



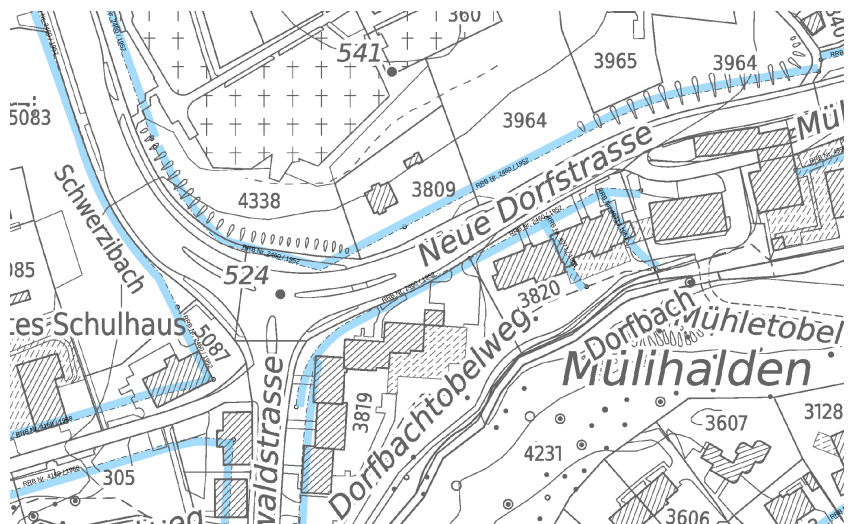
Kanton Zürich  
Gemeinde Langnau am Albis

Teilrevision kommunale Baulinien

## ERLÄUTERNDER BERICHT GEMÄSS ART. 47 RPV

Gesamtüberprüfung und Aktualisierung der  
kommunalen Verkehrsbaulinien

Entwurf



**SUTER  
VON KÄNEL  
WILD**

Planer und Architekten AG

Förrlibuckstrasse 30, 8005 Zürich  
+41 44 315 13 90, www.skw.ch

341273 - 16.4.2026

**Inhalt**

<b>1</b>	<b>AUSGANGSLAGE</b>	<b>3</b>
1.1	Anlass und Vorgehen	3
1.2	Rechtliche Rahmenbedingungen	4
1.3	Planerische Grundlagen	5
<b>2</b>	<b>REVISIONSINHALTE</b>	<b>9</b>
2.1	Verkehrsbaulinien in Kernzonen	9
2.2	Riedackerweg	10
2.3	Eichstrasse	11
2.4	Hehlweg	12
2.5	Wolfgrabenstrasse	13
2.6	Schwerzi-, Wildpark- und Neue Dorfstrasse	15
2.7	Höflistrasse	16
2.8	Gartendörfliweg	18
2.9	Rütibohlstrasse	20
2.10	Hintere Grundstrasse	23
2.11	Rebackerweg	24
2.12	Heuackerstrasse	25
2.13	Giebelweg	26
<b>3</b>	<b>VERFAHREN</b>	<b>28</b>
3.1	Kantonale Vorprüfung	28
3.2	Mitwirkung betroffene Eigentümerschaften	28
3.3	Festsetzung und Genehmigung	28
3.4	Öffentliche Auflage	28

**Auftraggeber**

Gemeinde Langnau am Albis

**Bearbeitung**

SUTER • VON KÄNEL • WILD  
Peter von Känel, David Frey, Salome Metzger

**Titelbild**

Ausschnitt ÖREB-Kataster mit kommunalen Verkehrsbaulinien

# 1 AUSGANGSLAGE

## 1.1 Anlass und Vorgehen

### Anlass

Die kommunalen Verkehrsbaulinien in der Gemeinde Langnau am Albis stammen im Wesentlichen aus der Zeit zwischen 1950 bis 1990. Sie wurden seit ihrem Erlass nicht mehr gesamthaft überprüft und sind dementsprechend teilweise veraltet. Nachdem kürzlich der kommunale Richtplan revidiert wurde, sollen die kommunalen Baulinien gesamthaft überprüft und bei Bedarf aktualisiert werden. Die Vorlage wird mit der derzeit laufenden Teilrevision der Nutzungsplanung abgestimmt, um mögliche Synergien nutzen zu können.

### Zweck von Baulinien

Verkehrsbaulinien dienen primär der Sicherung bestehender und geplanter Verkehrsanlagen wie Strassen, Wege und Plätze, gegebenenfalls samt begleitenden Vorgärten, Lärmschutzanlagen, Grünzügen und Fahrzeugabstellplätzen (§ 96 Abs. 1 PBG). Die Baulinien halten das für die Erstellung neuer und den Ausbau und die Korrektur bestehender Verkehrsflächen benötigte Land vor Überbauung frei und drängen bereits bestehenden, zu nahe am Strassenraum liegende Bebauungen zurück. Sie sind mit Blick auf die Bedürfnisse beim voraussichtlichen Endausbau der betreffenden Anlagen festzusetzen (vgl. § 98 PBG).

Den Verkehrsbaulinien kommt neben verkehrstechnischen Aspekten auch eine ortsbaulich-gestalterische Funktion zu. Sie sorgen für die Schaffung oder den Erhalt von Grünflächen in den Siedlungsgebieten. Solche Bereiche sind die in § 96 Abs. 2 lit. a PBG erwähnten «Vorgärten», die nach § 238 Abs. 3 PBG zu begrünen sind. Mit der Ausscheidung von Vorgärten verschaffen die Baulinien den an der Strasse stehenden Gebäuden eine ausreichende Belichtung, Belüftung und Besonnung sowie einen gewissen Schutz vor Verkehrsimmissionen.

### Erarbeitung durch Ortsplanungsausschuss

Die Teilrevision der kommunalen Baulinien wurde durch den Ortsplanungsausschuss erarbeitet, welche durch den Gemeindeingenieur Thomas Frick, Frick & Partner, ergänzt wurde. Der Ortsplanungsausschuss besteht aus den folgenden Mitgliedern:

- Reto Grau, Gemeindepräsident Langnau am Albis
- Lorenz Rey, Ressortvorsteher Bau
- Beat Husi, Ressortvorsteher Finanzen und Steuern
- Urs Waser, Leiter Abteilung Hochbau und Planung

Darüber hinaus wurde die kommunale Bau- und Werkkommission beigezogen.

## 1.2 Rechtliche Rahmenbedingungen

### Kantonale Regelungen

Die rechtlichen Grundlagen zu den Verkehrsbaulinien finden sich in §§ 96 bis 110a PBG.

Die Baulinien sind so festzusetzen, dass sie den Bedürfnissen beim voraussichtlichen Endausbau der betreffenden Anlagen genügen (§ 98 PBG).

Verkehrsbaulinien sind auch für unterirdische Bauten und Anlagen verbindlich, sofern nicht gestützt auf § 99 Abs. 2 PBG im Baulinienplan eine andere Festlegung getroffen worden ist. Im Unterschied dazu gilt der Strassenabstand gemäss § 265 Abs. 1 PBG nur für oberirdische Gebäude, sofern die Gemeinde nichts anderes festlegt.

PBG-Revision «Baulinien»

Mit der PBG-Revision «Baulinien» ergeben sich Anpassungen der Regelungen betreffend die Zulässigkeit vorspringender Gebäudeteile. Neu sollen zudem leicht entfernbare Klein- und Anbauten mit der baurechtlichen Bewilligung im Strassenabstandsbereich gestattet werden können. Im Weiteren wird das Verfahren zur Anpassung von in Quartierplänen festgesetzten Baulinien vereinfacht. Baulinien, die in einem Quartierplanverfahren festgesetzt worden sind, sollen zukünftig im ordentlichen Verfahren angepasst werden können. Dadurch werden aufwändige Quartierplanrevisionen vermieden.

Die Vorlage ist derzeit beim Kantonsrat pendent. Die vorberatende Kommission hat das Geschäft am 2. Dezember 2025 verabschiedet. Die Inkraftsetzung ist noch offen.

### Kommunale Regelung Ziffer 11.3.2 Bauordnung

Die Gemeinde Langnau hat die Abstände gegenüber Strassen, Plätzen und Wegen bei fehlenden Baulinien separat geregelt. Ziffer 11.3.2 Bauordnung (neu Ziffer 13.2.2) lautet:

Fehlen Baulinien für öffentliche und private Strassen und Plätze sowie öffentliche Wege sind, ausgenommen bei Staatsstrassen, folgende Abstände einzuhalten:

- a) gegenüber Strassen und Plätzen
  - 6.0 m für Hauptgebäude
  - 3.5 m für Klein- und Anbauten ~~Besondere Gebäude~~
  - 2.5 m für unterirdische Bauten und Unterniveaubauten ~~Gebäude~~
- b) gegenüber Wegen
  - 3.5 m für Hauptgebäude
  - 3.5 m für Klein- und Anbauten ~~Besondere Gebäude~~
  - 2.5 m für unterirdische Bauten und Unterniveaubauten ~~Gebäude~~

Die obigen Abstände erfahren keinen Mehrlängenzuschlag.

### Rechtsprechung zur Abgrenzung zwischen Weg- und Strassenabstand

Das Verwaltungsgericht hat im Jahr 2023 mehrere Entscheide zur Abgrenzung von Weg- und Strassenabständen gefällt. Gemäss einem Leitentscheid von 1982 wird unter «Strasse» im Sinn von § 265 PBG eine vornehmlich dem Fahrzeugverkehr dienende und entsprechend ausgestaltete Verkehrsanlage verstanden. Demgegenüber ist ein

«Weg» eine Anlage, die primär dem Fussgänger- und Radfahrerverkehr dient und nur wenig Motorfahrzeugverkehr aufzunehmen hat.

Neben dem technischen Ausbau ist vor allem die Zweckbestimmung, insbesondere die Erschliessungsfunktion der Anlage, von Bedeutung. Im Zusammenhang mit dieser Abgrenzung dienten bis zum Inkrafttreten der Verkehrserschliessungsverordnung gemäss ständiger Praxis die Zugangsnormalien vom 9. Dezember 1987 als Richtlinie, und es wurde daher auf die im dortigen Anhang nach der Anzahl erschlossener Wohneinheiten aufgeführten Zufahrtsarten abgestellt. Als Zufahrtsweg galt demnach bislang eine Anlage, mit welcher bis zu 10 Wohneinheiten erschlossen wurden. Die erforderliche Ausbaugrösse lag bei 3.0 bis 3.5 m. Die Verkehrserschliessungsverordnung eignet sich im Hinblick auf die Abgrenzung von Weg und Strasse im Sinn von § 265 Abs. 1 PBG als Richtlinie hingegen nicht.

Das Verwaltungsgericht hat in seinem Urteil vom 19. Januar 2023 im Verfahren VB.2022.00214, VB.2022.00253 eine Verkehrsfläche, mit der künftig (mindestens) 21 Wohneinheiten erschlossen werden, nicht als Weg, sondern als Strasse im Sinne von § 265 Abs. 1 PBG qualifiziert. Gemäss Fritzsche, Bösch et al. (2024) dürfte es daher bei der Anzahl von zehn Wohneinheiten als Richtlinie für die Unterscheidung zwischen Strasse und Weg bleiben.

### 1.3 Planerische Grundlagen

#### Überkommunale Strassen

Bei der Sihltalstrasse und der Albisstrasse handelt es sich um Kantonsstrassen (Hauptverkehrsstrasse bzw. Verbindungsstrasse). Entsprechend liegt die Zuständigkeit für die Festlegung von Verkehrsbaulinien beim Kanton. Diese Strassen wurden daher nicht untersucht.

#### Kommunaler Richtplan

Der gesamtrevidierte kommunale Richtplan wurde am 6. März 2025 festgesetzt. Die Genehmigung ist noch ausstehend. Der kommunale Richtplan enthält das kommunale Verkehrsnetz und gliedert dieses in unterschiedliche Kategorien:

#### Sammelstrassen

Sammelstrassen sollen den Erschliessungsverkehr siedlungsverträglich konzentrieren und Siedlungsteile miteinander verbinden. Es handelt sich um folgende Strassen:

- Neue Dorfstrasse
- Schwerzistrasse
- Rütibohl- / Hintere Grundstrasse
- Höflistrasse
- Breitwiesstrasse
- Unterrenngstrasse
- Sihlwaldstrasse

Im Richtplan sind die Neue Dorfstrasse und die Schwerzistrasse zur Umgestaltung bezeichnet. Die Umgestaltung der Neuen Dorfstrasse

wird bereits umgesetzt. Die Bauarbeiten dauern bis ca. Mitte 2027. Für die Umgestaltung der Schwerzistrasse liegt ein Vorprojekt vor.

Langsamverkehrsgebiete

Die Gebiete Dorfplatz und Mülihalden sind als Langsamverkehrsgebiete bzw. Langsamfahrgebiete bezeichnet. Auf dem Dorfplatz besteht eine Begegnungszone (Tempo 20), im Gebiet Mülihalden eine Tempo-30-Zone. In den übrigen Gebieten gilt Stand heute nach wie vor das Geschwindigkeitsregime Tempo 50.

Bushaltestelle Mühleweg geplant

Gemäss dem kommunalen Richtplan ist an der neuen Dorfstrasse auf Höhe Mühleweg eine neue Bushaltestelle geplant. Gemäss ersten Projektstudien ist eine Fahrbahnhaltestelle geplant. Die Strassenparzelle wurde für das erforderliche Trottoir zulasten des Grundstücks Kat.-Nr. 5426 (bisher 1088) kürzlich geringfügig verbreitet. Ein weiter gehende Landsicherung ist dafür nicht erforderlich.

Bushaltestelle Tierpark Langenberg

Die geplante Bushaltestelle Tierpark Langenberg betrifft die Albi-sstrasse (Kantonsstrasse) und ist somit nicht relevant für die vorliegende Überprüfung der kommunalen Verkehrsbaulinien.

Fussverkehr

Der kommunale Richtplan bezeichnet das kommunale Fuss- und Wanderwegnetz. Es sind folgende Massnahmen und Wegergänzungen geplant:

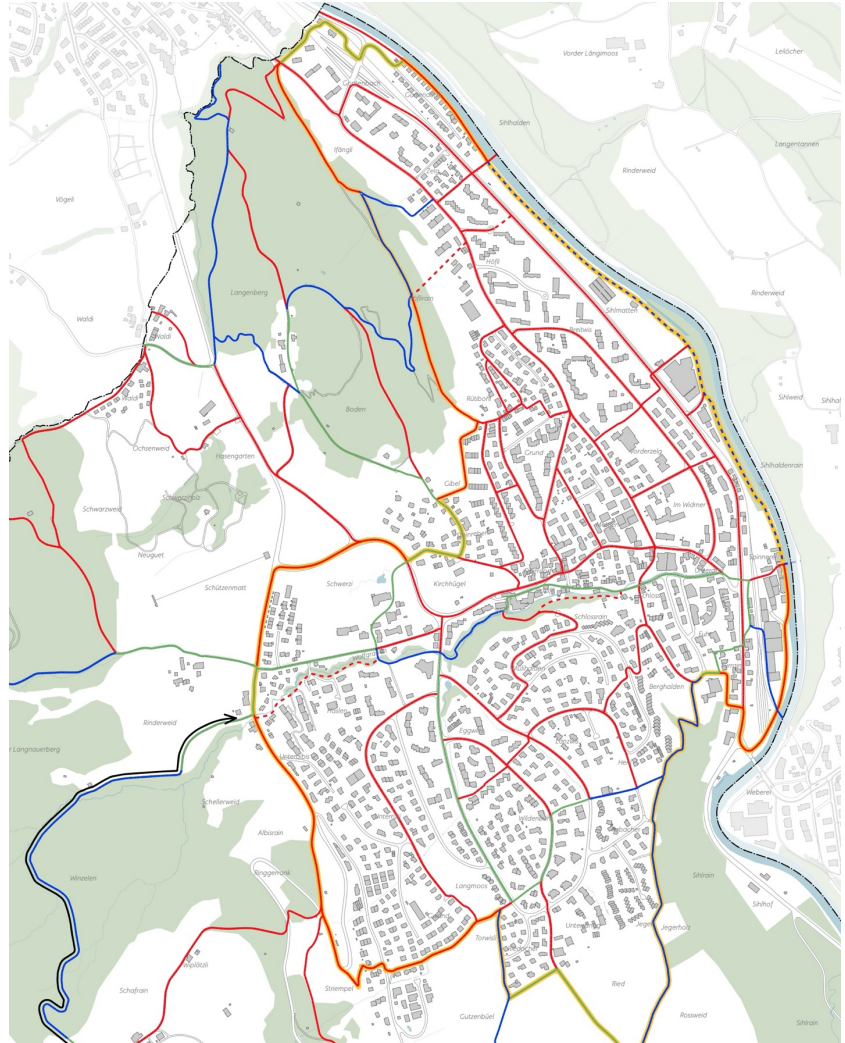
- Attraktive und effiziente Verbindungen auf den Haupt- und Quartierachsen anbieten
- Qualität des vorhandenen Quartiernetzes erhöhen
- Fusswegergänzung entlang des Dorfbachs in den Bereichen Schwerzi und Kern (geschütztes Ufergehölz, mit Fledermausschutz koordinieren)
- Fusswegergänzung zwischen Höflistrasse und Langenberg im Bereich Zelg
- Bestehende Querungen über die Sihltalstrasse in den Bereichen Zelg sowie Sport- und Erholungsgebiet Sihlmatten aufwerten
- Querungen der Sihltalstrasse in den Gebieten Sihlmatten Nord, Breitwies und Im Widmer schaffen
- Im Bereich Spinnerei Querung über die Sihl schaffen (überkommunal, in Umsetzung)
- Hindernisfreier Wanderweg entlang der Sihl (überkommunal, mittelfristiger Realisierungshorizont)

Rundweg

Ergänzend zum Fuss- und Wanderwegnetz ist ein Rundweg bezeichnet. Dieser führt entlang des Siedlungsrandes und soll als attraktiver Übergang zwischen Siedlung und Natur die Zugänglichkeit der Siedlungsränder erhöhen.

Ausschnitt Richtplankarte Fussverkehr

Überkommunale Festlegungen		Kommunale Festlegungen		
bestehend	geplant	bestehend	geplant	
				Fuss- und Wanderweg
				Wanderweg mit Hartbelag
				Rundweg

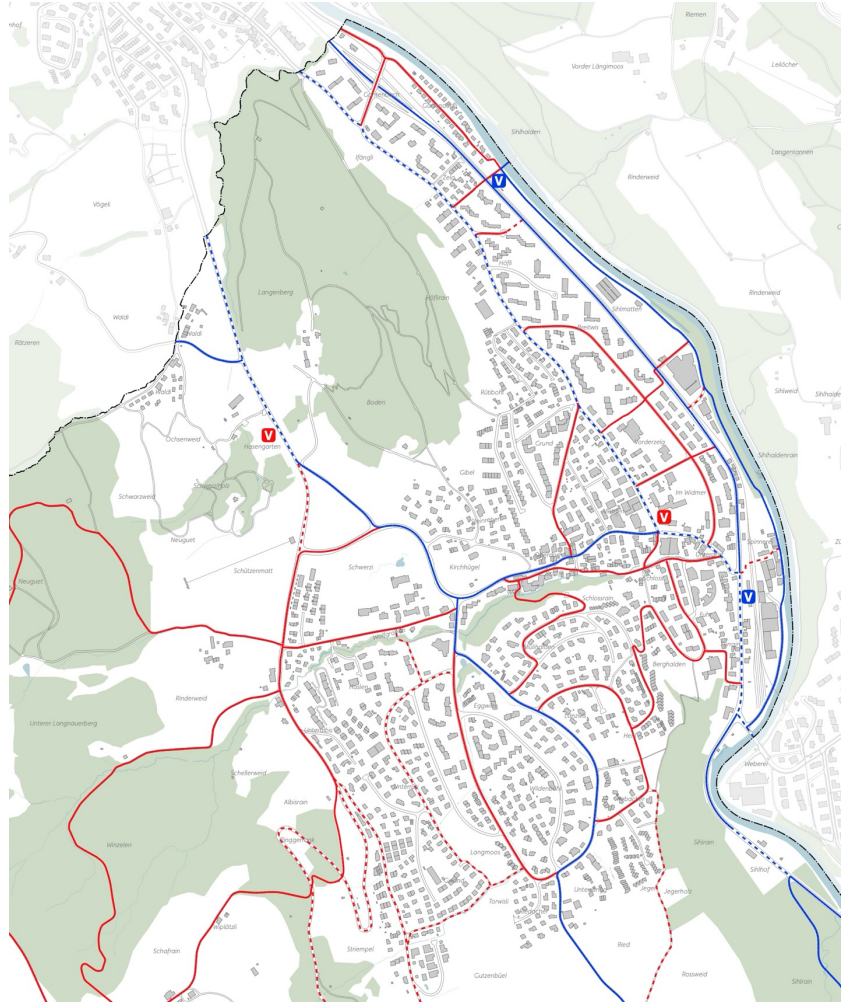


Veloverkehr

Weiter bezeichnet der kommunale Richtplan das kommunale Velowegnetz. Ein attraktives und sicheres Velowegnetz mit der notwendigen Infrastruktur ist sicherzustellen. Es sind folgende Massnahmen mit Bezug zur vorliegenden Baulinienrevision geplant:

- Künftig bei allen Bauvorhaben im öffentlichen Raum eine Abstellplatzstrategie für Velos mitdenken
- Bestehende Querungen über die Sihltalstrasse in den Bereichen Zelg sowie Sport- und Erholungsgebiet Sihlmatten aufwerten
- Netzlücken zwischen dem südlichen Siedlungsgebiet und dem Sihlwald schliessen ohne den Uferbereich zu tangieren (keine Verbreiterung der Strasse im Uferbereich)
- Verdichtung des Velowegnetzes im Gebiet Langmoos
- Erhöhung der Attraktivität und Sicherheit der Ost-West-Verbindung vom Bahnhof über die Alte Dorfstrasse und die Wolfgrabenstrasse auf den Albis

Ausschnitt Richtplankarte Veloverkehr



## 2 REVISIONSINHALTE

### Übersicht

Anpassung Verkehrsbaulinien

Entlang der folgenden Strassen werden die bestehenden Verkehrsbaulinien angepasst:

- Riedackerweg
- Eichstrasse
- Wolfgrabenstrasse
- Schwerzistrasse
- Wildparkstrasse
- Höflistrasse
- Rütibohlstrasse
- Hintere Grundstrasse
- Heuackerstrasse

Neue Verkehrsbaulinien

Entlang der folgenden Strassen werden neue Verkehrsbaulinien festgelegt:

- Hehlweg
- Gartendörfliweg
- Rebackerweg
- Giebelweg

Aufhebung bestehender Verkehrsbaulinien

Entlang der folgenden Strassen respektive Zonen werden die bestehenden Verkehrsbaulinien aufgehoben:

- Neue Dorfstrasse
- Innerhalb Kernzonen

### 2.1 Verkehrsbaulinien in Kernzonen

#### Aufhebung der Verkehrsbaulinien

Die Kernzonen der Gemeinde Langnau am Albis sind weitestgehend bebaut und erschlossen. Die bestehenden Baulinien stehen teilweise im Widerspruch mit dem Grundsatz der Kernzone gemäss Ziffer 2.1.2 der Bauordnung (BO), wonach Neubauten sich in ihrer Stellung gut in die gewachsene Siedlungsstruktur einzuordnen haben. Zudem behindern die bestehenden Baulinien teilweise die gewünschte Siedlungsentwicklung nach innen. Baulinien, die Erschliessungszwecken wie dem Ausbau von Strassen oder Wegen dienen, gibt es nicht. Aus all diesen Gründen sollen die Verkehrsbaulinien in den Kernzonen generell aufgehoben werden.

Vor diesem Hintergrund wird im Rahmen der laufenden Teilrevision der Nutzungsplanung in der Bauordnung nachfolgende Bestimmung ergänzt. Gleichzeitig wird der Kernzonenplan überarbeitet und punktuell mit prägenden Fassadenstellungen ergänzt.

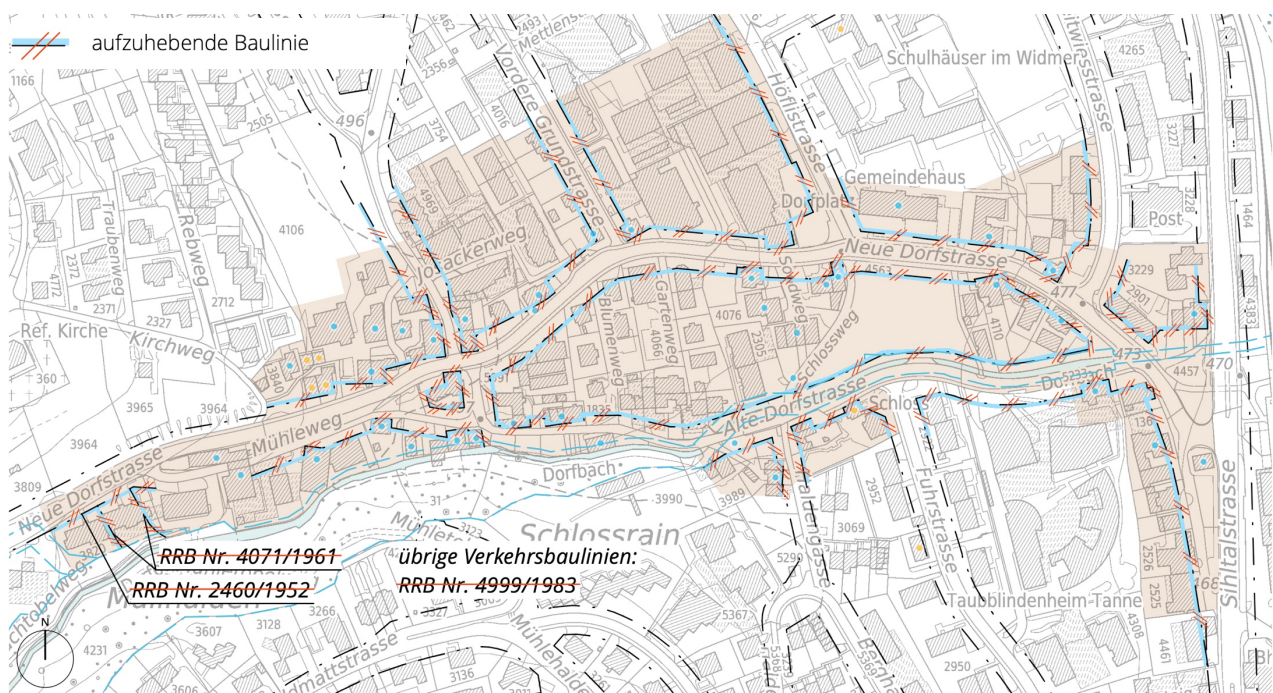
Ziffer 2.1.3 Stellung und Bauweise,  
 Stand: Entwurf zur Mitwirkung, Änderun-  
 gen in Rot

<sup>1</sup> Neubauten haben sich in ihrer Stellung gut in die gewachsene Siedlungsstruktur ein-  
 zuordnen.

<sup>2</sup> Soweit der Kernzonenplan keine anderen Festlegungen trifft, kann das Bauen bis auf  
 die Strassengrenze gestattet oder verlangt werden, wenn dies im Interesse des Orts-  
 bildes liegt und die Verkehrssicherheit nicht beeinträchtigt.

<sup>3</sup> Sind im Kernzonenplan prägende Fassadenstellungen festgelegt, so ist die bisherige  
 Lage der entsprechenden Fassade beizubehalten. Abweichungen können bewilligt  
 oder angeordnet werden, wenn dies im Interesse der Hygiene, der Verkehrssicherheit  
 oder des Ortsbildschutzes liegt.

<sup>4</sup> Die geschlossene Bauweise ist bis zur maximal zulässigen Gebäudelänge **jeweiligen  
 Gesamtlänge** gestattet.



Aufzuhebende Verkehrsbaulinien in Kernzonen (in Beige) und angrenzend daran

## 2.2 Riedackerweg




### Ist-Situation

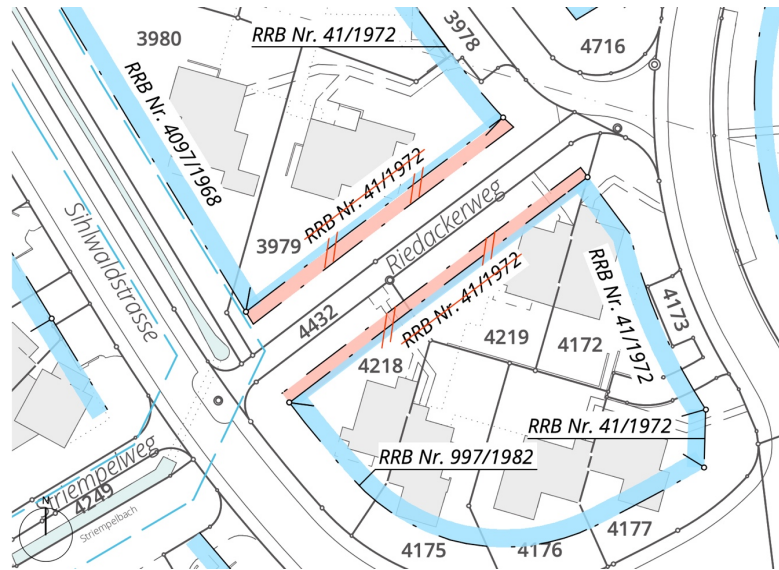
- Baulinienbereich von 14.0 m, Abstand gegenüber Wegrand von 5.5 bzw. 5.2 m
- Teil des Quartierplans Eggwies-Wildenbühl (RRB Nr. 41 / 1972)
- Querschnitt: 3.3 m
- Richtplan: Überkommunaler Fuss- und Wanderweg
- Allgemeines Fahrverbot

### Anpassung

Der Riedackerweg hat keine Erschliessungsfunktion für die angrenzenden Grundstücke. Diese sind über die Wildenbühlstrasse und den Wildenbühlweg erschlossen. Die bestehende Fusswegbreite ist ausreichend. Ein Ausbaubedarf besteht nicht. Der Baulinienbereich wird somit auf den üblichen Wegabstand von beidseitig 3.5 m reduziert, sodass eine Breite von 10.3 m resultiert. Durch die Reduktion des Baulinienbereichs erhöht sich der Bebauungsspielraum auf den betroffenen Grundstücken erheblich.

Anpassung Verkehrsbaulinien  
Riedackerweg

-  rechtskräftige Baulinie
-  projektierte Baulinie
-  aufzuhebende Baulinie



## 2.3 Eichstrasse




### Ist-Situation

- Baulinienbereich von ca. 16.0 m, Abstand gegenüber Strassenrand 6.0 m (nordseitig) bzw. 5.2 m, im Einmündungsbereich zur Wildenbühlstrasse erhöht
- Teil des Quartierplans Eggwies-Wildenbühl (RRB Nr. 41 / 1972)
- Strassenquerschnitt: 4.8 m, kein Trottoir
- Richtplan: Quartierstrasse

### Anpassung

Bei der Eichstrasse handelt es sich um eine Quartierstrasse mit untergeordneter Erschliessungsfunktion. Ein Ausbaubedarf besteht nicht. Im Einmündungsbereich zur Wildenbühlstrasse weisen die Baulinien nord- und südseitig einen unnötig grossen Abstand zur Strasse auf, weshalb in diesem Bereich der Baulinienbereich verkleinert wird. Südseitig wird die radiale Abkröpfung durch eine eckige Linienführung ersetzt. Durch diese Anpassungen wird der Bebauungsspielraum auf den Grundstücken Kat.-Nrn. 3617 und 3655 erhöht.

Anpassung Verkehrsbaulinien Eichstrasse

-  rechtskräftige Baulinie
-  projektierte Baulinie
-  aufzuhebende Baulinie



## 2.4 Hehlweg

### Ist-Situation Abschnitt

#### Sihltalstrasse bis Berghaldenweg

- Keine Verkehrsbaulinien
- Strassenquerschnitt: 3.4 bis 5.0 m + teilweise 2.0 m (Trottoir)
- Einseitiges überfahrbares Trottoir, im unteren Abschnitt kein Trottoir
- Richtplan: Quartierstrasse, Rundweg, kommunaler Radweg bestehend
- Strasse mit Gegenverkehr und bis zu 14 % Gefälle

### Raumbedarf

Der Hehlweg im Abschnitt Sihltalstrasse bis Berghaldenweg weist einen Ausbaubedarf aus. Der minimale Raumbedarf zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit und für die Umsetzung der Ziele des kommunalen Richtplans Verkehr erfordert einen effektiven Raumbedarf von etwa 6.6 m und setzt sich wie folgt zusammen:

- Trottoir: mind. 2.0 m (nicht überfahrbar)
- Fahrbahn: mind. 4.6 m (Begegnungsfall PW - PW bei Tempo 30)

Für den Veloverkehr ist kein zusätzlicher Ausbaubedarf vorhanden. Je nach Verkehrsmenge könnte ein Radstreifen für bergwärts fahrende Velos mit einer Breite von mind. 2.0 m signalisiert werden. Besser wäre die Reduktion der signalisierten Geschwindigkeit auf Tempo 30 mit der Option, den Hehlweg als Velostrasse auszubilden.

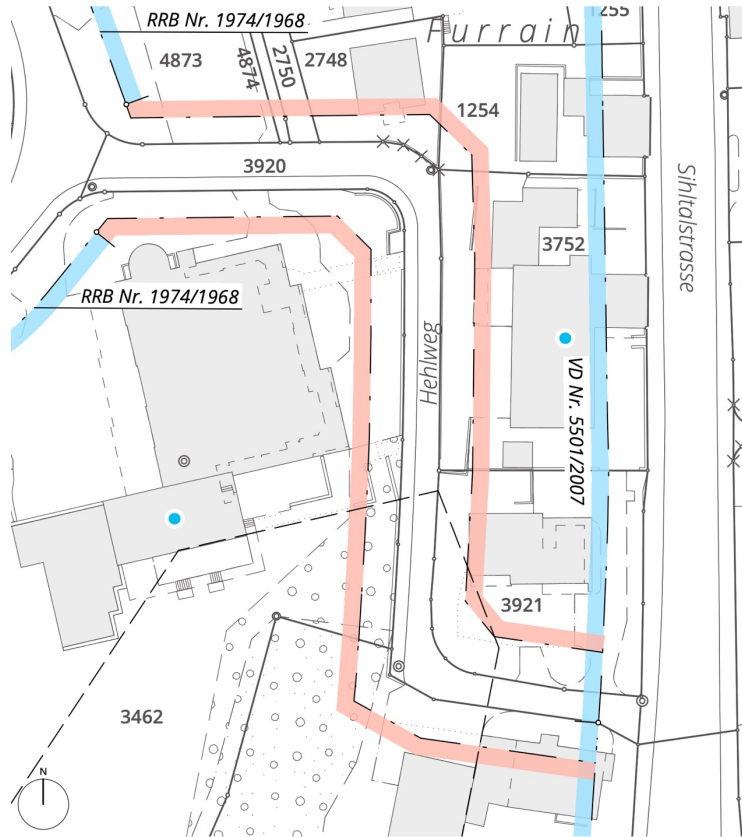
### Anpassung

Im oberen Strassenabschnitt wird ein Baulinienbereich von 15.0 m ausgeschieden mit einem Strassenabstand von je 4.0 m. Im mittleren Abschnitt wird die Baulinie in einem Abstand von je 5.0 m zur bestehenden Strassengrenze festgelegt, wodurch ein Baulinienbereich von etwa 15.5 m resultiert. Im unteren Abschnitt, wo noch kein Trottoir besteht, wird ein Baulinienbereich von 16.5 m ausgeschieden, was in etwa einem Strassenabstand von jeweils 6.0 m entspricht.

Durch diese Verkehrsbaulinien erhöht sich im oberen und mittleren Abschnitt der Bebauungsspielraum auf den betroffenen Grundstücken. Im unteren Abschnitt werden die Baulinien in etwa auf den ohnehin geltenden Strassenabstand für Hauptgebäude von 6.0 m festgelegt. Mit den Verkehrsbaulinien wird gleichzeitig der Ausbau des Hehlwegs gesichert.

Neufestsetzung Verkehrsbaulinien  
Hohlweg

- rechtskräftige Baulinie
- projektierte Baulinie

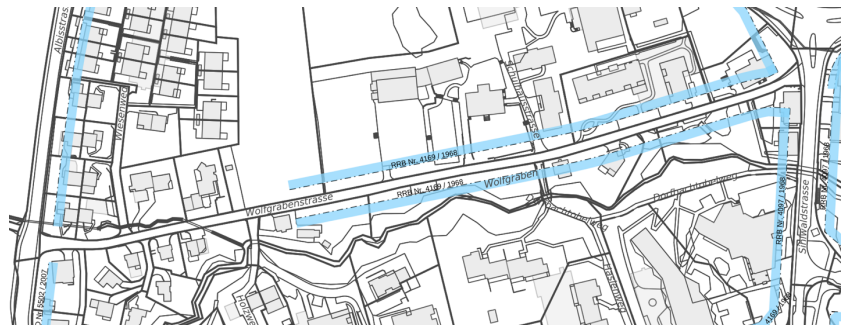


## 2.5 Wolfgrabenstrasse

### Ist-Situation

- Baulinienbereich von 17.0 m, teilweise asymmetrisch zur Strasse, nur im unteren Strassenabschnitt (bis vor Gebäude Wolfgrabenstrasse 15) (RRB Nr. 4169 / 1968)
- Strassenquerschnitt: 4.9 bis 5.8 m, kein Trottoir
- Richtplan Verkehr: Quartierstrasse, überkommunaler Wanderweg mit Hartbelag / kommunaler Fuss- und Wanderweg bestehend, kommunaler Radweg bestehend
- Richtplan Siedlung und Landschaft: überkommunaler Vernetzungskorridor Aufwertungsraum geplant, Aufwertungsraum geplant (kommunal), Verbindungen Siedlung und Landschaft bestehend (kommunal)
- Allgemeines Fahrverbot, Zubringerdienst gestattet
- Schutzobjekte Wolfgrabenstrasse 1 und 2

Bestehende Verkehrsbaulinien,  
Ausschnitt ÖREB-Kataster



## Rahmenbedingungen

Die Wolfgrabenstrasse sollte ursprünglich im Bereich des heutigen Holzwegs eine Verbindung zur Haslenstrasse erhalten. Aus diesem Grund wurden im Jahr 1968 nur für den unteren Abschnitt Verkehrsbaulinien festgesetzt. Die Wolfgrabenstrasse liegt im Einflussbereich des südlich angrenzenden Dorfbachs / Winzelenbachs, welcher ein Vernetzungskorridor von überkommunaler Bedeutung darstellt. Gestützt auf den kommunalen Richtplaneintrag «Verbindungen Siedlung und Landschaft» ist auch einer ökologischen Aufwertung und der Aufenthaltsqualität Rechnung zu tragen. Nordseitig befindet sich das Schulareal der Primarschule Wolfgraben.

## Anpassungen

Unterer Strassenabschnitt

Die Wolfgrabenstrasse hat im unteren Abschnitt bis zur Abzweigung Holzweg nur eine untergeordnete Erschliessungsfunktion. Ein Strassenausbau ist nicht unbedingt erforderlich, auch wenn der Fussgängerschutz aufgrund der nahegelegenen Schule verbessert werden könnte (Schulweg). Vor diesem Hintergrund werden die bestehenden Verkehrsbaulinien nicht angepasst.




Mittlerer Strassenabschnitt

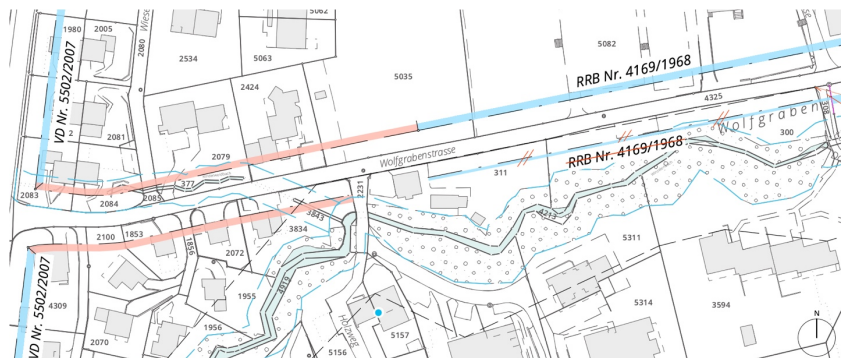
Innerhalb der südseitigen kommunalen Freihaltezone soll im Sinne der Stärkung des Vernetzungskorridors die bestehende Baulinie, welche in einem Abstand von 5.0 bis 5.7 m zur Strassengrenze verläuft, aufgehoben werden. Materiell ändert sich darum kaum etwas, weil der Bereich durch die Freihaltezone und die geltende Waldabstandslinie sowieso nicht bebaubar ist. Die bestehenden Gebäude genießen Besitzstandsgarantie.

Oberer Strassenabschnitt

Im oberen Abschnitt Holzweg bis Albisstrasse sind bis anhin keine Baulinien festgelegt. Die Strasse weist hier eine Breite von rund 5 m auf. Heute werden knapp 50 Wohneinheiten über diesen Abschnitt erschlossen. Bei vollständiger Überbauung dürften mehr als 50 Wohneinheiten darüber erschlossen sein. Ein verbesserter Fussgängerschutz ist auch hier zu prüfen. Zusammen mit den qualitativen Anforderungen der Strassenraumgestaltung gemäss kommunalem Richtplan (ökologische Aufwertung, Aufenthaltsqualität) werden in diesem Abschnitt Verkehrsbaulinien in einem Abstand von beidseitig 6.0 m gegenüber dem Strassenrand ergänzt. Dadurch kann der angestrebte Strassenraum besser gesichert werden als mit der Regelung gemäss Ziffer 11.3.2 Bauordnung.

Neufestsetzung / Aufhebung Verkehrsbaulinien Wolfgrabenstrasse

-  rechtskräftige Baulinie
-  projektierte Baulinie
-  aufzuhebende Baulinie



## 2.6 Schwerzi-, Wildpark- und Neue Dorfstrasse

### Ist-Situation

- Baulinienbereich von ca. 20 m bis 22.5 m, teilweise asymmetrisch zur Strasse (RRB Nr. 2460 / 1952 und RRB Nr. 4071/1961 (Quartierplan Mühlehalde))
- Strassenquerschnitt Schwerzistrasse: 2.0 m (Trottoir) + 11.3 m + 2.0 (Grünstreifen) + 2.1 m (Trottoir)
- Beidseitiges Trottoir, in der Regel abgesetzt mit Grünstreifen
- Geschwindigkeitsregime: Tempo 50 bis Abzweigung Wildparkstrasse, westliche Abschnitte Tempo 60
- Richtplan Verkehr: Sammelstrasse mit Umgestaltung Strassenraum, Rundweg, überkommunaler Radweg bestehend, kommunaler Radweg bestehend

### Anpassung




Schwerzistrasse

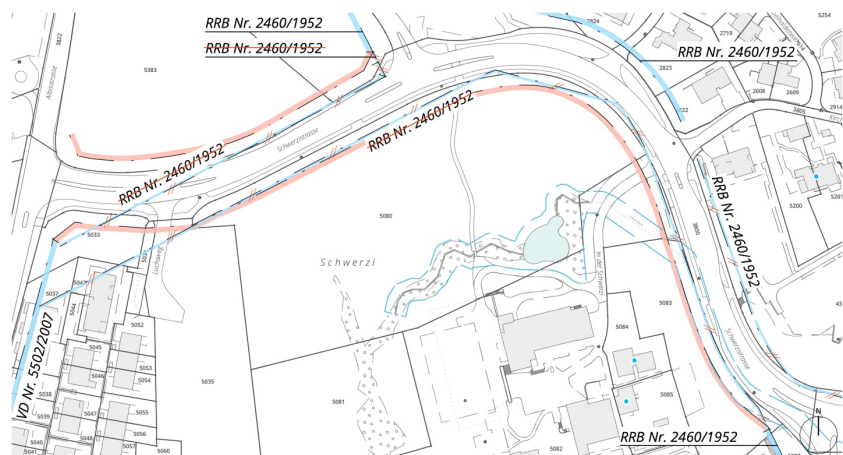
Die Umgestaltung der Schwerzistrasse ist in Vorbereitung. Der heutige überdimensionierte Strassenquerschnitt soll verschmälert werden. Der Veloverkehr wird bis anhin im Mischverkehr geführt, was insbesondere in den Abschnitten mit Tempo 60 unbefriedigend ist. Trotz der geplanten Reduktion des Strassenquerschnitts werden die neuen Baulinien in einem Abstand von 6.0 m zur bestehenden Strassengrenze festgelegt. Daraus resultiert ein Baulinienbereich von rund 29 bis 33 m. Im Bereich der bestehenden Freihaltezone des Kirchhügels wird die bestehende Baulinie ersatzlos aufgehoben.

Neue Dorfstrasse




Die Neue Dorfstrasse wird derzeit umgestaltet. Die Fertigstellung ist für Mitte 2027 geplant. Der Strassenquerschnitt wird innerhalb der bestehenden Strassenparzelle neu organisiert. Die Fahrbahn wird zugunsten eines kombinierten Fuss- und Radwegs auf der Südseite verschmälert. Ein weiterer Ausbaubedarf besteht nicht. Vor dem Hintergrund der Aufhebung der Verkehrsbaulinien im Abschnitt innerhalb der Kernzone und der Freihaltezone des Kirchhügels werden auch im kurzen Abschnitt ausserhalb der Kernzone die Verkehrsbaulinien aufgehoben. Es gilt somit die Abstände gemäss Ziffer 11.3.2 Bauordnung.

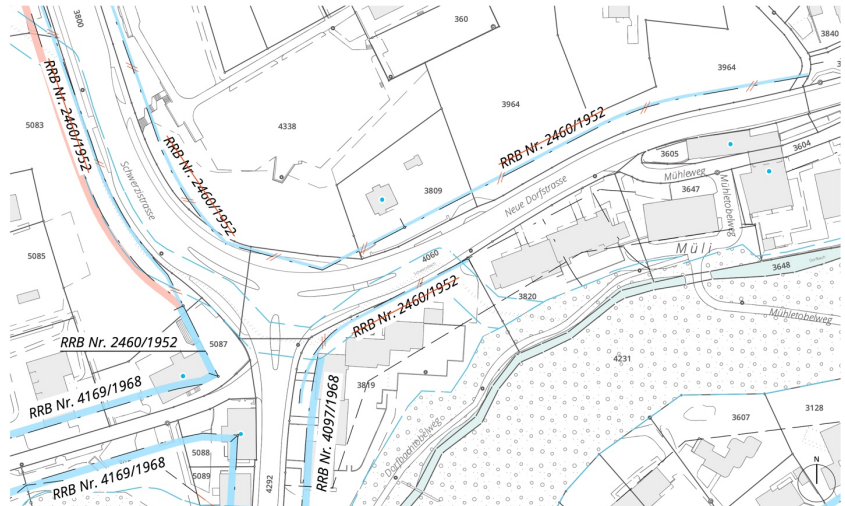
Neufestsetzung / Aufhebung Verkehrsbaulinien Schwerzistrasse

-  rechtskräftige Baulinie
-  projektierte Baulinie
-  aufzuhebende Baulinie



Neufestsetzung / Aufhebung Verkehrs-  
baulinien Schwerzstrasse / Neue  
Dorfstrasse

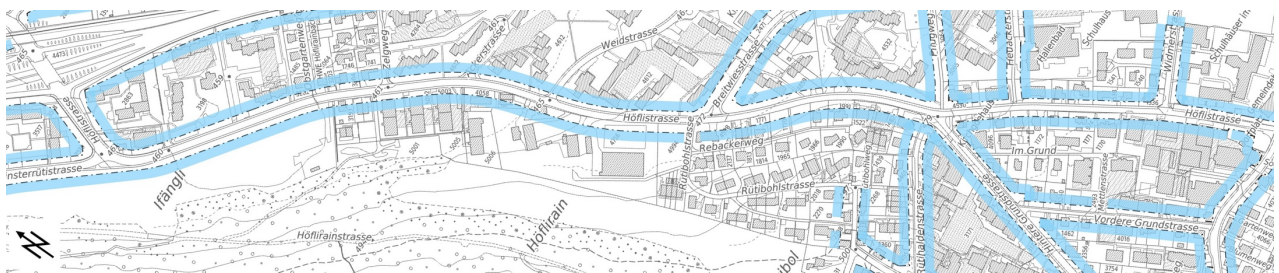
-  rechtskräftige Baulinie
-  projektierte Baulinie
-  aufzuhebende Baulinie



## 2.7 Höflistrasse

### Ist-Situation

- Baulinienbereich von 24 m (nördlicher Abschnitt) und 20 m (südlicher Abschnitt), teilweise asymmetrisch zur Strasse (RRB Nr. 48 / 1953, RRB Nr. 2266/1959, RRB Nr. 4446/1961 und RRB Nr. 6271/1973)
- Beidseitiges Trottoir im nördlichen Abschnitt, einseitiges Trottoir im südlichen Abschnitt
- Strassenquerschnitt nördlicher Abschnitt:  
2.0 m (Trottoir) + 7.0 m (Fahrbahn) + 2.0 m (Trottoir)
- Strassenquerschnitt südlicher Abschnitt:  
5.7 m (Fahrbahn) + 2.2 m (Trottoir)
- Richtplan Verkehr: Sammelstrasse, überkommunaler Radweg geplant, im Abschnitt Finsterrütistrasse bis Sihltalstrasse kommunaler Radweg bestehend
- DTV: 2428 (Erhebung im September 2022)



Bestehende Verkehrsbaulinien, Ausschnitt ÖREB-Kataster

### Raumbedarf




Für die Höflistrasse ist als Sammelstrasse der Begegnungsfall PW - LKW massgebend. Dieser wird mit der bestehenden Fahrbahnbreite von mindestens 5.7 m abgedeckt. Der Veloverkehr kann je nach zukünftigem Geschwindigkeitsregime aufgrund der geringen Verkehrsmenge von knapp 2'500 Fahrzeugen pro Tag mittels Radstreifen (Kernfahrbahn) oder allenfalls wie bisher im Mischverkehr geführt werden.

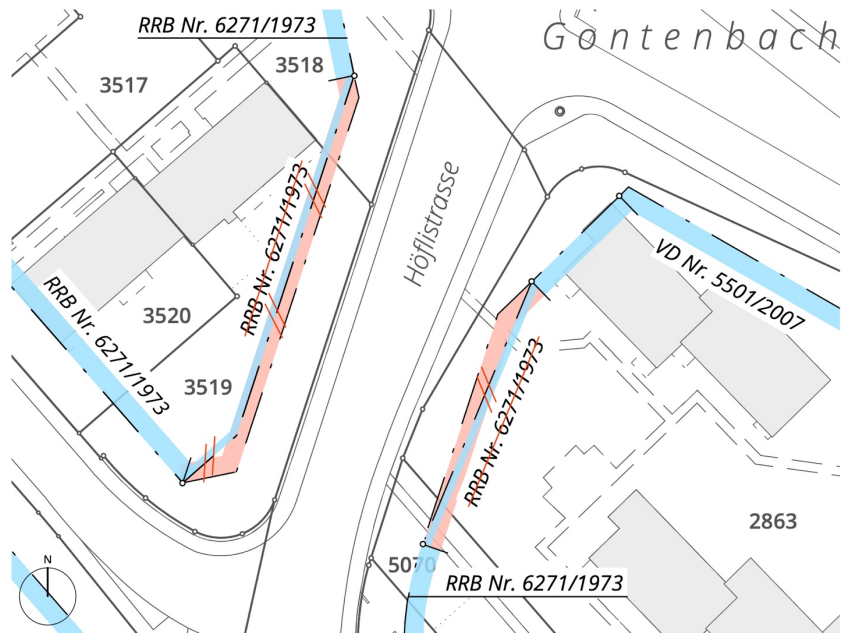
## Anpassung

Im Abschnitt zwischen der Finsterrütstrasse und der Sihltalstrasse vergrössert sich die Fahrbahnbreite der Höflistrasse auf bis zu 12 m und der Baulinienbereich auf bis zu 31 m, was überdimensioniert ist. Aufgrund dessen wird westseitig die Baulinie im Abstand von 6.0 m zur Strassenparzellengrenze festgelegt und davon ausgehend ein Baulinienbereich von rund 27 m definiert.

In den übrigen Abschnitten werden die bestehenden Baulinien nicht verändert.

Anpassung Verkehrsbaulinien  
Höflistrasse

-  rechtskräftige Baulinie
-  projektierte Baulinie
-  aufzuhebende Baulinie

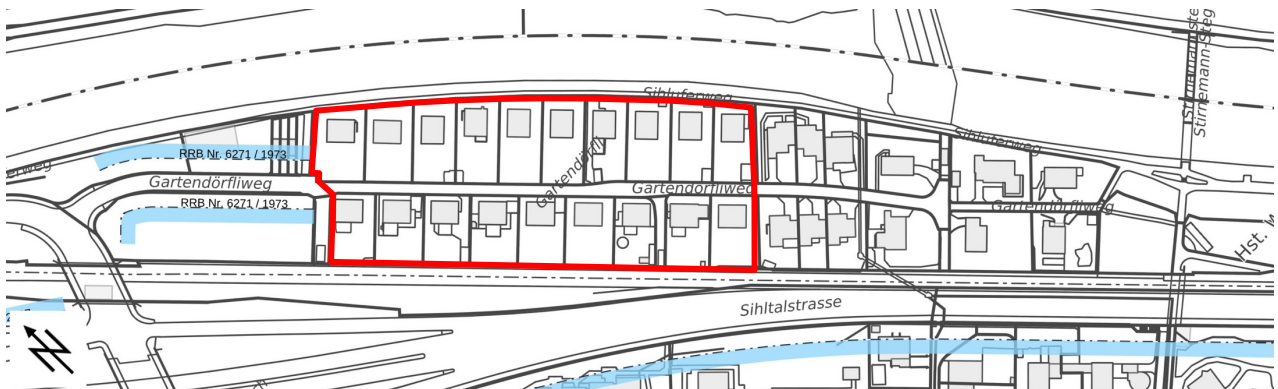


## 2.8 Gartendörfliweg

### Ist-Situation



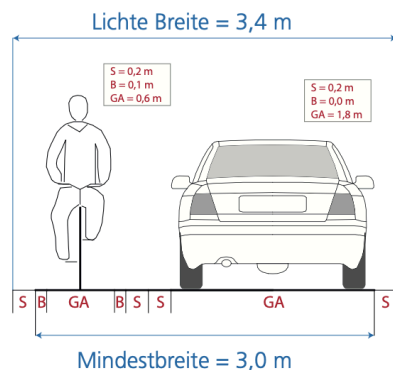
- Baulinienbereich von 18.0 m (RRB Nr. 6271 / 1973), im Bereich der Bebauung keine Verkehrsbaulinien
- Strassenquerschnitt Abschnitt Nord (mit Baulinien): 6.0 m, kein Trottoir
- Strassenquerschnitt Mitte: 4.2 bis 4.5 m, punktuell 5.7 m, kein Trottoir
- Strassenquerschnitt südlich Wendehammer: 3.0 m, kein Trottoir
- Richtplan Verkehr: Quartierstrasse, kommunaler Radweg bestehend
- Richtplan Siedlung: kleinteiliges Wohngebiet
- Strassenabstände: westseitig mind. 2.3 m, ostseitig mind. 6 m



Bestehende Verkehrsbaulinien, Ausschnitt ÖREB-Kataster, Geltungsbereich der Dienstbarkeit von 1949 rot umrandet

### Raumbedarf

Das Gartendörfli liegt zwischen Bahnlinie und Sihl und weist innerhalb der bestehenden Zonierung (W/2.0) enorme bauliche Reserven auf. Im nördlichen Teil des Quartiers sind die Grundstücke mit einer privatrechtlichen Dienstbarkeit belastet, wonach keinerlei Veränderungen vorgenommen werden dürfen, die den ästhetischen Gesamteindruck des Gartendörfli beinträchtigen würden (siehe Abbildung). Die baulichen Reserven können in diesem Gebiet somit nicht aktiviert werden, solange die betroffenen Grundeigentümer die Dienstbarkeit nicht aufheben. Im Rahmen der laufenden Teilrevision der Nutzungsplanung wurde die Einführung einer Quartiererhaltungszone geprüft, aber verworfen.



Begegnungsfall Velo - PW bei 20 km/h  
(Quelle: Fussverkehr Schweiz)

Aufgrund der Unsicherheit bezüglich einer allfälligen Aufhebung der privatrechtlichen Dienstbarkeit lässt sich die Anzahl Wohneinheiten bei vollständiger Überbauung nicht genau abschätzen. Diese dürfte zwischen 30 und 50 Wohneinheiten liegen. Gemäss Verkehrser-schliessungsverordnung handelt es sich somit um einen Zufahrtsweg. Der massgebende Begegnungsfall PW - Velo ist abgedeckt, wobei im Abschnitt südlich des Wendehammers eine Verbreiterung auf mindestens 3.4 m angestrebt werden sollte (siehe Abbildung). Im Übrigen besteht kein Ausbaubedarf.

### Anpassung

Nördlicher Abschnitt

Die bestehenden Verkehrsbaulinien im nördlichen Abschnitt bleiben unverändert.

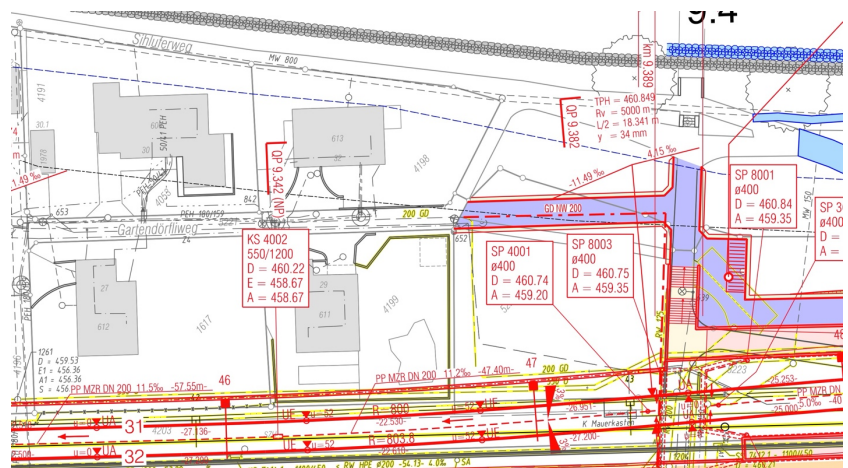
Mittlerer Abschnitt

Das Quartier weist dort, wo die Dienstbarkeit gilt, eine grosse Homogenität, unter anderem hinsichtlich Strassenabständen, auf. Die Gebäude stehen bahnseitig sehr nahe am Gartendörfliweg, während sie sihlseitig von der Strasse zurückversetzt angeordnet sind. Allfällige Ersatzneubauten müssten beidseitig einen Strassenabstand von 6.0 m einhalten, was nicht sinnvoll wäre. Aus diesem Grund werden Verkehrsbaulinien erlassen, welche bahnseitig auf die bestehende Gebäudeflucht abgestimmt werden (2.3 m Abstand gegenüber Strassenrand). Sihlseitig wird die Baulinie in einem Abstand von rund 4 m festgelegt. Im Bereich des Wendehammers werden die Baulinien so festgelegt, dass ein normgerechter Ausbau für einen 8-m-Lastwagen möglich wäre. Der heutige Wendehammer ist dafür zu knapp dimensioniert.

Südlicher Abschnitt

Im Abschnitt südlich des Wendehammers werden die Verkehrsbaulinien aufgrund des Ausbaubedarfs in einem beidseitigen Abstand von 4.0 m festgelegt. Weiter südlich werden die Verkehrsbaulinien auf das Projekt S4 Doppelspurausbau Wildpark-Höfli der SZU abgestimmt.

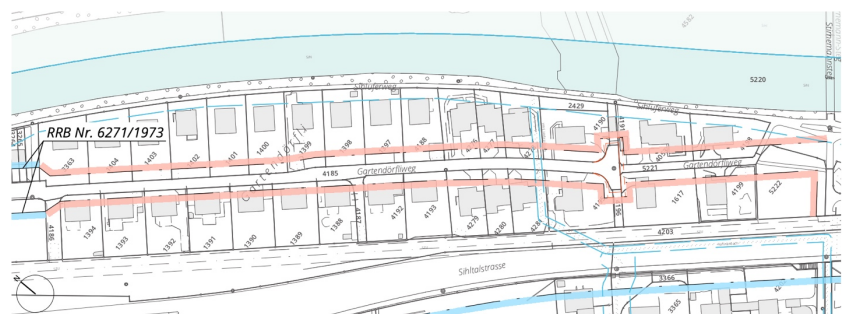
S4 Doppelspurausbau Wildpark-Höfli,  
 Ausschnitt Situationsplan Abschnitt 1



Quelle: SZU, 15.3.2023

Neufestsetzung Verkehrsbaulinien  
 Gartendörfliweg

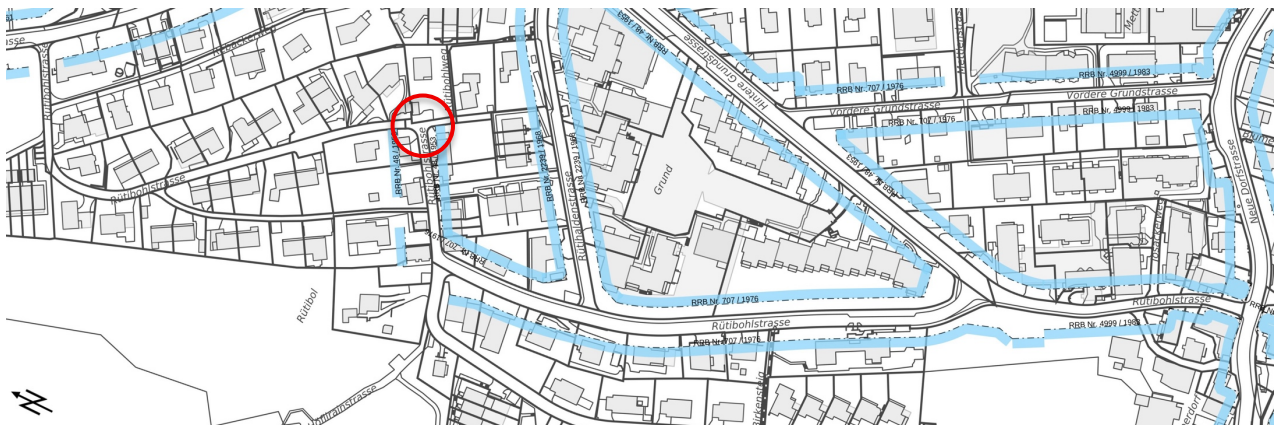
- rechtskräftige Baulinie
- projektierte Baulinie



## 2.9 Rütibohlstrasse

### Ist-Situation

- Baulinienbereich von ca. 19 bis 20 m, teilweise asymmetrisch (RRB Nr. 48 / 1953, RRB Nr. 707 / 1976), keine Verkehrsbaulinien im Abschnitt Wendeplatz bis Höflistrasse
- Strassenquerschnitt Abschnitt Neue Dorfstrasse bis Hintere Grundstrasse: 4.8 m + 1.6 m (Trottoir)
- Strassenquerschnitt Abschnitt Hintere Grundstrasse bis Birkenstrasse: 6.2 m + 2.0 m (Trottoir)
- Strassenquerschnitt Abschnitt Birkenstrasse bis Wendeplatz: 5.0 m
- Strassenquerschnitt Abschnitt Wendeplatz bis Höflistrasse: 4.0 m bis 4.7 m
- Richtplan Verkehr: Quartierstrasse, kommunaler Fussweg bestehend; Abschnitt Neue Dorfstrasse bis Hintere Grundstrasse: Sammelstrasse, kommunaler Radweg bestehend
- Strasse nicht durchgehend befahrbar (allgemeines Fahrverbot auf Höhe Rütibohlstrasse 35)
- Inventarobjekte: Rütibohlstrasse 24/26/28/30 und 33



Bestehende Verkehrsbaulinien, Ausschnitt ÖREB-Kataster mit Wendeplatz rot umrandet

### Rahmenbedingungen

Abschnitt Neue Dorfstrasse bis Hintere Grundstrasse

Im Abschnitt Neue Dorfstrasse bis Hintere Grundstrasse, welcher als Sammelstrasse klassiert ist, ist der Begegnungsfall PW - LKW massgebend. Dieser wird mit der bestehenden Fahrbahnbreite von 4.8 m bei Tempo 20 knapp abgedeckt. Aufgrund des schmalen Trottoirs wäre aber ein Strassenausbau in diesem Abschnitt sowieso angezeigt. Ein solcher wäre bis auf Höhe Einmündung Josackerweg möglich.




Übrige Abschnitte

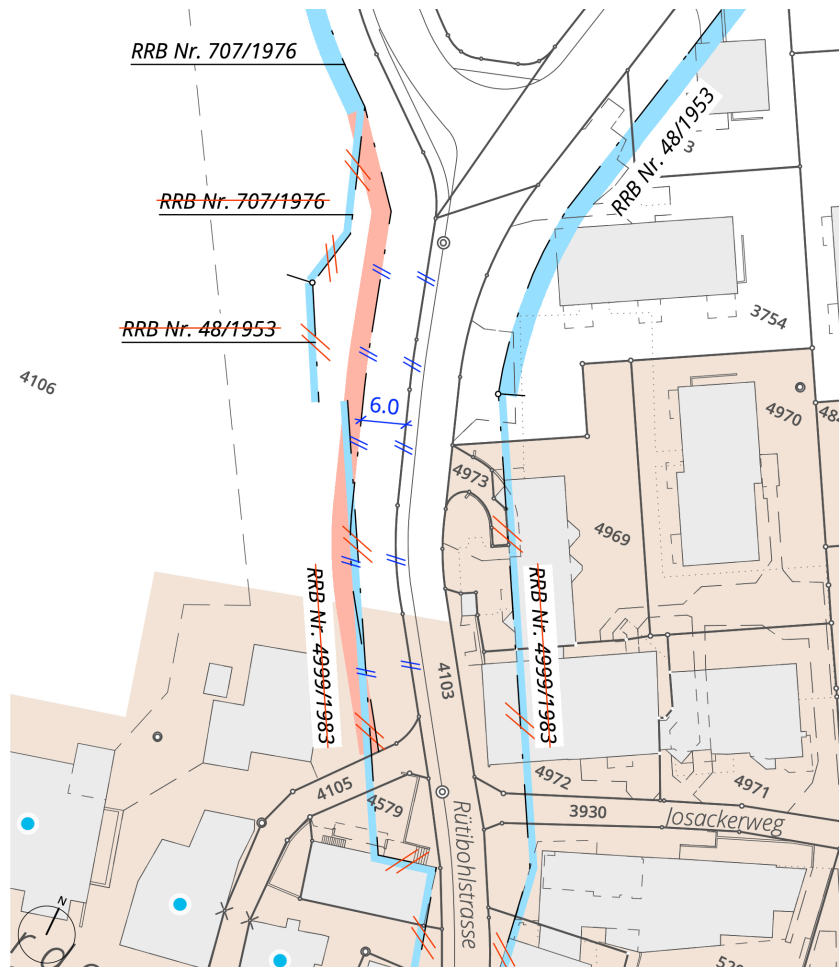
In den Abschnitten Hintere Grundstrasse bis zum Wendeplatz besteht kein Ausbaubedarf. Auch im Abschnitt Wendeplatz bis Höflistrasse sind die Grundanforderungen gemäss kantonaler Verkehrserschliessungsverordnung erfüllt (Zufahrtsweg). Einzig der Abschnitt, welcher die Liegenschaften Rütibohlstrasse 45 / 47 / 49 / 51 / 53 / 55 erschliesst, ist mit ca. 2.7 m zu schmal dimensioniert. In den Abschnitten ohne separaten Fussgängerschutz sollte die Einführung von Tempo 30 geprüft werden.

### Anpassung Abschnitt Neue Dorfstrasse bis Hintere Grundstrasse

Im Abschnitt Neue Dorfstrasse bis Hintere Grundstrasse werden die bestehenden Baulinien innerhalb der Kernzone aufgehoben (RRB Nr. 4999 / 1983, siehe Kapitel 2.1). Innerhalb der nördlich angrenzenden Wohnzone 2.5 (W/2.5) verlaufen die bestehenden Baulinien in einem Strassenabstand von bis zu 15 m, was trotz des erforderlichen Strassenausbaus deutlich überdimensioniert ist. Im entsprechenden Abschnitt wird daher eine neue Baulinie mit einem Strassenabstand von 6.0 m festgelegt. Die neue Baulinie wird bis zur Wegparzelle Kat.-Nr. 4105 innerhalb der Kernzone verlängert. Damit wird der Raum für den erforderlichen Strassenausbau gesichert. Südlich der Wegparzelle Kat.-Nr. 4105 werden die Interessen des Ortsbildschutzes und des Schutzes des privaten Eigentums gegenüber dem normgerechten Strassenausbau höher gewichtet, weshalb dort keine neue Baulinienfestlegung erfolgt.

Anpassung Verkehrsbaulinien  
Rütibohlstrasse, Teil Süd

-  rechtskräftige Baulinie
-  projektierte Baulinie
-  aufzuhebende Baulinie



**Anpassung Abschnitt Birkenstrasse bis Wendepplatz**



Ausschnitt Siegfriedkarte von 1880

Gassensituation im ehemaligen Weiler Rütibohl

Im Abschnitt Birkenstrasse bis Wendepplatz stehen die Gebäude sehr nahe an der Strasse, wodurch eine Gassensituation entsteht. Es handelt sich um den ursprünglichen Weiler Rütibohl. Die Gebäude aus dem 18. und 19. Jahrhundert sind bis heute weitgehend erhalten. Die Gebäude Rütibohlstrasse 24/26/28/30 und 33 sind inventarisiert. Die bestehende Gassensituation ist charakteristisch für den ehemaligen Weiler und soll beibehalten werden. Aus diesem Grund wird die nordseitige Baulinie auf die bestehenden Fassadenfluchten reduziert. In den übrigen Abschnitten ist keine Anpassung der Verkehrsbaulinien vorgesehen.



Anpassung Verkehrsbaulinien  
 Rütibohlstrasse, Teil Nord

- rechtskräftige Baulinie
- projektierte Baulinie
- aufzuhebende Baulinie

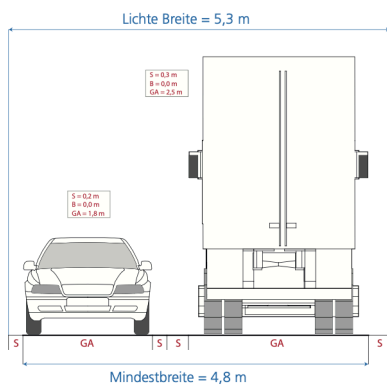


## 2.10 Hintere Grundstrasse

### Ist-Situation

- Baulinienbereich von ca. 18.0 m (RRB Nr. 48 / 1953)
- Strassenquerschnitt oben: 7.1 m + 2.0 m (Trottoir)
- Strassenquerschnitt unten: 1.5 m (Trottoir) + 5.0 m + 4.0 m (Trottoir überfahrbar), im Bereich der Senkrechtparkfelder Fahrbahnbreite von 5.5 m
- Richtplan Verkehr: Sammelstrasse, kommunaler Fussweg bestehend, kommunaler Radweg bestehend

### Raumbedarf



Begegnungsfall PW - LKW bei 20 km/h  
(Quelle: Fussverkehr Schweiz)

Für die Hintere Grundstrasse ist als Sammelstrasse der Begegnungsfall PW - LKW massgebend. Dieser kann mit der bestehenden Fahrbahnbreite von mindestens 5.0 m nur knapp abgedeckt werden (ohne lichte Breite, siehe Abbildung links). Im Bereich der bestehenden Senkrechtparkfelder vor dem Detailhändler entspricht die Strassenbreite respektive die Breite der Parkfelder nicht der Norm. So sollten die Parkfelder mit der bestehenden Strassenbreite von 5.5 m mindestens eine Breite von 2.7 m anstelle der heutigen 2.5 m aufweisen. Alternativ wäre die Fahrbahn zu verbreitern.

Für den Fussverkehr wäre im unteren Abschnitt ein Ausbau des bestehenden ostseitigen Trottoirs von 1.5 auf 2.0 m Breite sinnvoll.




Der Veloverkehr kann je nach zukünftigem Geschwindigkeitsregime und Verkehrsmenge mittels einseitigem Radstreifen für bergwärts fahrende Velos oder allenfalls wie bisher im Mischverkehr geführt werden. Besser wäre die Reduktion der signalisierten Geschwindigkeit auf Tempo 30 mit der Option, die Hintere Grundstrasse als Velostrasse auszubilden. Die bestehenden Senkrechtparkfelder vor dem Detailhändler stellen ein grosses Konfliktpotenzial für den Veloverkehr dar.

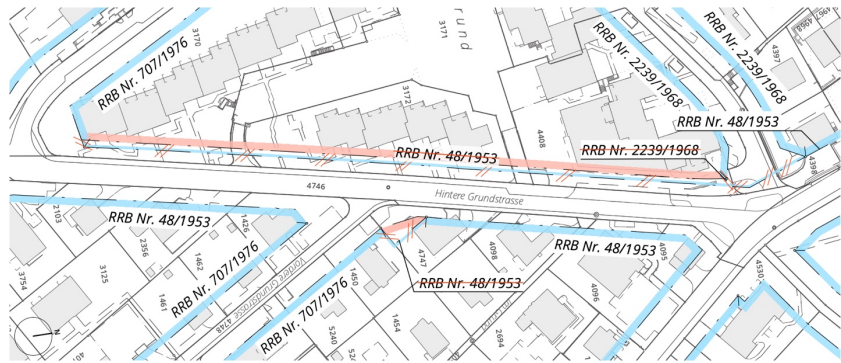
### Anpassung

Der bestehende Baulinienbereich von 18 m wird für die Hintere Grundstrasse in ihrer Funktion als Sammelstrasse und aufgrund des lokal erhöhten Verkehrsaufkommens, welcher sich infolge der Detailhändler ergibt, als zu gering beurteilt. Die Baulinie wird daher westseitig auf den üblichen Strassenabstand von 6.0 m (bisher ca. 3.8 m) festgelegt. Östlich bleibt die bestehende Baulinie grundsätzlich unverändert. Einzig im Bereich des Einmünders in die Vordere Grundstrasse wird die bestehende Ecksituation angepasst. Dadurch erhöht sich der Bebauungsspielraum auf dem Grundstück Kat.-Nr. 4747.

Im Bereich des angrenzenden Wendepplatzes der Rütihaldenstrasse ist die bestehende Baulinie obsolet und wird deshalb aufgehoben.

Anpassung Verkehrsbaulinien  
Hintere Grundstrasse

-  rechtskräftige Baulinie
-  projektierte Baulinie
-  aufzuhebende Baulinie



## 2.11 Rebackerweg

### Ist-Situation

- Keine Verkehrsbaulinien
- Strassenquerschnitt: ca. 4.0 m
- Richtplan Verkehr: Quartierstrasse
- Privatstrasse
- Tempo 20
- Sackgasse mit Wendenische (nicht normkonform)

### Geltende Abstände und Raumbedarf

Der private Rebackerweg erschliesst heute 14 Wohneinheiten. Baulinien sind bis anhin keine festgelegt, sodass Ziffer 11.3.2 Bauordnung zur Anwendung kommt. Bei der vorliegenden Anzahl Wohneinheiten und dem Ausbaugrad des Rebackerwegs ist gestützt auf die aktuelle Rechtsprechung (siehe Kapitel 1.2) davon auszugehen, dass der Rebackerweg als «Strasse» zu klassieren ist. Somit gilt für oberirdische Bauten ein Strassenabstand von 6.0 m gegenüber dem Strassenrand. Einige bestehende Gebäude unterschreiten diesen Abstand.

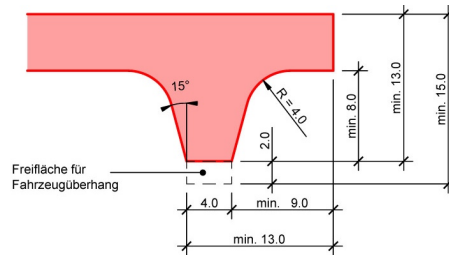
Gemäss Verkehrserschliessungsverordnung handelt es sich um einen Zufahrtsweg. Ein Ausbaubedarf besteht somit nicht. Jedoch ist die bestehende Wendenische am Ende der Sackgasse viel zu klein dimensioniert.

### Anpassung

Um den Bebauungsspielraum für die privaten Grundeigentümer-schaften zu erhöhen, wird eine neue Verkehrsbaulinie festgelegt. Diese wird in einem Abstand von 2.0 m ostseitig und 5.0 m westseitig zum heutigen Strassenrand festgelegt. Die asymmetrische Ausscheidung ist dadurch begründet, dass ostseitig der Bebauungsspielraum aufgrund der bestehenden Baulinie entlang der Höflistrasse, welche einen Strassenabstand von 8.8 m aufweist, ansonsten zu stark eingeschränkt würde.

Im Bereich der Wendenische werden die Baulinien so festgelegt, dass ein minimaler Ausbau gemäss Winterthurer Norm möglich wäre.

Wendemöglichkeit, Kehrplätze (Stadt Winterthur, 51.41)



Neufestsetzung Verkehrsbaulinien  
Rebackerweg / Rütibohlstrasse

- rechtskräftige Baulinie
- projektierte Baulinie



## 2.12 Heuackerstrasse

### Ist-Situation




- Baulinienbereich von 20 m (nordostseitiger Abschnitt) und 15 m (südwestseitiger Abschnitt)
- Teil des Quartierplans Breitwies (RRB Nr. 1757 / 1969)
- Strassenquerschnitt Abschnitt Strasse: ca. 6.0 m + 2.0 (Trottoir)
- Strassenquerschnitt Abschnitt Weg: ca. 3.0 m
- Richtplan Verkehr: Quartierstrasse, kommunaler Fuss- und Radweg bestehend
- Allgemeines Fahrverbot, Zufahrt für Anwohner gestattet

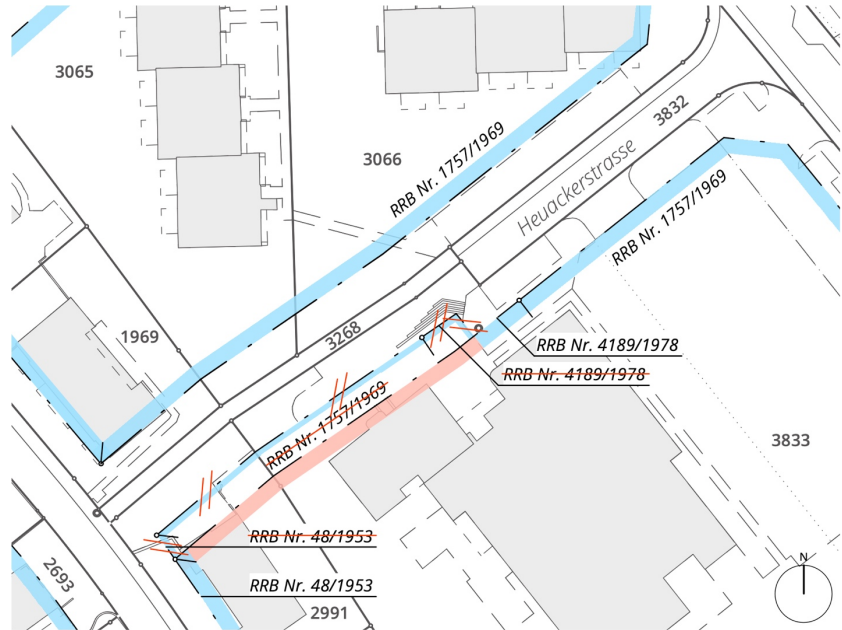
### Anpassung

Zwischen der Höflistrasse und der Breitwiesenstrasse bestehen die drei Querverbindungen Pflugweg, Heuackerstrasse und Widmerstrasse. Mit dem geplanten Neubau der Dreifach-Turnhalle mit Tagesstrukturen wird die Widmerstrasse – wie bereits der Pflugweg und die Heuackerstrasse – zukünftig nicht mehr durchgängig befahrbar sein. Vor diesem Hintergrund soll die Heuackerstrasse mittel- bis langfristig durchgehend für den motorisierten Individualverkehr ausgebaut werden. Deshalb wird der im Bereich der ausgebauten Strasse bestehende Baulinienbereich von 20 m auf den heutigen Wegabschnitt ausgedehnt.

Für den Veloverkehr braucht es keine zusätzliche Infrastruktur. Allerdings ist das allgemeine Fahrverbot aufzuheben.

Anpassung Verkehrsbaulinien  
Heuackerstrasse

-  rechtskräftige Baulinie
-  projektierte Baulinie
-  aufzuhebende Baulinie

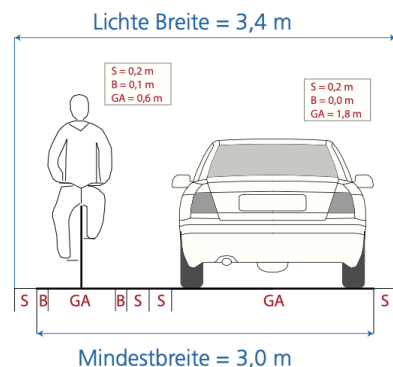


## 2.13 Giebelweg

### Ist-Situation

- Keine Verkehrsbaulinien
- Strassenquerschnitt: ca. 3.0 m
- Richtplan Verkehr: Quartierstrasse, überkommunaler Fuss- und Wanderweg bestehend, Rundweg
- Sackgasse mit Wendenische

### Raumbedarf



Begegnungsfall Velo - PW bei 20 km/h  
(Quelle: Fussverkehr Schweiz)

Der Giebelweg erschliesst heute 12 Wohneinheiten. Im Endausbau dürften angesichts der Zonierung (Wohnzone mit Baumassenziffer  $1.5 \text{ m}^3/\text{m}^2$ ) nur geringfügig mehr Wohneinheiten erschlossen werden. Baulinien sind bis anhin keine festgelegt, sodass Ziffer 11.3.2 Bauordnung zur Anwendung kommt. Mit der vorliegenden Anzahl Wohneinheiten ist gestützt auf die aktuelle Rechtsprechung (siehe Kapitel 1.2) davon auszugehen, dass der Giebelweg als «Strasse» zu klassieren ist. Somit gilt für oberirdische Bauten ein Strassenabstand von 6.0 m gegenüber dem Strassenrand. Einige bestehende Gebäude unterschreiten diesen Abstand. Das Gebäude auf dem Grundstück Kat.-Nr. 4623 weist lediglich einen Strassenabstand von 3.8 m auf.

Es handelt sich gemäss Verkehrserschliessungsverordnung um einen Zufahrtsweg. Der massgebende Begegnungsfall Velo - PW kann aufgrund des schmalen Querschnitts von 3.0 m nicht abgedeckt werden. Auch die Feuerwehrezufahrt ist nicht gewährleistet. Der Giebelweg sollte dafür auf mindestens 3.5 m ausgebaut werden. Die Wendenische am Siedlungsrand ist normgerecht ausgebaut.

### Anpassung

Um den erforderlichen Strassenausbau zu ermöglichen und die Planungssicherheit für die privaten Grundeigentümerschaften zu erhöhen, werden neue Verkehrsbaulinien in einem Abstand von beidseitig 3.8 m gegenüber dem heutigen Strassenrand festgelegt. Im Bereich

der Wendenische werden die Baulinien in einem reduzierten Abstand festgelegt. Dadurch erhöht sich der Bebauungsspielraum auf den anstossenden Grundstücken erheblich.

Neufestsetzung Verkehrsbaulinien  
Giebelweg

 projektierte Baulinie



## 3 VERFAHREN

### 3.1 Kantonale Vorprüfung

#### Vorprüfung Amt für Mobilität

Der Entwurf der Teilrevision kommunale Baulinien wird dem kantonalen Amt für Mobilität (AfM) im April 2026 zur Vorprüfung unterbreitet.

### 3.2 Mitwirkung betroffene Eigentümerschaften

#### Mitwirkungsverfahren

Die Eigentümerschaften, welche direkt von den Baulinienanpassungen betroffen sind, werden schriftlich über die geplanten Änderungen informiert und zur Stellungnahme eingeladen.

### 3.3 Festsetzung und Genehmigung

#### Erlass und Genehmigung

Die Verkehrsbaulinien werden gemäss § 108 PBG und Art. 25 Abs. 2 Gemeindeordnung durch den Gemeinderat festgesetzt und sind durch die kantonale Volkswirtschaftsdirektion zu genehmigen. Bei der Genehmigung wird die Planungsvorlage auf ihre Rechtmässigkeit, Zweckmässigkeit und Angemessenheit geprüft (§ 5 Abs. 1 PBG).

Auszug Art. 25 Abs. 2 Gemeindeordnung  
(Allgemeine Verwaltungsbefugnisse)

<sup>2</sup> Dem Gemeinderat stehen im Weiteren folgende Befugnisse zu, die in einem Erlass massvoll und stufengerecht übertragen werden können:

1.-7. (...).

8. die Genehmigung von Bau- und Niveaulinien.

### 3.4 Öffentliche Auflage

#### Rekursverfahren

Gemäss § 5 Abs. 3 PBG in Verbindung mit § 108 Abs. 3 PBG wird der Genehmigungsentscheid zusammen mit den geprüften Akten inkl. Festsetzungsbeschluss veröffentlicht. Die Unterlagen werden während 30 Tagen öffentlich aufgelegt. Die betroffenen Grundeigentümerschaften werden darüber schriftlich (per Einschreiben) informiert.