrund der erhöhten Bautätigkeit in diesem Bereich und um Planungssicherheit für die Grundeigentümerschaften zu schaffen, wird der Korridor mittels Verkehrsbaulinie nun grundeigentümergebunden gesichert.

Die bestehenden Niveaulinien (RRB Nr. 303/1950 und RRB Nr. 2361/1963) werden mit der vorliegenden Baulinienanpassung teilweise in den betreffenden Abschnitten ersatzlos aufgehoben.

5. Formelles

Für die Änderung von Baulinien an Strassen und Wegen ist das Verfahren gemäss § 108 ff. PBG massgebend. Nach der Gemeindeordnung ist das Stadtparlament für die Festsetzung von Baulinien an öffentlichen Strassen und Wegen zuständig. Das Departement Bau, Amt für Städtebau, wird die vom Stadtparlament 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 Baulinien treten nach unbenutztem Ablauf der Rekursfrist respektive der Erledigung allfälliger Rekurse am Tag nach der erneuten Publikation in Kraft.

Die Berichterstattung im Stadtparlament ist der Vorsteherin des Departements Bau übertragen.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

M. Künzle

Der Stadtschreiber:

A. Simon

Beilagen:

1. Plan Verkehrsbaulinie Juchpark, 16. Dezember 2021
2. Verkehrsbaulinie Wülflingerstrasse, Abschnitt Salomon-Hirzel-Strasse bis In der Härti, 25. März 2022
3. Situationsplan 1:250, Vorprojekt Neugestaltung Wülflingerstrasse, Härti bis Neftenbacherstrasse, 3. November 2021
4. Verkehrsbaulinie Ohrbühlstrasse und St. Gallerstrasse, 27. Juli 2020
5. Verkehrsbaulinie Ohrbühlstrasse und St. Gallerstrasse, 16. Dezember 2021 (inkl. Vorstudie Variante 1D.2)
6. Erläuterungsbericht, Teilrevision Verkehrsbaulinien 2021, 13. Mai 2022