



25. September 2024

Schriftliche Anfrage

von Markus Haselbach (Die Mitte)
und Sandra Gallizzi (EVP)

Die Siedlungsentwicklung nach innen gemäss den Planungsgrundsätzen von Art. 3 Abs. 3 des Raumplanungsgesetzes (RPG, SR 700) erweist sich in der praktischen Umsetzung als äusserst anspruchsvoll. Während zahlreiche Hindernisse für eine Verdichtung den Einflussbereich des Bundes, des Kantons oder Privater betreffen, liegen unter anderem die Festsetzung und Aufhebung von Baulinien, vorbehältlich der Genehmigung durch den Kanton, in der Kompetenz der Gemeinden.

Verkehrsbaulinien dienen der Sicherung von Strassen, Wegen, Plätzen und Eisenbahnen, gegebenenfalls samt begleitenden Vorgärten, Lärmschutzanlagen, Grünzügen und Fahrzeugabstellplätzen (§ 96 Abs. 2 lit. a des Planungs- und Baugesetzes [PBG, LS 700.1]). Entsprechend der übergeordneten Richtplanung dienen sie der langfristigen Sicherstellung der Bedürfnisse des Verkehrs und der Wohnhygiene. Verkehrsbaulinien sind somit ein wichtiges Instrument der Verkehrs- und Erschliessungsplanung. Wo Verkehrsbaulinien fehlen, gilt der Strassen- bzw. Wegabstand nach § 265 PBG. Wo Strassen als vollständig ausgebaut gelten, werden Baulinien bei Anpassungen häufig auf den ohnehin geltenden Strassenabstand gelegt.

Für den überwiegenden Teil der Strassen auf dem Gebiet der Stadt Zürich sind Verkehrsbaulinien festgelegt. Diese können einerseits die Verdichtung auf bestimmten Grundstücken erschweren, andererseits aber auch neue Lösungen – beispielsweise für Passanten, den Veloverkehr oder Beschattung durch Alleen – ermöglichen.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Nach welchen Kriterien bewirtschaftet die Stadt Zürich ihre Verkehrsbaulinien?
2. Wie viele Jahre beträgt der Planungshorizont für die Verkehrsbaulinien? Wann bzw. bei welchem Anlass werden die Baulinien auf Ihre Aktualität hin überprüft?
3. Gibt es Quartiere oder Strassenzüge, bei denen der mit den Verkehrsbaulinien gesicherte Raum grösser ist als der Bedarf? Wenn nein, warum nicht, wenn ja, wo? Ist dazu ein Plan verfügbar?
4. Wofür wurde der von Verkehrsbaulinien gesicherte Raum in den letzten Jahren bei der Realisierung von Strassenprojekten verwendet – beispielsweise für zusätzliche Spuren, eine Verbreiterung der Spur zur Einhaltung der aktuellen Normen, für die Markierung von Velospuren oder Realisierung von Veloschnellouten, für eine Verbreiterung des Trottoirs, für die Pflanzung von Bäumen oder die Erstellung von Alleen?
5. Wie schätzt der Stadtrat das Potential ein, durch die Verschiebung oder Aufhebung von Baulinien gute ortsbauliche Lösungen und mehr Wohnraum im Sinne der Verdichtung zu ermöglichen?
6. Wo wird dies z.B. im Rahmen eines Masterplans oder von Gestaltungsplänen, welche Baulinien suspendieren schon heute so gehandhabt? Gibt es gelungene Beispiele? Wenn ja, welche?

7. Wie sollen Grundeigentümerschaften (Private, Genossenschaften etc.) vorgehen, deren Grundstücke durch Baulinien stark betroffen sind, so dass eine Bebauung und Verdichtung sich als herausfordernd erweist?

Koalition

S. Wallen