



16. Januar 2020

TECHNISCHER BERICHT
NEUFESTSETZUNG VERKEHRSBAULINIEN
BREITACKERSTRASSE
ABSCHNITT KARLSTRASSE BIS SCHACHENWEG

INHALTSVERZEICHNIS

A.	Worum es geht	5
B.	Raumplanerische Ausgangslage	5
C.	Stand der Realisierungsbemühungen	6
D.	Gesetzliche Grundlagen	7
E.	Gestaltungskonzept Breitackerstrasse	9
F.	Baulinienprojekt	10
G.	Güterabwägung	10

A. Worum es geht

Mit der vorliegenden Baulinienvorlage soll die Fuss- und Radwegverbindung vom Schachenweg bis zur Karlstrasse entlang der Breitackerstrasse rechtlich gesichert werden damit in der Folge ein Bauprojekt realisiert die Strassenparzellen ins Eigentum der Stadt Uster überführt werden können.

B. Raumplanerische Ausgangslage

Am 7. April 1984 setzte der Gemeinderat Uster den kommunalen Verkehrsplan fest.

Er bezeichnet den Radweg Nr. 6:

Strecke: Bahnhof (nördliche Veloeinstellhalle)–Breitackerstrasse–Schachenweg–Winikerstrasse (südliches Teilstück)–Reitplatzweg–Hallenbadweg.

Unter der Rubrik «Bemerkungen» ist was folgt eingetragen:

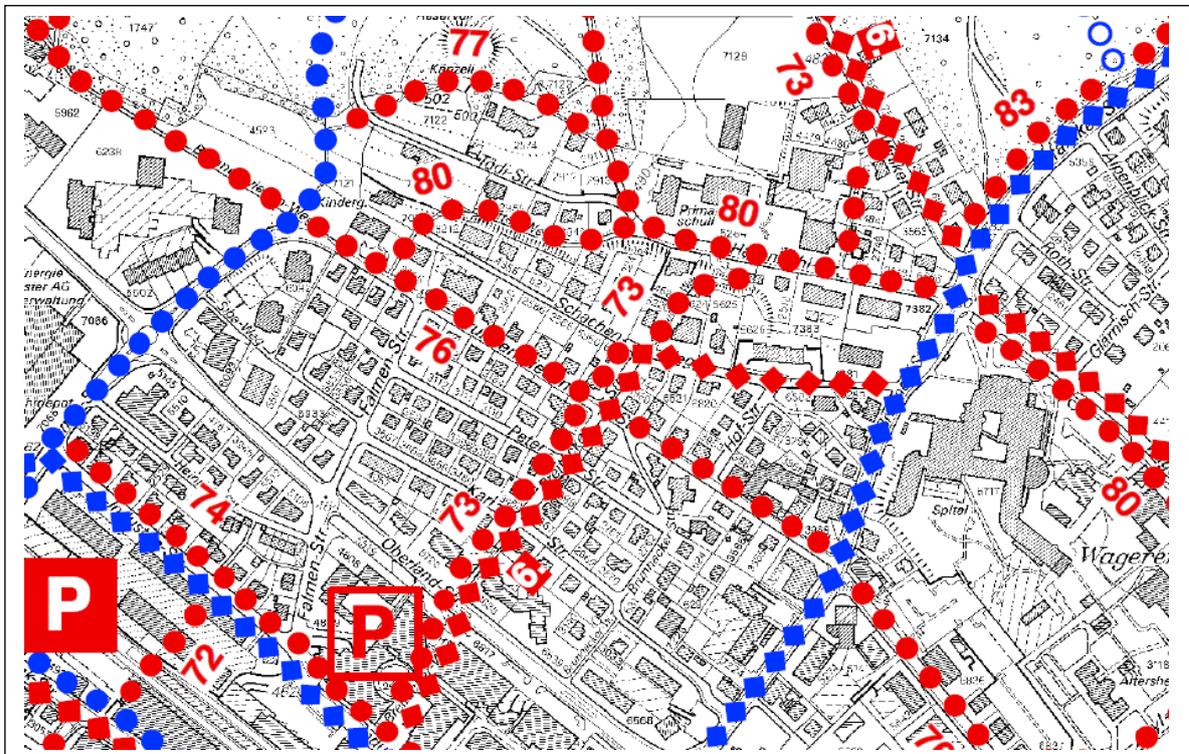
Neubau: Geh- und Radweg Bahnhof–Breitackerstrasse

Parallel dazu ist der Fussweg Nr. 73 im Plan eingezeichnet.

Strecke: Winikerstrasse (ab Reitplatz)–Fussweg am Ostrand des Schulhausareals Hasenbühl (bis Hasenbühlstrasse)–Schlangenweg–Breitackerstrasse–Unterführung «Mitte» (Bahnhof)–Bankstrasse

Unter der Rubrik «Bemerkungen» ist was folgt eingetragen:

Neubau: Breitackerstrasse–Industriestrasse



Auszug aus Verkehrsplan Stadt Uster, Fuss- und Wanderwege, Radwege vom Gemeinderat festgesetzt am 31. März/7. April 1984 vom Regierungsrat am 15. Januar 1986 mit Beschluss Nr. 153 genehmigt

Legende: 73 Fussweg
6 Radweg

Es besteht somit seit 1986 ein rechtskräftiger verkehrsplanerischer Auftrag des Gemeinderates, diese innerstädtische Fuss- und Radwegverbindung zu verwirklichen. Sie bildet eine wichtige Zubringerroute aus dem nördlichen Stadtteil ins Zentrum von Uster und bietet eine Alternative zur verkehrlich stark belasteten Brunnenstrasse. Die wichtigste Zieldestination ist die Veloparkierungsanlage beim Bahnhof Uster. Die Route folgt dem Schachenweg mit Fortsetzung über die Breitackerstrasse/den Breitackerweg zum Bahnhof. Dank ihrer verkehrsplanerischen Logik obsiegte damals diese Linienführung bei der Güterabwägung zwischen verschiedenen Routen bei der Erarbeitung des Richtplanes durch den Gemeinderat.

C. Stand der Realisierungsbemühungen

Die Wegroute führt durch das um 1940 erstellte Brunnenwiesenquartier. Es handelt sich um ein rasterförmig angelegtes Einfamilienhausquartier zwischen der Oberland- und der Brunnenwiesenstrasse mit der parallel dazwischen verlaufenden Peter- und Karlstrasse – die Namen von Baumeister Peter Fanti (und dessen Sohn Karl), welcher die ca. 450 m² grossen abparzellierten Einzelgrundstücke in verschiedenen Etappen mit Einfamilienhäusern überbaute. Die Peter- und Karlstrasse (Kat.-Nrn. B3414 und B4260) sind im Eigentum der Stadt Uster. Bei der senkrecht dazu verlaufenden Breitackerstrasse sind die Eigentumsverhältnisse unterschiedlich und werden nachfolgend erläutert.

Ab Schachenweg Kat.-Nr. B7454 folgt die Linienführung des Radweges der Parzelle Kat.-Nr. B3959, quert die Brunnenwiesenstrasse Kat.-Nr. B5827, folgt den Parzellen Kat.-Nrn. B3958 und B4261, quert die Karlstrasse Kat.-Nr. B4260, folgt der Parzelle Kat.-Nr. B6769, verläuft entlang der Grenze der beiden überbauten Grundstücke Kat.-Nrn. B6720 und B6798 und folgt als Fortsetzung über den gesicherten Übergang an der Oberlandstrasse direkt zur Bahnhofsunterführung «Mitte» mit der bewachten Velostation.

Der rechtliche Status dieser Grundstücke ist in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt.

Kat.-Nr.	Bezeichnung	Eigentum	Bemerkungen
B7454	Schachenweg	Stadt Uster	Öffentliche Strasse
B3959	Flurweg	Flurwegberechtigte	Fuss- und Fahrwegrecht zugunsten von 32 Grundstücken im Brunnenwiesenquartier
B5827	Brunnenwiesenstrasse	Stadt Uster	Öffentliche Strasse
B3958	Flurweg	Flurwegberechtigte	Fuss- und Fahrwegrecht zugunsten von 32 Grundstücken im Brunnenwiesenquartier
B4261	Breitackerstrasse (Alleineigentum)	Miteigentümergeinschaft	Unselbständiges Miteigentum
B4260	Karlstrasse	Stadt Uster	Öffentliche Strasse
B6796	Weg	Stadt Uster	Öffentlicher Weg
B6720	Überbaute Parzelle	Gesamteigentum	
B6798	Überbaute Parzelle	Doris Lüscher-Rüegg	Fuss- und Fahrwegrecht für Radfahrer, Mopedfahrer und Unterhaltsdienst zugunsten der Stadt Uster, Öffentlichkeit
B7597	Oberlandstrasse	Kanton Zürich	Kantonale Hauptverkehrsstrasse

Die Fortsetzung zur Industriestrasse und der Bahnunterführung «Mitte» ist mit einem Fuss- und Fahrwegrecht für Velos zugunsten der Stadt Uster, Öffentlichkeit, rechtlich gesichert.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die Ausgangssituation bezüglich der Eigentümerstruktur komplex ist. Das nach Verkehrsrichtplan geforderte Fahrwegrecht für Fahrräder ist nur auf Teilabschnitten gegeben. Ein Problem bilden die Flurwegparzellen. Gemäss § 111 des Landwirtschaftsgesetzes (LG) vom 2. September 1979 sind zwar Fussgänger berechtigt, Flur-, Genossenschafts- und Holzabfuhrwege ohne besondere Erlaubnis zu benützen. Radfahrenden indes steht dieses Recht nicht zu. Neben der Bereinigung der rechtlichen Verhältnisse sind aber auch verkehrspolizeiliche und bauliche Anordnungen nötig, um den Benutzenden eine gesicherte Fahrwegroute anzubieten.

Aufgrund der vorstehenden Gegebenheiten erarbeitete die Abteilung Bau 2003 für die Radwegverbindung ein Gesamtkonzept. Problematisch beurteilt wurde seitens der Grundeigentümer die Parkierung. In der Folge wurden Teillösungen mit der Ausscheidung einer Tempo 30-Zone, welche heute flächendeckend über das Brunnenwiesenquartier vorliegt, erbracht. Im Jahr 2013 wurde die Problematik der gesicherten Veloverbindung neu aufgerollt. Zwei Projektvarianten wurden aufskizziert und diese den Grundeigentümern am 4. November 2014 präsentiert. Hauptzielsetzungen waren die Umsetzung des Verkehrsrichtplanes, die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden, die Aufhebung der Flurwege und die Übernahme der Strassenanlage durch die Stadt Uster, welche in der Folge für den baulichen und betrieblichen Unterhalt verantwortlich wäre. Die Vorschläge der Stadt Uster wurden kontrovers diskutiert. Die Auswertung der Wünsche und Vorstellungen der betroffenen Grundeigentümer lassen vermuten, dass auf freiwilliger Basis eine tragfähige Lösung sehr unwahrscheinlich ist. Von der Durchführung eines amtlichen Quartierplanverfahrens wird im vorliegenden Fall abgesehen. Was bleibt ist das vorstehende Projekt mittels Verkehrsbaulinien. Damit soll die Wegverbindung gesichert werden. Gemäss § 110 PBG steht in der Folge dem Werkträger das Enteignungsrecht auf der Basis eines Bauprojektes zu.

D. Gesetzliche Grundlagen

Nach Art. 88 der Bundesverfassung (BV) legt der Bund Grundsätze über Fuss-, Wanderwege und seit der Volksabstimmung vom 23. September 2018 auch über Velowegnetze fest. Das Bundesgesetz über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz, RPG) führt in Art. 3 wichtige Planungsgrundsätze auf. In Abs. 3 lit. c wird stipuliert, dass Rad- und Fusswege erhalten und geschaffen werden sollen. Dieser Planungsgrundsatz ist für die Planungsbehörden aller Stufen verbindlich. Die rechtlichen Grundlagen für die Festsetzung des kommunalen Richtplanes basieren auf dem Planungs- und Baugesetz des Kantons Zürich (PBG) vom 7. September 1975. In § 31 Abs. 2 PBG wird aufgeführt, dass auf die Ausarbeitung eines Verkehrsplanes mit den kommunalen Strassen für die Groberschliessung und den Wegen von kommunalen Bedeutung nicht verzichtet werden darf. Es besteht für die Stadt Uster somit eine gesetzliche Pflicht zur Ausarbeitung des kommunalen Fuss- und Radwegrichtplanes, welcher 1984 durch den Gemeinderat Uster festgesetzt und 1986 durch den Regierungsrat mit Beschluss Nr. 153 genehmigt wurde. Dieser Verkehrsrichtplan bildet die planungsrechtliche Grundlage für die Ausarbeitung von Verkehrsbaulinien. Diese werden in § 96 ff des Planungs- und Baugesetzes (PGB) geregelt. Sie dienen der Sicherung bestehender und geplanter Anlagen und Flächen sowie der baulichen Gestaltung. Verkehrsbaulinien dienen der Sicherung von Strassen, Wegen und Plätzen, gegebenenfalls samt begleitenden Vorgärten, Lärmschutzanlagen, Grünzügen und Fahrzeugabstellplätzen. Sie sind mit Blick auf die Bedürfnisse beim voraussichtlichen Endausbau der betreffenden Anlage festzusetzen und bewirken ein grundsätzliches Verbot von Bauten und Anlagen, die dem Zweck der Baulinien widersprechen. Baulinienwidrige Bauten und Anlagen im Baulinienbereich dürfen entsprechend dem bisherigen Verwendungszweck unterhalten oder modernisiert werden. Weitergehende Vorkehren sind nur zu bewilligen, wenn die Baulinie in absehbarer Zeit nicht durchgeführt werden soll oder wenn mit sichernden Nebenbestimmungen zur baurechtlichen Bewilligung ausgeschlossen wird, dass das Gemeinwesen bei Durchführung des der Baulinie entsprechenden Werkes den Mehrwert zu entschädigen hat. Nach der bundesgerichtlichen

Rechtsprechung sind Baulinien nicht erst zu ziehen, wenn die Strasse erstellt werden muss; vielmehr ist das aktuelle Bedürfnis für die Landsicherung schon dann gegeben, wenn ersichtlich ist, dass die Erstellung über kurz oder lang notwendig sein wird. Mit Rücksicht auf die Eigentumsbeschränkungen, zu denen die Linienfestsetzung führt, wird jedoch verlangt, dass konkrete Vorstellungen für den künftigen Strassen- oder Wegbau jedenfalls im Sinne eines Gestaltungskonzeptes vorliegen. Im Rahmen der Verhältnismässigkeitsprüfung muss untersucht werden, ob es Varianten gibt, die zu weniger schwerwiegenden Eingriffen führen würden. Eine detaillierte Prüfung sämtlicher Ausführungsvarianten kann indes nicht verlangt werden. Es genügt vielmehr, wenn keine wesentlich vorteilhafteren Varianten ersichtlich sind.

Wie vorstehend erwähnt, gewinnt insbesondere das Velo zunehmend an Bedeutung im Verhältnis zum gesamten Verkehrswachstum. Ein klug organisiertes Velowegnetz kann helfen, Unfälle zu vermeiden und die wachsende Mobilität besser zu bewältigen.

E. Gestaltungskonzept Breitackerstrasse



- 5** **Knoten Karlstrasse / Breitackerstrasse (B4261)**
 - Horizontaler Versatz auf Karlstrasse (Veränderung PP im Knotenbereich)
 - FGSO im Knotenbereich (analog Knoten Brunnenwiesenstrasse)
 - Hecken zurückschneiden (Sichtbereiche)
 - Markierung "Privat" auf Breitackerstrasse entfernen
 - 2 Längsparkplätze auf Breitackerstrasse markieren, mit Element im Knotenbereich flankiert
- 6** **Knoten Peterstrasse / Breitackerstrasse (B4261/B3958)**
 - Horizontaler Versatz auf Breitackerstrasse (Veränderung PP im Knotenbereich)
 - Markierung "Privat" auf Breitackerstrasse entfernen
- 7** **Knoten Brunnenwiesenstrasse / Breitackerstrasse (B3958/B3959)**
 - Zusätzliche Anrampung vor Trottoirüberfahrt
 - Markierung "Privat" auf Breitackerstrasse entfernen
- 8** **Breitackerstrasse (B3959)**
 - 3 Längsparkplätze markieren, mit Element im Knotenbereich flankiert

Gestaltungskonzept der Fuss- und Veloverbindung

Bemessungsgrundlage des nachstehend aufgeführten Baulinienprojektes bildet das Gestaltungskonzept für die Veloverbindung Breitackerstrasse–Breitackerweg zur Velostation am Bahnhof. Es ist die sogenannte Variante 1, welche den Grundeigentümern anlässlich der Grundeigentümersammlung im Jahr 2014 präsentiert wurde. Hauptanliegen ist dabei, die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden bestmöglich zu gewähren. Aufgrund der vorhandenen Parzellenbreite der Breitackerstrasse von 7 m können die verschiedenen Verkehrsbedürfnisse organisatorisch den vorhandenen Räumlichkeiten angepasst werden, d. h. ein der Situation der anstossenden Grundstücke vorgelagerter Parkierungsstreifen in einer Breite von 2 m samt alternativ angeordneten Begrenzungselementen und einen gemeinsam nutzbaren Strassenraum (Mischfläche) für Fussgänger, Velofahrer sowie den motorisierten Individualverkehr. Wie allfällig auszuscheidende markierte Autoabstellplätze bewirtschaftet werden, ist gemäss diesem Konzept noch offen.

F. Baulinienprojekt

Da die Fuss- und Radwegverbindung im Abschnitt Karlstrasse bis Oberlandstrasse bereits heute rechtlich gesichert ist, beschränkt sich das Baulinienprojekt auf den Abschnitt Schachenweg bis Karlstrasse. Hauptziel neben der verkehrlichen Neuordnung und der Gewährleistung der Verkehrssicherheit, insbesondere im Kreuzungsbereich, ist die Übertragung der Flurwege Kat.-Nrn. B3959 und B3958 sowie der Parzelle Kat.-Nr. B4261 (unselbständiges Miteigentum) ins Eigentum der Stadt Uster.

Aufgrund der bestehenden Strasse mit einer Breite von 7 m wird kein zusätzlicher Landbedarf für die Verkehrsrichtplanbedürfnisse benötigt. Alle anstossenden Grundstücke liegen gemäss Zonenplan der Stadt Uster in der 2-geschossigen Wohnzone W3/40, Lärmempfindlichkeitsstufe II. Gemäss Bauordnung der Stadt Uster beträgt der minimale Grundgrenzabstand 4 m. Gemäss § 265 PBG haben oberirdische Gebäude gegenüber Strassen und Plätzen einen Abstand von 6 m und gegenüber Wegen einen solchen von 3.50 m einzuhalten. Gemäss § 266 PBG müssen Vorplätze von Garagen ohne Rücksicht auf die Verkehrsbaulinien so lang sein wie der grösste Einstellplatz, mindestens aber 5.50 m. Damit die betroffenen Grundstücke durch die Baulinienvorlage im Ausnutzungsmass nicht eingeschränkt werden, wird im vorliegenden Fall die Baulinie in einem Abstand von 3.50 m zur Wegparzellengrenze durch das Grundstück geführt, was zu einem Baulinienpaar im Abstand von 14 m führt. Die Grundstücke erfahren dadurch keine Verschlechterung gegenüber den gesetzlichen Bestimmungen im Planungs- und Baugesetz resp. der Bauordnung der Stadt Uster. Im Gegenteil: Der im Gesetz vorgeschriebene Strassenabstand von 6.00 m wird um 2.50 m unterschritten, was eine für den Grundeigentümer optimalere Überbauung des Grundstückes ermöglicht.

Gemäss § 279, Abs. 2, PBG, ergibt sich die Gebäudehöhe aufgrund der Verkehrsbaulinien aus deren um einen Neuntel vergrösserten Abstand. Im vorliegenden Fall würde dies eine Gebäudehöhe von 15.55 m zulassen, was in etwa einem 4-geschossigen Wohngebäude entspricht.

G. Güterabwägung

Die Festsetzung von Baulinien stellt einen Eingriff in das Eigentum der betroffenen Grundeigentümer dar. Solche Einschränkungen der Eigentumsgarantie sind nur rechtmässig, wenn sie auf einer gesetzlichen Grundlage beruhen, im öffentlichen Interesse liegen sowie verhältnismässig sind.

Unbestritten ist, dass § 96 PBG eine genügende gesetzliche Grundlage für den vorliegenden Eigentumseingriff durch die geplante Baulinie darstellt. Auch besteht ein grundsätzliches öffentliches Interesse an einem dichten Fuss- und Fahrwegnetz in der Stadt Uster, welches im kommunalen Verkehrsplan vom 7. April 1984 dokumentiert ist. Es kommt hinzu, dass am 9. April 2018 mit gut 1200 Unterschriften die städtische Volksinitiative «Für sichere und durchgängige Velowege» eingereicht wurde. Diese fordert für die Planung und den Bau eines flächendeckenden und sicheren Velowegnetzes sowie der Verbesserung der Veloinfrastruktur in der Stadt Uster einen Rahmenkredit von

5 Mio. Franken. Auch das vom Stadtrat am 20. August 2019 festgesetzte Stadtentwicklungskonzept STEK fordert eine Aufwertung und den Ausbau des Fuss- und Velowegnetzes.

Weiter bleibt zu prüfen, ob die geplanten Baulinien einen verhältnismässigen Eigentumseingriff darstellen um das geplante Ziel der Sicherung einer durchgängigen Verbindung zwischen dem Schachenweg und der Karlstrasse für Fussgänger und Radfahrer zu verwirklichen. Hauptdestination sind die Veloabstellplätze beim Bahnhof Uster. Der direkte Anschluss ins nördliche Gemeindegebiet führt von der bewachten Velostation bei der Bahnhofunterführung «Mitte» durch das Brunnenhofareal zum gesicherten Übergang über die Oberlandstrasse mit einer nicht optimalen aber rechtlich gesicherten Fortführung über das Grundstück Kat.-Nr. B6798 auf die ausparzellierte Strecke auf dem Grundstück Kat.-Nr. B6796, welches im Eigentum der Stadt Uster ist. Die Fortsetzung über die Breitackerstrasse mit Fortführung über den Schachweg zum ausgeschiedenen Radweg an der Brunnenstrasse bildet die direkteste Verbindung. Alternativlösungen über die Hofstrasse mit Fortsetzung über die Brunnackerstrasse oder die westlich verlaufende Alternativroute über den Falmenweg wären Umwege, welche von den Benutzenden nicht akzeptiert würden. Auch die Variante der Linienführung entlang der Brunnenstrasse über die Industriestrasse bedeutet eine längere Wegstrecke von ca. 80 m. Hinzu kommt aufgrund des grösseren Verkehrsaufkommens das erhöhte Gefahrenpotenzial. Die vorstehend gewählte Route über die Breitackerstrasse zeigt sich bei einer nochmaligen Überprüfung als geeignetste Variante.

Schliesslich gilt es auch abzuklären, ob der Eingriff in die Eigentumsgarantie zumutbar ist. Dabei sind die Grundeigentümer in zweierlei Hinsicht betroffen; direkt mit ihrem Baugrundstück sowie ihren Rechten an den Strassenparzellen. Die zukünftige Bebauungsmöglichkeit ihrer Grundstücke wird durch die vorgeschlagene Baulinie, welche in einem Abstand von 3,50 m ab Grundstücksgrenze liegt, nicht eingeschränkt – im Gegenteil, dank der Baulinie wird die Diskussion, ob es sich bei der Breitackerstrasse um eine Strasse oder einen Weg gemäss § 265 PBG handelt, obsolet.

Die Aufhebung des Flurweges resp. des unselbständigen Miteigentums mit anschliessender Überführung ins Eigentum der Stadt Uster hat für die privaten Grundeigentümer Vor- und Nachteile.

Die Vorteile bestehen darin, dass das Mitspracherecht der Eigentümer der weit über das Quartier verstreuten berechtigten Grundstücke bei baulichen oder rechtlichen Veränderungen aufgrund der nötigen Stimmenmehrheit sehr einschränkend sein kann. Es kommt hinzu, dass sie in Zukunft nicht mehr für den betrieblichen und den baulichen Unterhalt dieses Strassenabschnittes zuständig sind. Die Gemeinden sind gemäss § 115 und 177 des kantonalen Landwirtschaftsgesetzes (LG) vom 2. September 1979, welches auf den 1. Januar 1980 in Kraft getreten ist, aufgerufen, die Flurwege ganz oder teilweise aufzuheben, wenn sie nicht mehr der land- oder forstwirtschaftlichen Nutzung dienen. Solche bestehenden Flurwege führen häufig zu einer Blockierung von Bauvorhaben oder Rechtsgeschäften an Grundstücken. Entsprechende Lösungsfindungen sind, wie Figura zeigt, meist langwierig.

Ein Nachteil besteht für die Grundeigentümer darin, dass sie auf der heute mit einem als Privatstrasse bezeichneten und mit einem allgemeinen Fahrverbot belegten Strassenabschnitt in Zukunft nicht mehr ungehindert parkieren könnten. Diesem Nachteil kann dahingehend entgegengewirkt werden, dass entsprechend dem Gestaltungskonzept klar definierte Parkfelder angebracht werden können.

Aufgrund dieser Überlegungen ist die Stadt Uster der Ansicht, dass im vorliegenden Fall der mit der Baulinie verbundene Eingriff in die Eigentumsgarantie zumutbar, verhältnismässig und für die Erreichung des im Richtplan deklarierten Ziels bestens geeignet und erforderlich ist.