

Verkehrsbaulinien Teilrevision 2020, Stadt Winterthur Erläuterungsbericht, 18. Mai 2022

- 1 Anpassung Baulinie Papiermühleweg
 - 2 Aufhebung projektierte Baulinie ehemalige Entlastungsstrasse Oberwinterthur
 - 3 Verkehrsbaulinien Hermann Götz-Strasse und Bahnstrasse
 - 4 Anpassung Baulinien Zentrum Oberwinterthur, Römerstrasse / Stadlerstrasse
 - 5 Schliessung Verkehrsbaulinien Müller- und Florastrasse
 - 6 Anpassung Baulinie Herrenrebenweg
-

1 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 Schlosstalstrasse 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 dienen 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.

2 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.

3 Verkehrsbaulinien Hermann Götz-Strasse und Bahnstrasse

3.1 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 zweibautiefe 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. Quartiererhaltungszone weitere Bestimmungen vor. Unter anderem erläutert Art. 34 der Bauordnung, dass die Quartiererhaltungszone als Strukturerehaltungszone 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.

3.2 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.

4 Anpassung Baulinien Zentrum Oberwinterthur, 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.

5 Schliessung Verkehrsbaulinien Müller- und Florastrasse

Im Gebiet zwischen der Wüflinger- 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 Wüflingerstrasse 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.

6 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 Kehr- 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 Herrenrebenweges gelegenen Verkehrsbaulinie an. Die bestehenden Niveaulinien (RRB Nr. 3620/1945) werden mit der vorliegenden Baulinienanpassung vollständig und ersatzlos aufgehoben.

Anhang:

- Anpassung Verkehrsbaulinien Papiermühleweg
- Aufhebung projektierte Verkehrsbaulinie ehemalige Entlastungsstrasse Oberwinterthur
- Schliessung Baulinien Hermann-Götz-Strasse und Aufhebung Baulinien Bahnstrasse
- Anpassung Baulinien Zentrum Oberwinterthur, Römerstrasse / Stadlerstrasse
- Schliessung Verkehrsbaulinien Müller- und Florastrasse
- Anpassung Baulinie Herrenrebenweg
- Baulinie St. Galler-, Industrie- und Grüzefeldstrasse