

## Überweisung des Stadtrates an den Gemeinderat der Stadt Zürich

15.11.2006

### Weisung 64

#### **Baulinienvorlage Gleisfeld Neufrankengasse zwischen der Lang- und Hohlstrasse, Festsetzung**

Die im Jahr 1925 festgesetzten Baulinien der Neufrankengasse und der Brauerstrasse zwischen der Langstrasse und der Hohlstrasse (ehemals verlängerte Lagerstrasse) zerschneiden das Quartier ohne Rücksicht auf die bestehende Bebauungsstruktur. Die damalige Absicht indes, anstelle der Neufrankengasse eine neue Verkehrsverbindung in der Verlängerung der bestehenden Lagerstrasse zu erstellen, ist heute noch aktuell. Die nun vorliegende Baulinienrevision dient denn auch der langfristigen Raumsicherung eines zukünftigen ÖV-Eigentrasse sowie einer Strassenverbindung. Gleichzeitig hat sich der Stadtrat auch dafür ausgesprochen, das Gebiet Neufrankengasse als Interventionsgebiet anzusehen und eine Gebietsentwicklung einzuleiten.

#### **Ausgangslage**

Im Verkehrsrichtplan sind im Bereich der Neufrankengasse zwischen der Langstrasse und der Hohlstrasse mehrere regionale und kommunale Festlegungen eingetragen. So ist es längerfristig vorgesehen, dass in der Verlängerung der Lagerstrasse eine neue Tramlinie dem Gleisfeld entlang vom Hauptbahnhof über den Hardplatz zum Bahnhof Altstetten führt („Renaissance Tramlinie 1“). Im neu vorliegenden „Linienkonzept 2025“ der Verkehrsbetriebe Zürich ist die „Tramlinie 1“ weiterhin als längerfristige Tramnetzerweiterung vorgesehen, auch wenn sie nicht als prioritär eingestuft ist. Zudem ist als Ersatz für die Feldstrasse auch eine neue Strassenverbindung eingetragen, mit dem Zweck, den motorisierten Durchgangsverkehr aus dem Wohngebiet an den Rand der Besiedlung zu verschieben.

Die bestehenden Baulinien aus dem Jahr 1925 genügen den verkehrlichen Anforderungen nicht mehr. Einerseits ist der Baulinienabstand von 18 m zu eng gefasst, um die im Richtplan vorgesehenen Verkehrsbeziehungen abdecken zu können. Andererseits entspricht die damals festgelegte Linienführung mitten durch das Quartier auch nicht mehr den heutigen städtebaulichen Ansprüchen. Mit der Verschiebung der Baulinienführung an den Siedlungsrand wird eine Veränderung der Baustruktur provoziert, die Chancen zur Quartieraufwertung im Gebiet der Langstrasse bietet. Der Stadtrat ist bestrebt, eine aktive Rolle einzunehmen und sieht vor, mit einem kooperativen Planungsverfahren die Gebietsentwicklung zu fördern.

#### **Anlass**

Im betreffenden Gebiet haben seit geraumer Zeit vermehrt private Planungen eingesetzt, welche aber aufgrund der bestehenden Baulinienführung über keine Realisierungs- bzw. Entwicklungsmöglichkeiten verfügen. Hauptverantwortlich sind in erster Linie gesetzliche Bestimmungen, welche Änderungen von Liegenschaften im Baulinienbereich nur beschränkt zulassen und die nicht vorhandene Planungssicherheit, welche für private Investoren oft ein zu grosses wirtschaftliches Risiko darstellt.

Auch sind Planungen ausserhalb der bestehenden Baulinienführung im Bereich der Neufrankengasse und des Gleisfeldes nur begrenzt möglich. Denn sobald eine Präjudizierung der Richtplanfestlegungen nicht mehr ausgeschlossen werden kann, müssen private Planungen entweder abgewiesen werden oder es wird auf freiwilliger Basis nach Projektlösungen gesucht, welche die behördenverbindlichen Richtplaneinträge nicht in Frage stellen.

Damit diese für Grundeigentümer wie für das Gemeinwesen unbefriedigende Situation beseitigt und die Rechtssicherheit herbeigeführt werden kann, bedarf es einer Baulinienrevision. Auf der Grundlage der Planungsstudie zur „Tramlinie 1“ wurde deshalb eine städtebauliche Studie erarbeitet, welche detailliert Vorschläge für eine mögliche Quartiererneuerung im Rahmen der verkehrlichen Vorgaben aufzeigte. Die Führung des Verkehrs entlang des Gleisareals und somit auch die Bündelung der Lärmemissionen von Strasse, Tram und Eisenbahn an der Siedlungsperipherie stellte sich dabei klar als Bestvariante heraus. Sowohl die Schweizerischen Bundesbahnen wie auch diverse städtische Dienstabteilungen haben die städtebauliche Studie begleitet.

Die komplexe städtebauliche Ausgangslage im Bereich Neufrankengasse erforderte eine vom angrenzenden Abschnitt Lagerstrasse getrennte Bearbeitung. Dort wurden die Baulinien in Zusammenhang mit den Planungen zum „Gestaltungsplan Stadtraum HB“ definiert, ebenfalls auf der Grundlage der Planungsstudie zur „Tramlinie 1“. Der Stadtrat hat dem Gemeinderat beide Baulinienvorlagen gleichzeitig zur Festsetzung beantragt, damit die inhaltliche und zeitliche Koordination gewährleistet bleibt.

### **Die Vorlage im Einzelnen**

Die Baulinien der Neufrankengasse und der Brauerstrasse werden zwischen der Lang- und Hohlstrasse abgeändert und neu entlang dem Gleisfeld geführt. Die vorliegenden Änderungen sind eine Synthese aus den optimierten verkehrstechnischen und den städtebaulichen Anforderungen. Die Vorlage gliedert sich aus städtebaulicher Sicht in folgende vier Abschnitte:

#### **1. Neufrankengasse**

Der heutige Strassenquerschnitt ist für die zukünftigen Verkehrsbedürfnisse zu eng. Für die Festlegung der neuen Baulinien sind die Tramlinienführung am Knoten Langstrasse sowie die nördliche Bebauungsflucht der Lagerstrasse massgebend, die möglichst linear in die Neufrankengasse verlängert wurde. Der Baulinienabstand ergibt sich aus dem Mass aller benötigten Verkehrsspuren einschliesslich einer zukünftigen Tramhaltestelle und beträgt 30,8 m. Im Anschluss an die vorgesehene Haltestelle verjüngen sich die Baulinien in Richtung Einmündung Schöneggplatz. Dadurch werden die Liegenschaften südseitig der Neufrankengasse bzw. nordseitig der Schöneggstrasse so weit als möglich geschont. Insbesondere das Inventarobjekt Schöneggstrasse Nr. 28/30 bleibt unangetastet. Das als schutzwürdig angesehene Wohnhaus Schöneggstrasse Nr. 34 wird zwar von der Baulinie tangiert, könnte aber allenfalls bei der Realisierung der Tramlinie zulasten eines schmaleren Trottoirs noch bestehen bleiben.

#### **2. Schöneggplatz**

Die Baulinien in der Fortsetzung der vorherrschenden Strassenfluchten geben dem Schöneggplatz eine klare Fassung, wobei ein neues Baufeld zwischen dem Platz und der verlängerten Dienerstrasse entsteht. Die Abmessung des neuen Baufeldes wird von der Kante des Bauwerkes der SBB-Durchmesserlinie und des vorgesehenen Strassenquerschnittes bestimmt. Der Schöneggplatz kann dannzumal zu einem neuen städtischen Platz umgestaltet werden.

#### **3. Verlängerte Dienerstrasse**

Mit der Verlängerung der Dienerstrasse wird eine bedeutsame Quartierverbindung mit der neuen Verkehrsachse verknüpft. Gleichzeitig wird der städtebauliche Massstab der vorherrschenden Strassengevierte weitergeführt. Die Abmessung des Baufeldes entspricht einem quartiertypischen Hofrandgebäude. Diese neue Verbindung ist auch im Hinblick auf die vorgesehene Tramhaltestelle im Bereich der Brauerstrasse Nr. 112/114 eine Optimierung und insbesondere wird dadurch die Durchlässigkeit für den Langsamverkehr verbessert.

#### 4. Stadtkante Gleisfeld

Einerseits bestimmt die verkehrstechnisch bedingte Breite des Strassenquerschnittes die neue Stadtkante, andererseits wird der Seebahneinschnitt in seiner radialen Flucht weitergeführt, um eine Kontinuität der prägenden Erscheinung des Seebahneinschnittes zu erreichen. Die vorgesehene Fortsetzung der Baumallee der Hermann-Greulich-Strasse ergibt eine klare Stadtkante und auch eine Aufwertung des Strassenraumes.

#### Ökonomische Auswirkungen

Im Regelfall führen Planungsmassnahmen nicht zu einer materiellen Enteignung und auch nur in seltenen Fällen zum Heimschlagsrecht nach § 103 Planungs- und Baugesetz. Denn eine Entschädigungspflicht aus materieller Enteignung bzw. das Heimschlagsrecht kommt erst dann zum Tragen, wenn ein unüberbautes oder ein mit einem Abbruchobjekt überbautes Grundstück durch die Baulinienziehung unüberbaubar wird und die Wirkung der Planungsmassnahme somit einer Enteignung gleichkommt. Ansonsten wird eine Entschädigung erst bei der Realisierung der Verkehrsanlage geschuldet, wenn eine direkte Beanspruchung des Eigentums vorliegt.

Die Abteilung „Liegenschaftsbewertung/Bauökonomie“ des Amtes für Städtebau hat die ökonomischen Auswirkungen dieser Baulinienvorlage beurteilt (Genauigkeitsgrad +/- 15 Prozent). Aufgrund der geltenden Rechtslage muss mit Entschädigungsforderungen von etwa 11,8 Mio. Franken gerechnet werden, welche direkt durch die Planungsmassnahme ausgelöst werden könnten. Hauptsächlich betrifft dies Liegenschaften im Eigentum der SBB, welche an das Gleisareal anstossen und nun grösstenteils in den Baulinienbereich zu liegen kommen.

Ansonsten werden allfällige weitere Enteignungskosten erst bei der Realisierung der „Tramlinie 1“ fällig. Die Kosten, die dazumal aufgrund der effektiven Land- und Gebäudebeanspruchung anfallen, belaufen sich auf geschätzte 30,2 Mio. Franken. Diese Kostenschätzung beinhaltet sämtliche Grundstückswerte einschliesslich der bestehenden Gebäude innerhalb des Baulinienbereiches. Allerdings wird die verbindliche Projektierung der „Tramlinie 1“ und damit verbunden die definitive Landbeanspruchung und die Entschädigungsfolgen Gegenstand eines separaten Verfahrens sein.

Für die detaillierte Einmessung gilt folgende Definition der Geomatik und Vermessung Stadt Zürich:

<b>Punkt Nr.</b>	<b>y</b>	<b>x</b>
71491	682279.90	248342.24
71492	682256.58	248296.35
71493	682170.84	248339.92
71494	682160.23	248346.16
71495	682138.09	248361.09
71496	682117.36	248365.95
71497	682056.29	248357.82
71498	681984.46	248345.70
71499	681870.55	248311.00
71500	681779.52	248248.20
71501	681773.77	248242.06
71502	681762.91	248241.94
71503	681735.64	248259.66
71504	681955.83	248286.73
71505	681967.00	248247.86
71506	681981.86	248237.62
71507	681988.67	248247.50
71508	681981.24	248252.62
71509	681965.24	248308.31
71510	682035.16	248328.53

71511	682041.50	248324.16
71512	682052.31	248313.44
71513	682055.33	248313.90
71514	682104.77	248329.12
71515	682112.44	248339.53
71516	682122.33	248341.03
71517	682170.72	248305.43
71518	682251.26	248264.51

Die Baulinienmassnahmen dienen der haushälterischen Nutzung des Bodens und entsprechen damit den Vorgaben des eidgenössischen Raumplanungsgesetzes (insbesondere Art. 1 und 3 RPG).

Dem Gemeinderat wird beantragt:

Die Baulinien der Neufrankengasse und entlang dem Gleisfeld im Bereich der Brauerstrasse werden zwischen der Langstrasse und der Hohlstrasse gemäss Vorlage des Stadtrates abgeändert, gelöscht bzw. neu festgesetzt.

Der Stadtrat wird ermächtigt, Änderungen am Baulinienplan in eigener Zuständigkeit vorzunehmen, sofern sie sich als Folge von Rekursen oder im Genehmigungsverfahren als notwendig erweisen. Solche Beschlüsse sind im „Städtischen Amtsblatt“ und im „Amtsblatt des Kantons Zürich“ zu veröffentlichen.

Die Berichterstattung im Gemeinderat ist dem Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements übertragen.

**Im Namen des Stadtrates**

**der Stadtpräsident**

Dr. Elmar Ledergerber

**der Stadtschreiber**

Dr. André Kuy

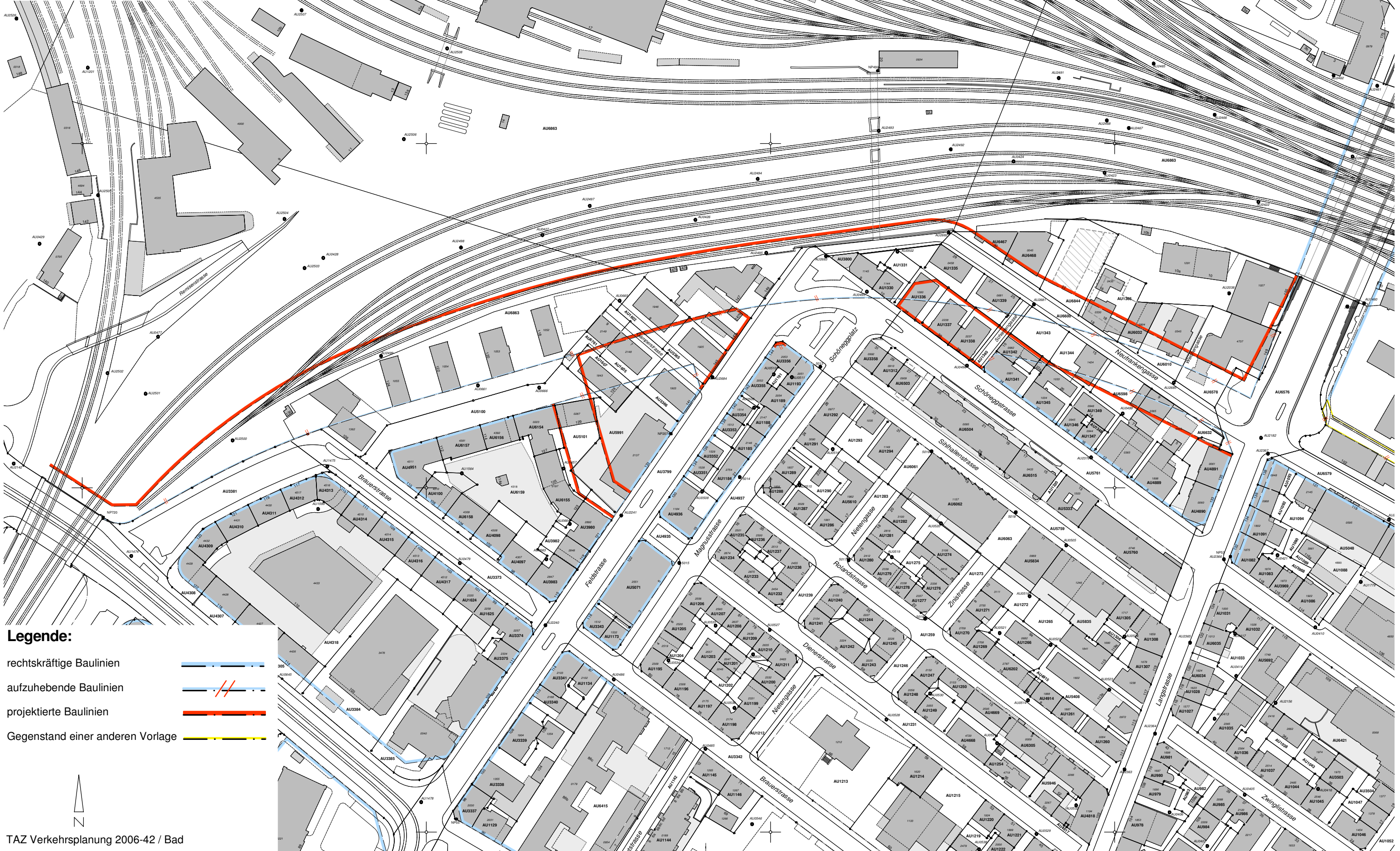
Alle Rechte an diesem Plan verbleiben bei der Gemeinde. Die Vervielfältigung ist nur für den internen Gebrauch gestattet. Jede weitere Verwendung, insbesondere die Überführung des Planinhaltes in ein EDV-System oder die Reproduktion zur Veröffentlichung oder zu gewerblichen Zwecken ist bewilligungs- und gebührenpflichtig (Tel. 044 216 42 56). Die Stadt Zürich hat GeoZ mit der offiziellen Planausgabe beauftragt. Widerrechtliches Verhalten wird verfolgt.

Geomatik + Vermessung Stadt Zürich GeoZ  
16.10.2006

©Amtliche Vermessung



# Gleisfeld Neufrankengasse



## Legende:

- rechtskräftige Baulinien
- aufzuhebende Baulinien
- projektierte Baulinien
- Gegenstand einer anderen Vorlage