

Grund Genug?

Die Strasse als bodenpolitisches Instrument

Freie Masterthesis HS22
Leonie Fest



Freie Masterthesis ETHZ HS22

Examinator:in:
Koexaminator:innen:

Assistent:innen:

Leonie Fest
leonie.fest@gmx.ch

Jan de Vylder
Philip Ursprung
Oliver Streiff

Annamaria Prandi
Luca Mostarda

Grund Genug? Die Strasse als bodenpolitisches Instrument ist ein fiktives Zukunftsszenario, das die Möglichkeiten der Stadt Zürich in einem zunehmend privatwirtschaftlich geprägten Bodenmarkt aufzeigt. Im Jahr 2015 verpflichtete die 1/3-Initiative die Stadt, bis 2050 1/3 gemeinnützigen Wohnraum sicher zu stellen. Trotz grosser Anstrengungen der Stadt Zürich konnte der relative Anteil aufgrund der gleichzeitig sehr regen Bautätigkeit des privaten Sektors nicht erhöht werden. Dabei handelt es sich jedoch um ein strukturelles Problem, denn wie soll es der Stadt Zürich, die nur 17 % der bebaubaren Fläche in ihren Händen hat, möglich sein 33 % gemeinnützigen Wohnraum schaffen? Vor allem, wenn öffentliche Infrastrukturen wie Schulen, Spitäler und Kultureinrichtungen eindeutig Vorrang vor gemeinnützigem Wohnungsbau haben?

Im Jahr 2025 hat die Stadt Zürich deshalb eine Kommission gebildet, die der Stadt neue Ansätze für eine gemeinwohlorientierte Bodenpolitik aufzeigen soll. Das Komitee war fasziniert von den Strassen, die sich zu einem sehr grossen Teil in den Händen der Stadt befinden und mit einem Anteil von 26% der Siedlungsfläche ein grosses Potenzial für neue Wege in der Stadtentwicklung bilden.

Der Bernhard-Jaeggi-Weg, die Pfingstweidstrasse und die Uraniastrasse sind drei Fallbeispiele, die das Potenzial des Strassenraums an unterschiedlichen Orten und Massstäben aufzeigen. Die rechtliche Grundlage für die Nutzung des Luftraums über den Strassen ist bereits vorhanden: die Konzession. Durch eine Konzession wird der Boden für die Stadt finanziell nutzbar gemacht, da die Gebühren für die Nutzung des Bodens in einen Bodenfonds eingezahlt werden müssen. So wird die Straße zu einem Instrument der Bodenpolitik: einerseits für den unmittelbaren Ausbau gemeinnützigen Wohnungsbaus und zum anderen langfristig für die Ausweitung des relativen Bodenanteils durch den Erwerb neuer Grundstücke, finanziert mit Geldern aus dem Bodenfonds.

 Schwarz ist in der folgenden Thesis die Farbe zur bestehenden Faktenlage und bestehenden gesetzlichen Grundlagen.

 Braunrot ist in der folgenden Thesis die Farbe für das fiktive Szenario mit der Stadt als Akteurin.



Wie kann die Stadt Zürich weiter stadtentwicklungsfähig sein, wenn ihr nur 17% der als bebaubares Land ausgewiesenen Parzellen im Stadtgebiet gehören?

Eine Möglichkeit zur Erweiterung des städtischen Bodens ohne Neuerwerb liegt in der Umdeutung von Strassen zu Bauland.

Unter Einbeziehung aller Strassenflächen als potenzielles Bauland beläuft sich die Summe der städtischen Parzellen und Strassen im Jahr 2022 insgesamt auf 38% des so neudefinierten Baulands.

Auf städtischen Flächen gemeinwohlorientierte Infrastrukturen und Wohnungsbauten zu realisieren, ist zentrale Aufgabe der Stadt, welcher sie selbst sowie gemeinwohlorientierte Baugenossenschaften nachkommen.

Im Jahr 2022 waren jedoch nur 17% der bebaubaren Parzellen in städtischem Besitz.

Dabei handelte es sich zudem meist nicht um unmittelbar an einander angrenzende Parzellen, sondern um isolierte Einzellagen, welche das Zusammenfassen von Parzellen zu ensemblehaft entwickelten Quartieren zusätzlich erschwerten und damit eine städtische Quartiersentwicklung weitgehend unmöglich machen.

Da die Stadt neben der Verpflichtung zur Realisierung gemeinnütziger Wohnungsbauten ebenso angehalten ist gemeinwohlorientierte Infrastrukturen zu schaffen, wurde das Gros der Flächen genutzt um darauf eben diese Bildungs-, Sozial-, Gesundheits- und Kulturbauten zu realisieren.

Zumeist werden diese gemeinwohlorientierten Infrastrukturen gegenüber den Wohnungsbauten priorisiert, da diese ausschliesslich von der Stadt geschaffen werden, während es im Wohnungsbausektor die öffentliche Hand der Stadt, gemeinwohlorientierte Wohnbaugenossenschaften sowie private Investor:innen sind, die hier bauen. Schulen oder Spitäler beispielsweise, die der gesamten Stadtbevölkerung zur Verfügung stehen, gilt es vorrangig zu realisieren.

Da diese städtischen gemeinwohlorientierten Infrastrukturen jedoch eingebettet in einen Kontext von mehrheitlich nicht-städtischen und nicht-staatlichen Flächen geschaffen wurden, trugen sie insbesondere zur Wertsteigerung des Bodens im Besitz ebendieser nicht-städtischen und nicht-staatlichen Parteien bei.

Aus dieser zusätzlichen Aufwertung auf Kosten der Stadt er-

folgte eine Wertsteigerung dieser Lage, welche es für die Stadt zusätzlich verunmöglichte in diesem Gebiet weitere Flächen zu erwerben, da sie aufgrund der exorbitanten Bodenpreise längst nicht mehr der Konkurrenz des freien Marktes gewachsen war.

Vor 10 Jahren hat sich die Stadt zum Ziel gesetzt dem Richtplan des Kanton Zürich Folge zu leisten und Zusammenhänge von Boden und Stadtentwicklung unter die Lupe zu nehmen.

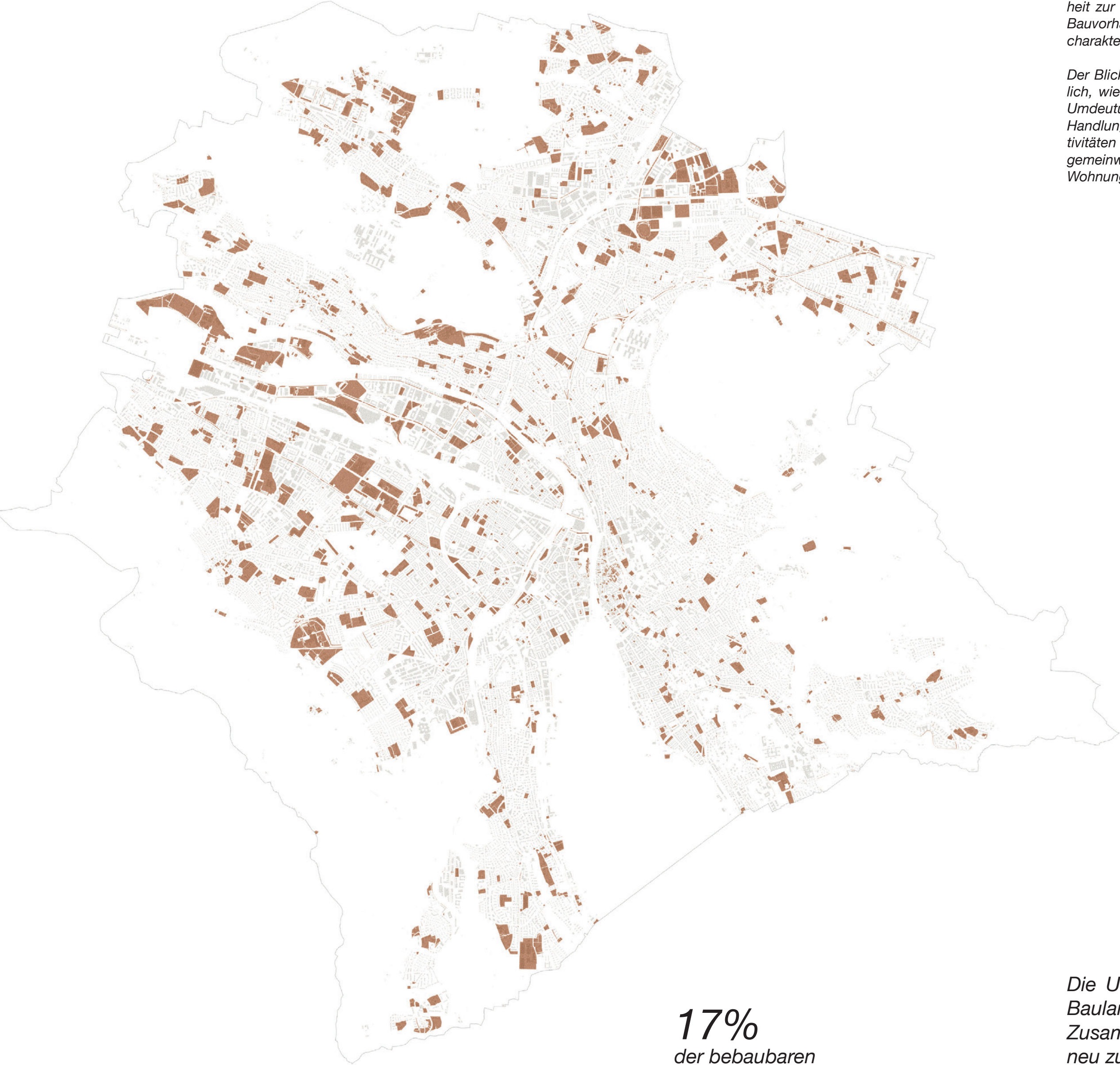
Da die Stadt Zürich auf Grundlage der im Jahr 2022 in ihrem Besitz befindlichen Flächen weder imstande war den sich aus dem für die nächsten Jahrzehnte zu erwartenden Bevölkerungswachstum in Bezug auf die gemeinwohlorientierte Infrastruktur ergebenden notwendigen Neubauten gerecht zu werden, geschweige denn, die für die gemessen an den sonstigen Bauaktivitäten im Wohnungsbau notwendigen gemeinnützigen Wohnungen zu schaffen, hat sie ein Gremium gebildet, das sich mit der Zukunft des städtischen Bodens und neuen Wegen in der Bodenpolitik befasst hat.

Anliegen dieses Gremiums war es, Möglichkeiten aufzuzeigen, welche die öffentliche Hand der Stadt Zürich trotz der aufgrund der Negativzinsen und weiterer ökonomischer Faktoren ins Unermessliche steigenden Bodenpreise in die Lage versetzt, den Fundus städtischer Flächen zu erweitern und somit durch zusätzliche städtische Flächen weiterhin in der gemeinwohlorientierten Stadtentwicklung und Bauplanung handlungsfähig zu bleiben.

Dementsprechend galt es neue Möglichkeiten zu finden, um die Stadt durch mehr städtische Flächen weiter handlungs- und stadtentwicklungsfähig zu machen und weitere Baulandpotenziale im Stadtgebiet für die öffentliche Hand zu erschließen.

Dabei sind der Stadt die Strassen aufgefallen, die mit 26% des Siedlungsgebietes von Zürich ein bemerkenswertes Erweiterungspotenzial für die städtischen Flächen bilden.

Das Gremium sieht im Strassenraum ein grosses Potential, um die Stadtentwicklung wieder in eine Gemeinwohlorientiertere Richtung zu lenken.



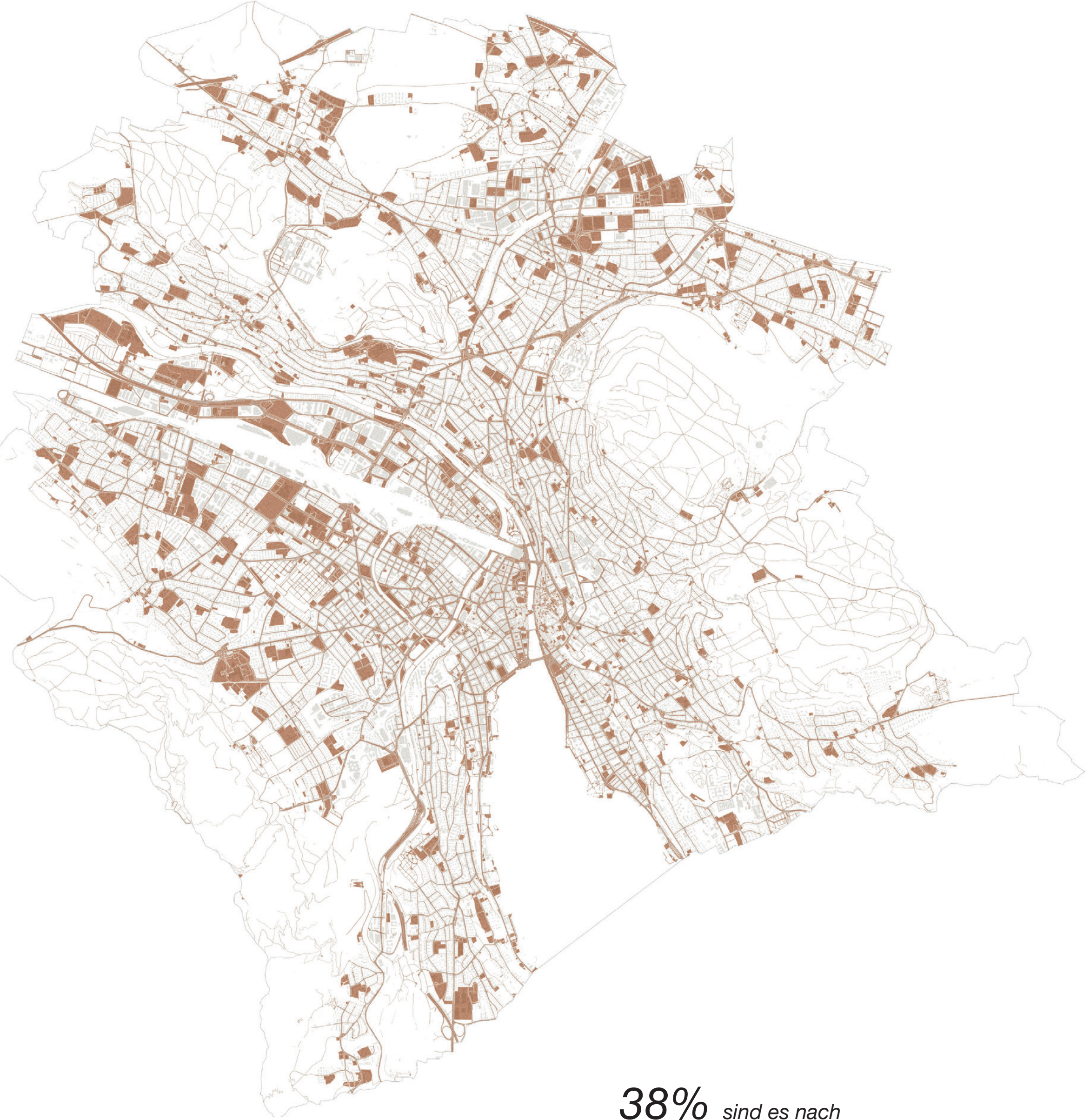
Neudefinition der Strasse

17% der bebaubaren Parzellen befinden sich in städtischem Besitz.

Die Erweiterung der städtischen Flächen durch die Umdeutung der Strassen zu Bauland ermöglicht für die Stadt einerseits ganz generell ein Mehr an bebaubaren Flächen und damit mehr Möglichkeiten zur Bauaktivität in der gemeinwohlorientierten Infrastruktur und Wohnungsbauten, andererseits entstehen dadurch mehr zusammenhängende bebaubare Flächen in städtischem Besitz und somit die Gelegenheit zur Realisierung von Stadtplanungs- und Bauvorhaben mit Ensemble- oder Quartierscharakter.

Der Blick zurück aus der Zukunft macht deutlich, wie massgeblich positiv die Initiative zur Umdeutung der Strassen als Bauland die Handlungsspielräume, Planungs- und Bauaktivitäten der Stadt Zürich zugunsten von mehr gemeinwohlorientierten Infrastrukturen und Wohnungsbauten verändert hat.

Die Umdeutung der Strasse als Bauland erlaubt es stadträumlich Zusammenhänge grundlegend neu zu ordnen und die Innenentwicklung als eine deutliche Verdichtung umzusetzen.



38% sind es nach Neudefinierung des bebaubaren Landes

Diese damit einhergehende veränderte Baugesetzeslage, die also für Bauland gültige Parameter auf den Strassenraum erweitert, nimmt auch Einfluss auf die Regelung von Abstandsflächen und gibt so Gelegenheit, um intensiver zu verdichten. Eine genügende Licht- und Luftversorgung aller Bauten gilt es dabei selbstverständlich dennoch weiterhin zu gewährleisten.

Für die Lärmbelastung, die sich durch die intensive Verkehrsauslastung besonders an grossen Strassen ergibt, eröffnet die Überbauung der Strassen und die bauliche Nutzung des Luftraums über der Strasse die Gelegenheit zum baulichen Lärmschutz durch die Integration des Strassenverkehrs in die Architektur.

Dadurch machen diese hochbaulichen Interventionen im Strassenraum auch Verkehrs- und damit lärmintensive Standorte, die für eine Wohnnutzung nicht infrage kämen, mit architektonischen Mitteln als solche nutzbar und durch die Schaffung von Wohnraum wird gleichzeitig mit deren baulicher Struktur Wohnqualität geschaffen.

Dass beispielsweise durch die Überbauung ausgewählter Fahrbahnen von mehrspurigen Strassen der nicht-überbaute Strassenraum gegliedert, separiert und dadurch in seiner Massstäblichkeit verkleinert wird, ermöglicht es den öffentlichen Raum, welcher seit der Moderne dem Kraftverkehr Vorrang gibt, am menschlichen Massstab zu orientieren und hier Fuss- und Veloverkehr zu priorisieren. Kleinteiliger differenzierte Stadträume bieten zudem bessere Rahmenbedingungen für die Adaptabilität der Stadt an sich verändernde Klimabedingungen. Die bessere Verschattung öffentlicher Räume und der damit verbundene Schutz vor Überhitzung sind hier ebenso positiv hervorzuheben wie das Aufbrechen von Windschneisen, als die all zu breite Strassenräume die Stadt durchziehen.

Bodenpolitisch bestärkt die Nutzung der Strassen als Bauland ökologische, soziale, ökonomische und gemeinwohlorientierte Aspekte.

Durch das Überbauen von Strassen wird die weitere Versiegelung des Bodens vermieden. Zudem ermöglicht die kleinteiligere Differenzierung des Strassenraumes entsprechend der Bedürfnisse unterschiedlicher Akteur:innen, wie beispielsweise die Separierung von Fuss- und Velowegen, das Einführen weiterer Freiflächen und damit verbunden die teilweise Entsiegelung vormals versiegelter Flächen. Zudem schafft diese architektonische Neuordnung des öffentlichen Raums im Bereich der Strasse neue Aufenthalts- und Nutzungsqualitäten, die auch über den konkreten Strassenraum den Quartierscharakter positiv beeinflussen. Die Priorisierung der Verortung gemeinwohlorientierter öffentlicher Flächen im Erdgeschoss trägt zusätzlich dazu bei.

(1)

Die Strasse ist im rechtlichen Sinne eine öffentliche Sache im Gemeingebrauch, und das bleibt sie auch (siehe rechts, §231 PBG) Die Konzession ist ein öffentlich rechtliches Instrument mit privatrechtlichen Teilen.

Mit der Konzession stand der Stadt bereits von vornherein das rechtliche Mittel für die Bebauung über der Strasse zur Verfügung. Dabei bleibt der Boden in Besitz der Stadt, die Strassennutzung kann weiterhin bestehen bleiben und lediglich der Luftraum über der Strasse wird genutzt.

Damit können die Intensität der Nutzung des Strassenraums verdreifacht und Möglichkeiten der Nutzungsvielfalt erzielt werden.

Mit dem Aufgreifen der durch die Konzession gegebenen gesetzlichen Möglichkeiten zur Umdeutung städtischer Flächen von Infrastruktur- in Bauland, kann die Monofunktionalität des Strassenraumes als Transit-, Bewegungs- und Verkehrsbereich durch eine vertikale Überlagerung unterschiedlicher Nutzungen von gemeinwohlorientiertem Wohnungsbau und Infrastruktur, Nutzung der Dachflächen sowie Beibehaltung der Straßenfunktionen erweitert werden.

Durch den Besitz am Boden, kann die Stadt festlegen, was mit ihren Bodenflächen passiert.

Für die Nutzung der Strasse als Bauland hat die Stadt Rahmenbedingungen festgelegt, die quantitative und qualitative Faktoren als Grundsätze für das Bauen auf der Strasse vorgeben:

1. 70-80 % Wohnungsbau,
davon 100% gemeinnützig.
Vermietung zur Kostenmiete
2. Ökologische Bauweise,
mind. Minergie Eco+
3. Kein mit dem Neubau
verbundener Abriss
4. geringer Wohnflächenverbrauch

Rechtliche Auslegung der Strasse festaeleat im PBG

(1,

700.1

Planungs- und Baugesetz (PBG)

⁴ Die Absätze 1 und 2 gelten sinngemäss auch für die Ausführung von Bauarbeiten.

⁵ Mit der Baubewilligung kann verlangt werden, dass der Baustellenverkehr über bestimmte Verkehrswege erfolgt. Auf Begehren einer voraussichtlich betroffenen Nachbargemeinde bedarf die Bewilligung insoweit der Genehmigung durch die zuständige Direktion^{51, 56}

§ 227. ¹ Unzulässig sind Betriebe, die nach ihrer Zweckbestimmung auf dauernde und dicht aufeinanderfolgende Schwertransporte angewiesen sind, wenn ein solcher Verkehr im Einzugsbereich der Anlage durch vorwiegend zu Wohnzwecken beworbene Bauzonen führen muss und auf diese in unzumutbarer Weise einwirkt.

² Der baurechtliche Entscheid über solche Betriebe bedarf auf Begehren einer voraussichtlich vom Verkehr betroffenen Gemeinde der Genehmigung durch die zuständige Direktion.^{51 27}

§ 228. ¹ Grundstücke, Bauten, Anlagen, Ausstattungen und Aus-
rüstungen sind zu unterhalten. Es dürfen weder Personen noch das
Eigentum Dritter gefährdet werden.

² Durch Unterteilung von Grundstücken dürfen keine den Bauvorschriften widersprechende Verhältnisse geschaffen werden.

§ 229. ¹ Jeder Grundeigentümer ist berechtigt, Nachbargrundstücke zu betreten und vorübergehend zu benutzen, soweit es, Vorbereitungs- handlungen eingeschlossen, für die Erstellung, die Veränderung oder den Unterhalt von Bauten, Anlagen, Ausstattungen und Ausrüstungen nötig ist und soweit dadurch das Eigentum des Betroffenen nicht un- zumutbar gefährdet oder beeinträchtigt wird.

² Dieses Recht ist möglichst schonend und gegen volle Entschädigung auszuüben.

§ 230.²⁷ ¹ Die Inanspruchnahme ist dem Betroffenen vom Ansprecher genau und rechtzeitig schriftlich mitzuteilen.

² Stimmt der Betroffene innert 30 Tagen seit der Mitteilung nicht zu oder einigen sich die Beteiligten über die Entschädigung nicht, entscheidet auf Begehren des Ansprechers die örtliche Baubehörde in raschem Verfahren über die Zulässigkeit des Begehrens und über die Entschädigung.

§ 231. ¹ Für die Inanspruchnahme öffentlichen Grundes mit Einschluss des Erdreichs und der Luftsäule zu privaten Zwecken bedarf es je nach den Umständen einer Bewilligung oder Konzession.

² Die Inanspruchnahme ist zu entschädigen, soweit sie nicht nach planungsrechtlichen Festlegungen und Bestimmungen vorgeschrieben oder erlaubt ist.

50

(2,

Die Anwendung der Konzession auf den Straßenraum kommt der Stadt auch aus ökonomischer Sicht entgegen, denn die Strasse trägt auf dem Bodenmarkt bisher nicht auf. Sie galt nicht als Bauland und hat die bodenpreiseliche Entwicklung nur indirekt beeinflusst.

Daher gab es bisher kein Angebot und keine Nachfrage, sodass der Boden der Strassenraum auch keinen Preis hatte. Da der Strassenraum nun als Bauland mit Sonderbewilligung im Markt auftritt, vermehrt die Stadt Zürich nicht nur ihre bisher unvermehrten Bodenreserven, sondern kapitalisiert deren Nutzung zusätzlich.

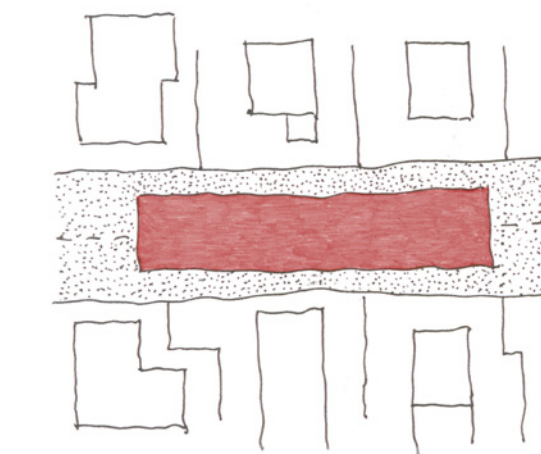
Dafür hat sie das Instrument der Gebührenordnung, welches als fester Bestandteil der Konzession im §231 2 PBG verankert ist.

Gebühr und städtische Einnahmen

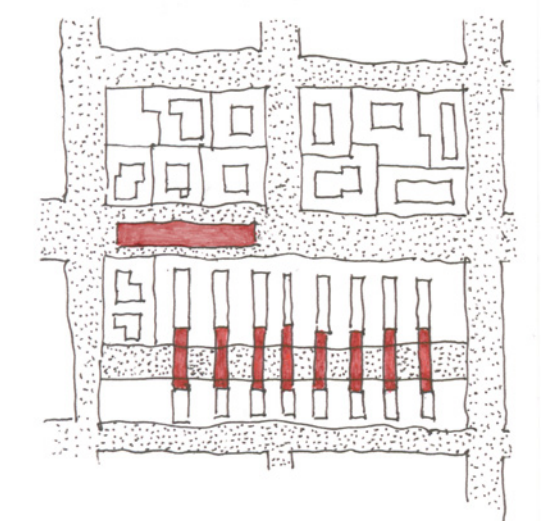
(3)

Die Strasse tritt also als Bodenpolitisches Instrument auf:

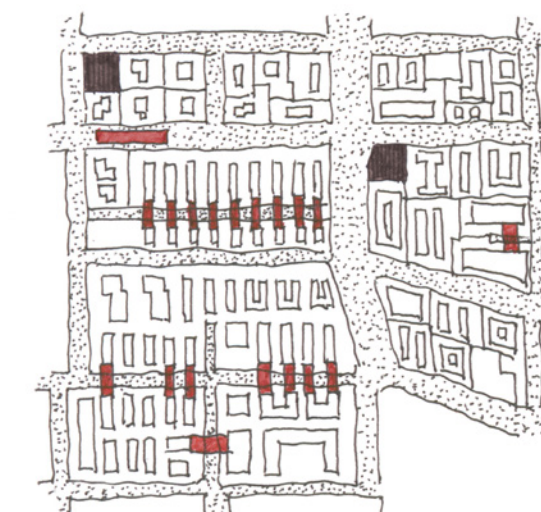
1. Zur unmittelbaren Verdichtung der städtischen Flächen und einem zunehmend gemeinwohlorientierten Fokus.
2. Zum langfristigen Ausbau der städtischen Bodenflächen, durch den Ankauf neuer Parzellen mit den durch die Verdichtung erwirtschafteten Geldern.



Die Stadt schafft Baurecht
auf ihren Strassen



Bebauende Akteur:innen zahlen Konzessionsgebühren für die Nutzung



*In den Bodenfond einbezahlte Gelde
sind verpflichtend für
Bodenkäufe einzusetzen*

Der Bodenfond

Als die Stadt die Möglichkeiten geschaffen hat, über die Strasse zu bauen – beziehungsweise den Luftraum über der Strasse baulich zu nutzen – hat die Familienheimgenossenschaft der Stadt Zürich die Chance ergriffen, das Quartier der Gartenstadt-Einfamilienhäuser in Fluntern zu verdichten, ohne dabei massgeblich in den Bestand einzugreifen. Um dem starken Verdichtungsdruck, der auf diese typischen alten Zürcher Genossenschaftstypologien ausgeübt wird und der nicht selten mit deren vollständigem Abriss und Ersatz durch Neubauten einhergeht, zu entkommen, wurde hier das Prinzip der Nachverdichtung durch Kopfbauten zur Verknüpfung der parallel entlang der Strassen stehenden Zeilenbauten des Bestandes gewählt.

Erst durch die Umwidmung der Strasse zu Bauland, wird zusätzliches Verdichtungspotential auf angrenzenden Parzellen sichtbar, dass die Genossenschaft für sich nutzen will. Mit dem Raumprogramm für diese Erweiterung hat sich die Genossenschaft zur Aufgabe gemacht eine grössere Wohnungsvielfalt und die Durchmischung unterschiedlicher Wohnungstypen zu schaffen, um damit auf veränderte Wohnmodelle und den wachsenden Wohnungsbedarf von alleinlebenden, älteren oder einkommensschwachen Personen mit kleinmassstäblichen Wohnungstypologien zu reagieren, um so den Wohnflächenverbrauch pro Person auch langfristig niedrig halten zu können.

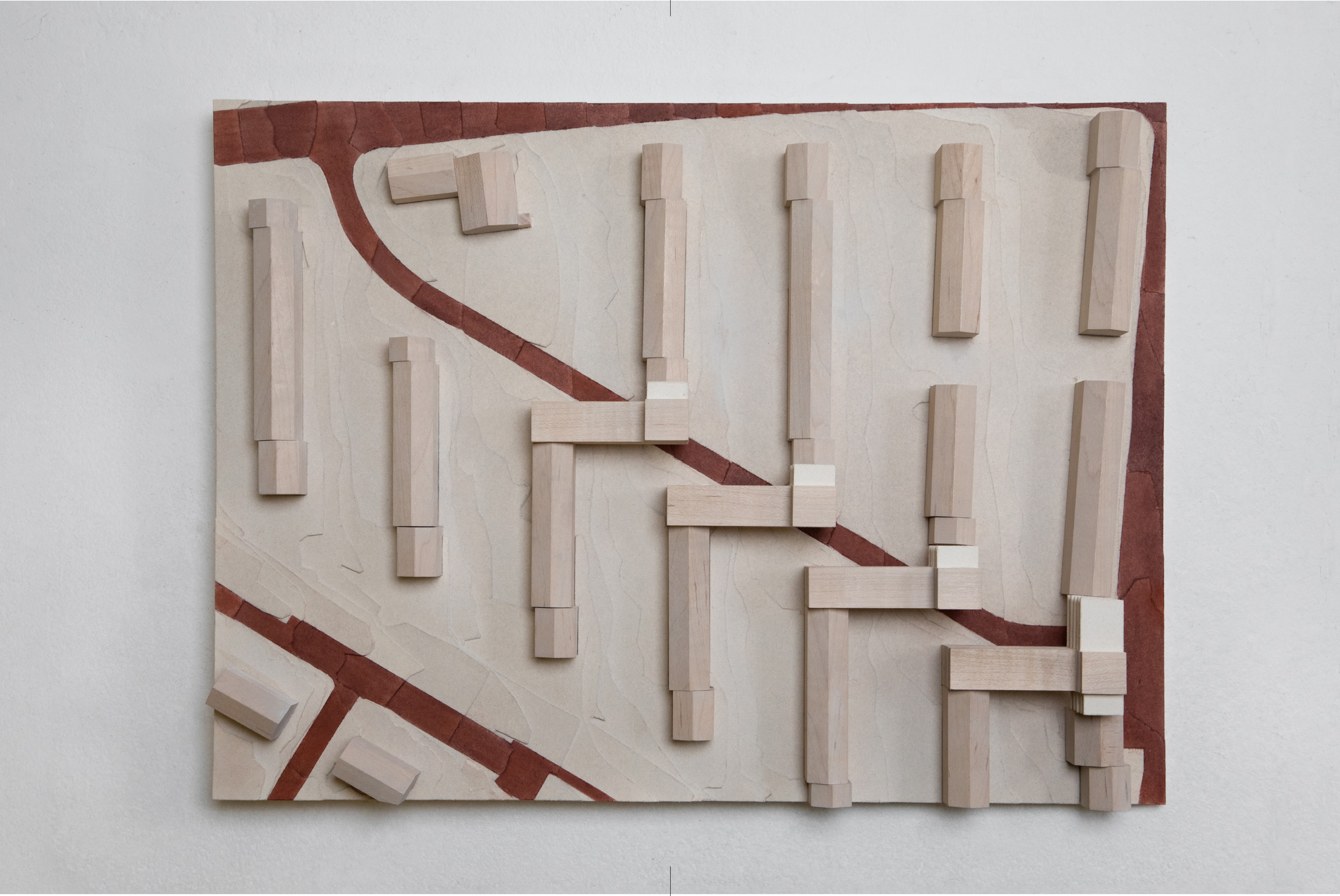
Quer zu den bestehenden Gebäudezeilen wurden neue Riegel eingefügt, die die Strasse partiell überbauen. Deren Treppenhäuser und Erschliessungsflächen sind miteinander verknüpft, sodass alle Neubaukörper räumlich und funktional miteinander vernetzt sind. Durch die orthogonale Einfügung in den der Strasse folgenden Bestand, ergeben sich nord-süd ausgerichtete Wohnungsbauten, die den Strassenraum überdecken und im darüber liegenden Luftraum beides schaffen: kompakte Appartements für Genossenschaftler:innen und Orte an der Sonne für die Quartiersbewohner:innen auf den Dachflächen der Neubaukörper.

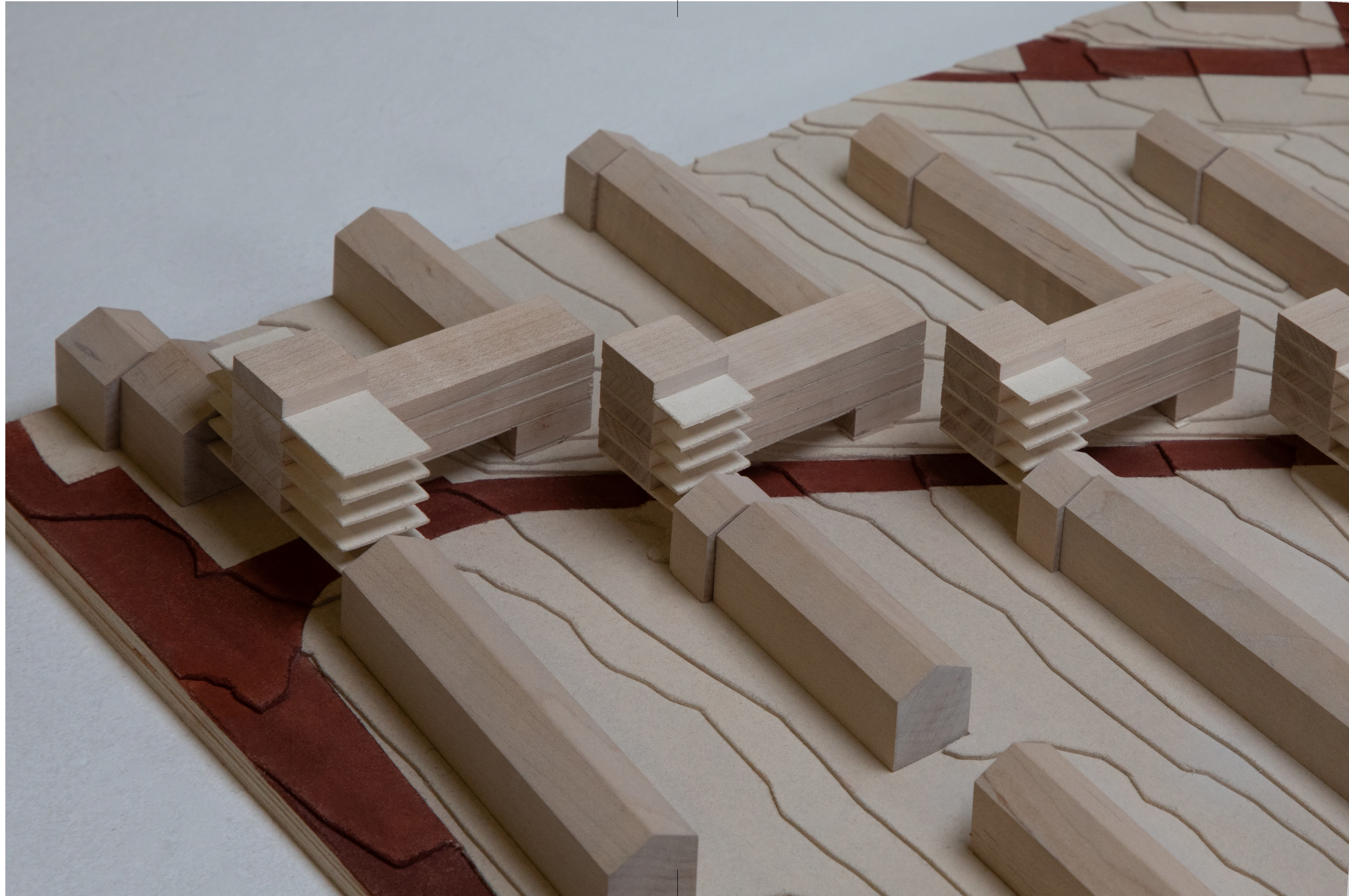
Die bestehende Aufenthaltsstrasse mit Tempo 20 km/h hat die Stadt Zürich funktional erhalten und durch erweiterte Aufenthaltsqualitäten ergänzt. Die Neubaukörper beherbergen im Erdgeschoss öffentliche Nutzungen, deren Angebot sich vorrangig an die Quartiersbewohner:innen richtet: Mit einer Quartiersküche, dem Angebot zur Kinderbetreuung und anmietbaren Veranstaltungsräumen sowie anmietbaren Büro- und Atelierflächen stehen den Bewohner:innen hier, über die kompakten Räumlichkeiten der eigenen Wohnung hinaus, Möglichkeiten zur Erweiterung des Raumangebots zur Verfügung.

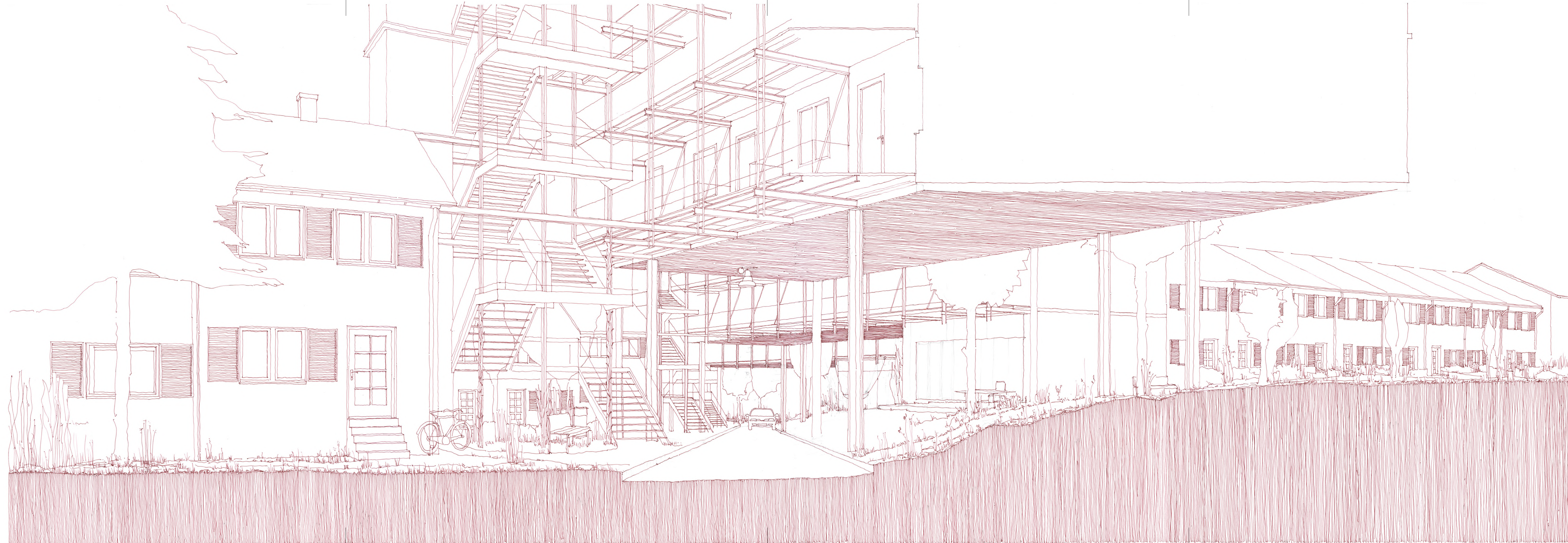
Bernhad-Jaeggli-Weg, Bodenpreiskarte



Bernhad-Jaeggli-Weg, Modell









Besonderes Potenzial der Überbauung von Strassen sieht die Stadt Zürich in den grossen Verkehrsachsen der Stadt, die besonders viel nutzbare Fläche zum Bauen über der Strasse zur Verfügung stellen. Diese profitieren strassenräumlich qualitativ durch die Überbauung, da diese den städtebaulichen Massstab reduziert und damit eine Steigerung der Aufenthaltsqualitäten im Strassenraum befördert.

Die Stadt selber hat deshalb einen Wettbewerb ausgelobt, an einem heiklen Ort: der Pfingstweidstrasse. Ein Gebiet, das wegen starker Lärmbelastung momentan noch nicht als Wohnquartier in Frage kommt.

Aus diesem Grund hat sich die Stadt Zürich dafür entschieden eine durch Überbauung angestossene Neuordnung eines Abschnitts der Pfingstweidstrasse im Bereich zwischen Hardbrücke und dem Toni Areal zu realisieren. Die Architekturaufgabe dieses Wettbewerbs war es, ein Quartiersgebäude zu entwickeln, das die Fahrbahnen der Bern-Basel-Schnellverbindung und des Direktzubringers der Zürcher Innenstadt unter seine Fittiche nimmt und so dem Lärmproblem entgegenwirkt.

Das Raumprogramm für den Wettbewerb umfasst neben gemeinnützigem Wohnungsbau auch öffentliche Bildungs- und Kultureinrichtungen, wie eine Schule, eine Kindertagesstätte und Räume für die Gemeinschaft sowie anmietbare Flächen für Veranstaltungen, um so dem durch mehr Bewohner:innen am Ort ebenfalls steigenden Bedarf an sozialer Infrastruktur Rechnung zu tragen. Die Dachfläche steht als städtischer Aussenraum der Stadtöffentlichkeit zur Verfügung.

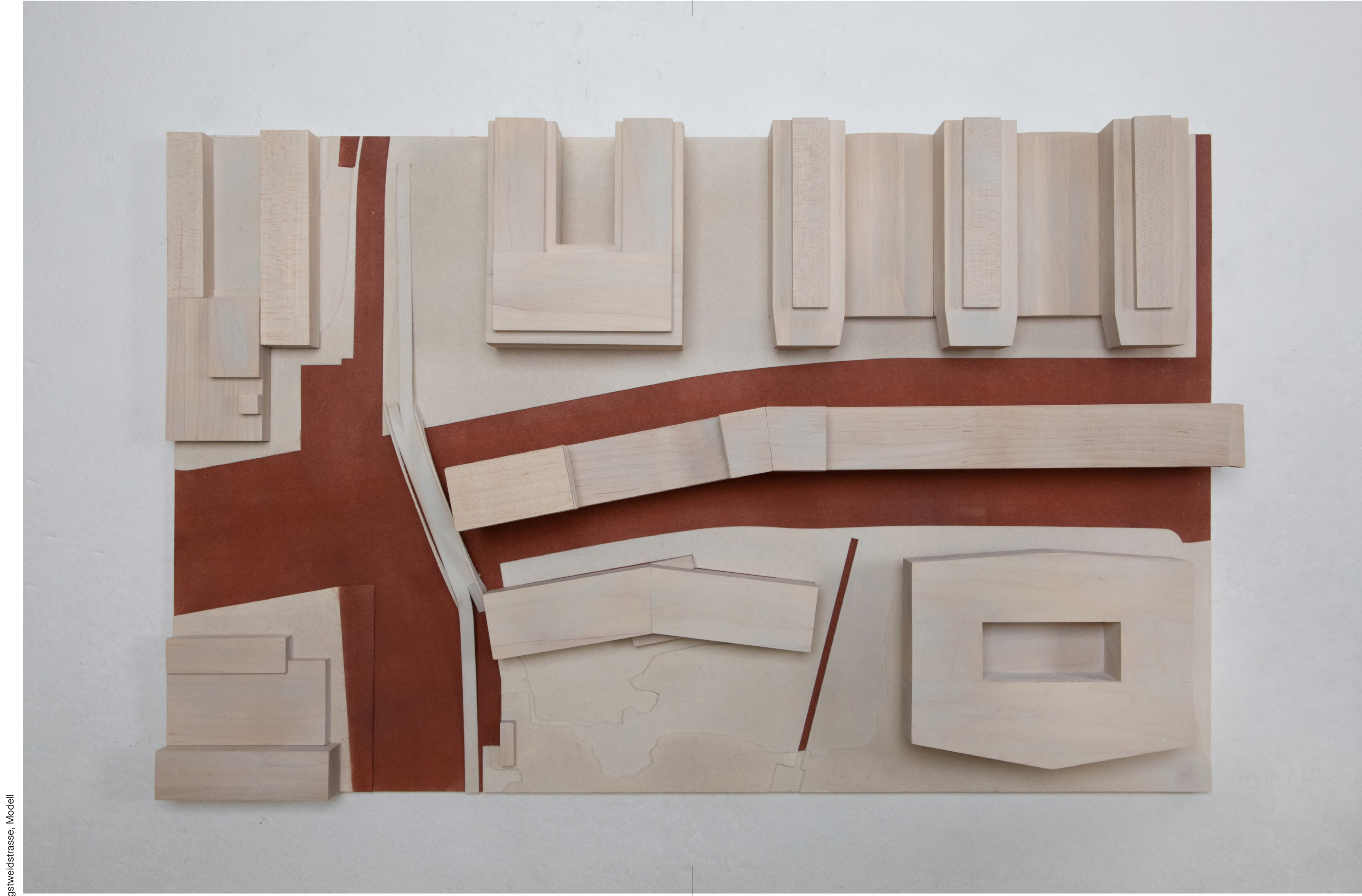
Ein Zürcher Architekturbüro hat den Wettbewerb gewonnen und die bestehende Strasse in zwei kleinere, massstabsgerechtere Quartierstrassen gegliedert und deren Binnenflächen für die Realisierung des Neubaus inmitten des vormaligen Strassenraums genutzt.

Erst die Überbauung selbst ermöglicht es, aufgrund der Einhausung der Schnellstrassen mittels der hochbaulichen Intervention die Lärmschutzproblematik zu beheben und so mit dem Errichten eines Wohnungsbaus den Standort überhaupt erst als einen Ort für Wohnungsbauten zu qualifizieren. Die Unterteilung des übergrossen, an der Massstäblichkeit der vormaligen industriellen Nutzung dieses Stadtteils orientierten Verkehrsraums in zwei separate, durch den langen, der Strasse folgenden Wohnungsbaukörper getrennte Strassen, überzeugten die Jury. Die Trennung der grossen Verkehrsachse in zwei kleinere Strassen zu beiden Seiten des neuen Quartiersgebäudes ermöglicht es überdies im Strassenraum den Fuss- und Veloverkehr zu priorisieren und diesem durch entsprechende Verkehrs- und Freiflächengestaltungen adäquat Raum geben.

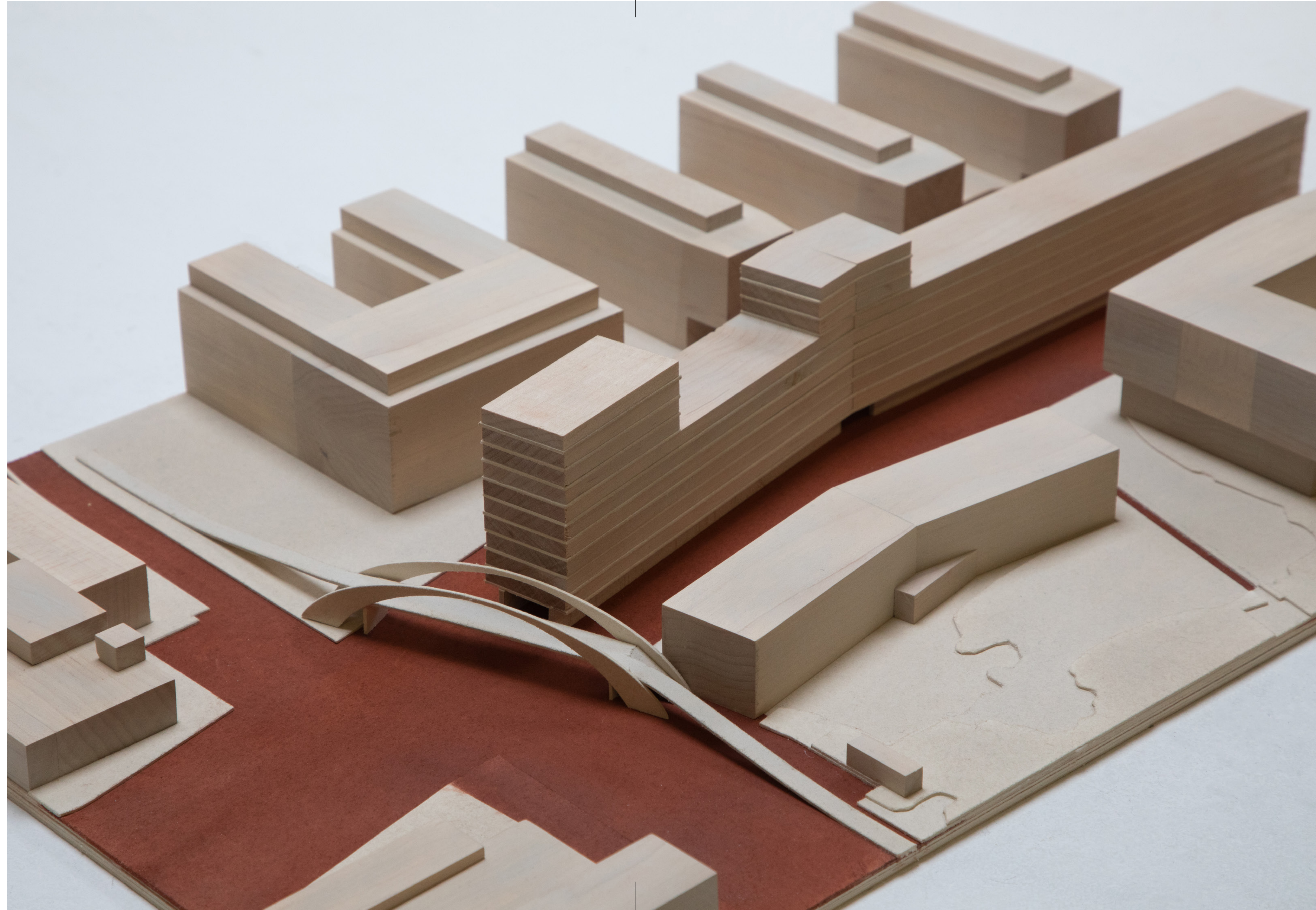
Die differenzierte Gliederung des Strassenraumes, das Separieren unterschiedlicher Verkehrsarten und das Schaffen öffentlicher, gemeinwohlorientierter Nutzungen im Haus mit besonderem Schwerpunkt auf der öffentlichen Nutzung der Dachflächen führt Lebens- und Aufenthaltsqualitäten ein, die diesem Ort bisher fehlten. Von dieser Transformation des Stadtraums und dem durch die Architektur geschaffenen baulichen Lärmschutz profitiert nicht nur der Neubau des Quartiershauses selbst, sondern ebenso das umliegende Quartier: Indem der Strassenraum qualitativ aufgewertet und die intensive Verkehrsbelastung überbaut wird, ergibt sich die Möglichkeit um diesen gewissermassen als Katalysator für die weitere Stadtentwicklung fungierenden Neubau ein wohn- und lebensqualitativ hochwertiges Quartier zu prägen, das auch in den angrenzenden Arealen Anreiz zur Schaffung von mehr Wohnraum führen kann.

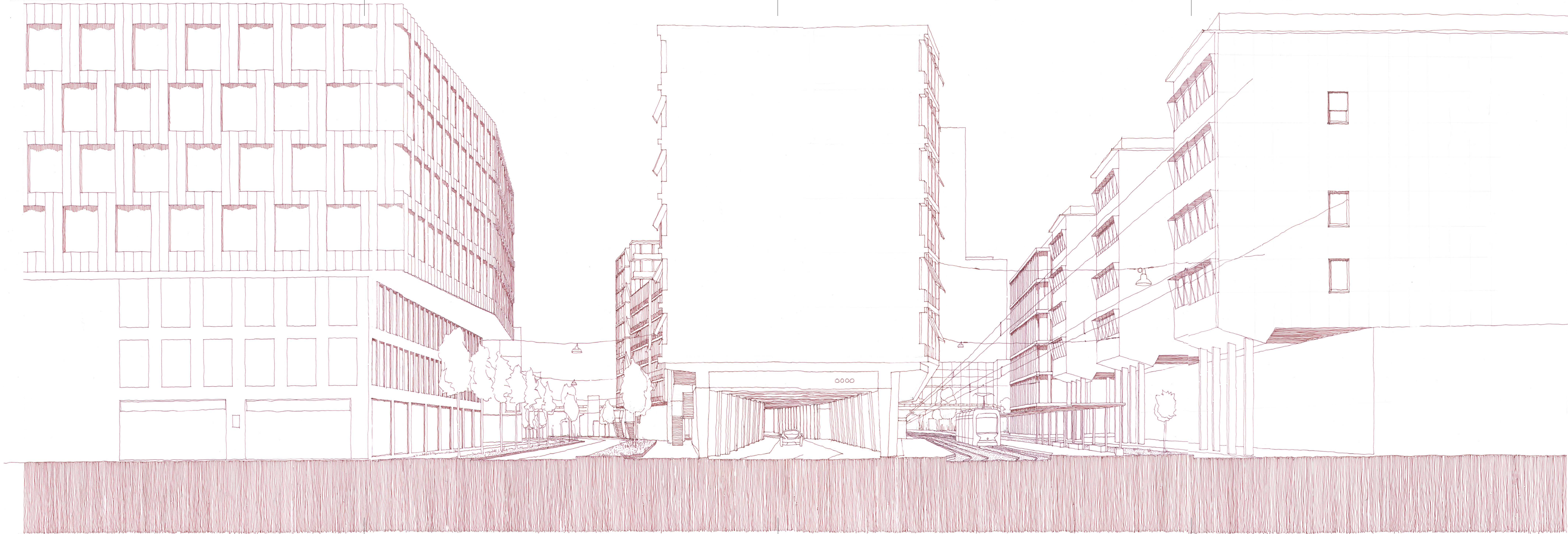


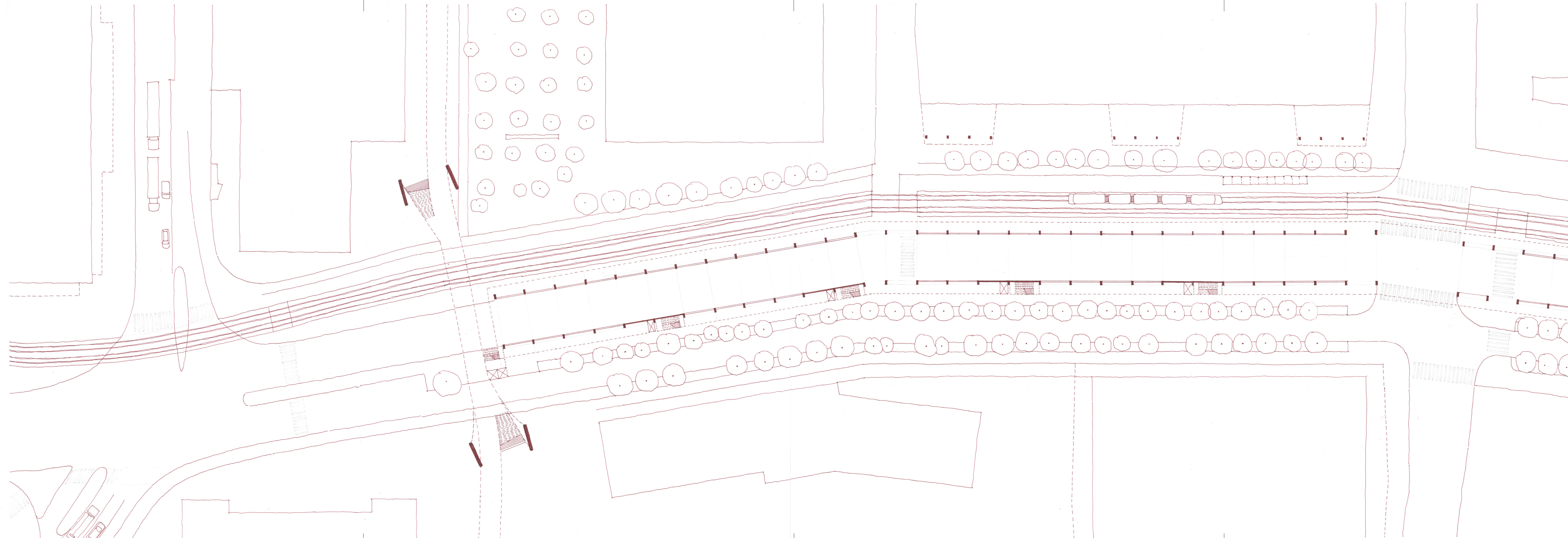
Pfingstweidstrasse, Bodenpreiskarte



Pfingstweidstrasse, Modell







Bei der Untersuchung der Strasse sind der Stadt Zürich einige Orte aufgefallen, bei denen die Strasse direkt an städtische Parzellen angrenzt und bei denen deshalb eine Verbindung der Parzelle mit dem Strassenraum möglich ist. Wenngleich manche die Parzellen an sich – aus platztechnischer und ökonomischer Sicht – nicht unbedingt für eine Bebauung geeignet sind, so verändert sich diese Einschätzung, sobald die Parzellen und der angrenzende Strassenraum zusammengefasst werden.

Ein solcher Ort findet sich an der Uraniastrasse: Hier forderte ein von der Stadt ausgeschriebener Wettbewerb die Planer:innen auf sich mit der vorhandenen Topografie auseinanderzusetzen und das Gelände des Lindenhofs mit einer Überbauung der Strasse zu verbinden. Für die hochbauliche Intervention an diesem Ort sah die Stadt öffentlich wirksame Nutzungen im Erdgeschoss und gemeinnützigen Wohnungsbau in den Geschossen darüber vor. Auch ein Schulhaus sollte auf dem Areal entstehen.

Ein internationales Architekturbüro entschied den Wettbewerb für sich. Mit einem Entwurf, der das Schulhaus zum Spielplatz und der Liegewiese am Lindenhof hin orientiert, die Binnenräume der Gebäude differenziert gliedert und so gleichermassen neue Qualitäten im Stadtraum wie ein umfängliches Raumangebot gemeinwohlorientierter Nutzungen in der neubaulichen architektonischen Ergänzung schafft. Die Dachflächen der Wohngebäude, die sich mit dem Schulhaus und den gegliederten Außenräumen zu einem städtebaulichen Ensemble fügen, sind als neue Limmatterrasse für die Öffentlichkeit zugänglich. Die Architektur der Ergänzung reagiert auf den baulichen Kontext und gleicht sich an die Gestaltungssprache des umliegenden Gebäudebestandes an.

Da Parzelle und Strasse durch diese Umdeutung der Strasse nicht länger unterschiedliche Grössen verschiedener bauplanungsrechtlicher Einordnung bilden, entsteht die Möglichkeit, diese als baurechtlich gleichwertig zu betrachten und damit neue Möglichkeiten für die gestalterische Überformung des städtebaulichen Gefüges zu eröffnen. Vormalis gegebene Baulinien oder einzuhaltende Abstandsflächen zum Strassenraum werden damit hinfällig und es besteht die Gelegenheit stadträumliche Situationen entsprechend der heutigen Entwicklungsanforderungen an die Stadt gegebenenfalls neu zu denken.

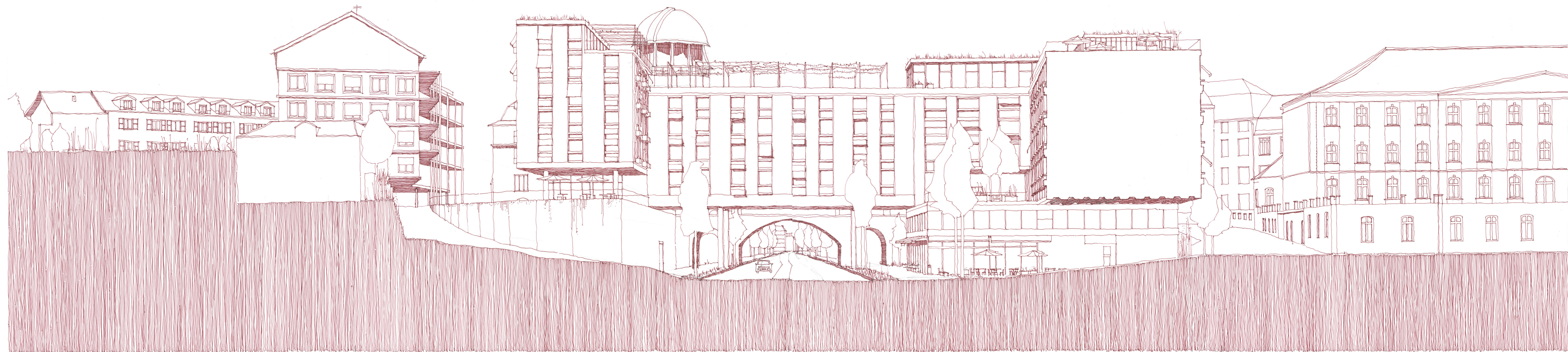
Uraniastrasse, Bodenpreiskarte

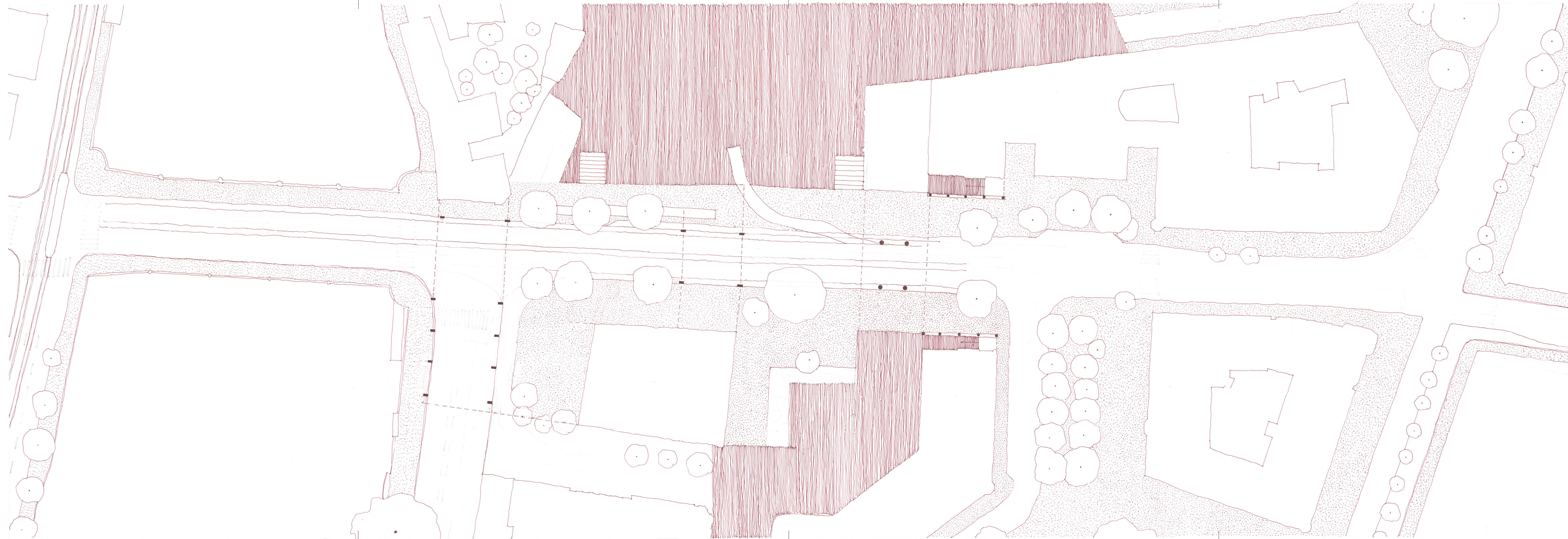


Uraniastrasse, Modell









Rechtliche Grundlagen

PBG

Sondergebrauchsreglement

Konzessionsgesuch

Gebührenordnung

700.1		Planungs- und Baugesetz (PBG)
		⁴ Die Absätze 1 und 2 gelten sinngemäss auch für die Ausführung von Bauarbeiten.
		⁵ Mit der Baubewilligung kann verlangt werden, dass der Baustellenverkehr über bestimmte Verkehrswege erfolgt. Auf Begehren einer voraussichtlich betroffenen Nachbargemeinde bedarf die Bewilligung insoweit der Genehmigung durch die zuständige Direktion ^{51, 26}
2. Betriebe mit Schwertransporten		§ 227. ¹ Unzulässig sind Betriebe, die nach ihrer Zweckbestimmung auf dauernde und dicht aufeinanderfolgende Schwertransporte angewiesen sind, wenn ein solcher Verkehr im Einzugsbereich der Anlage durch vorwiegend zu Wohnzwecken beworbene Bauzonen führen muss und auf diese in unzumutbarer Weise einwirkt.
		² Der baurechtliche Entscheid über solche Betriebe bedarf auf Begehren einer voraussichtlich vom Verkehr betroffenen Gemeinde der Genehmigung durch die zuständige Direktion ^{51, 27}
II. Unterhalt und Parzellierung		§ 228. ¹ Grundstücke, Bauten, Anlagen, Ausstattungen und Ausrüstungen sind zu unterhalten. Es dürfen weder Personen noch das Eigentum Dritter gefährdet werden.
		² Durch Unterteilung von Grundstücken dürfen keine den Bauvorschriften widersprechende Verhältnisse geschaffen werden.
F. Inanspruchnahme von Drittgrundstücken		§ 229. ¹ Jeder Grundeigentümer ist berechtigt, Nachbargrundstücke zu betreten und vorübergehend zu benutzen, soweit es, Vorbereitungshandlungen eingeschlossen, für die Erstellung, die Veränderung oder den Unterhalt von Bauten, Anlagen, Ausstattungen und Ausrüstungen nötig ist und soweit dadurch das Eigentum des Betroffenen nicht unzumutbar gefährdet oder beeinträchtigt wird.
I. Von Nachbargrundstücken		² Dieses Recht ist möglichst schonend und gegen volle Entschädigung auszuüben.
1. Umfang		
2. Verfahren		§ 230. ²⁷ ¹ Die Inanspruchnahme ist dem Betroffenen vom Ansprecher genau und rechtzeitig schriftlich mitzuteilen.
		² Stimmt der Betroffene innert 30 Tagen seit der Mitteilung nicht zu oder einigen sich die Beteiligten über die Entschädigung nicht, entscheidet auf Begehren des Ansprechers die örtliche Baubehörde in raschem Verfahren über die Zulässigkeit des Begehrens und über die Entschädigung.
II. Von öffentlichem Grund		§ 231. ¹ Für die Inanspruchnahme öffentlichen Grundes mit Einschluss des Erdreichs und der Luftsäule zu privaten Zwecken bedarf es je nach den Umständen einer Bewilligung oder Konzession.
		² Die Inanspruchnahme ist zu entschädigen, soweit sie nicht nach planungsrechtlichen Festlegungen und Bestimmungen vorgeschrieben oder erlaubt ist.
50		

	Stadt Zürich	722.150
Sondergebrauchsreglement der Stadt Zürich (SGR)		
Stadtratsbeschluss vom 2. April 2008		
Der Stadtrat erlässt, gestützt auf § 231 Abs. 1 und 4 des Gesetzes über die Raumplanung und das öffentliche Baurecht (Planungs- und Baugesetz) ¹ sowie Art. 49 Abs. 1 der Gemeindeordnung der Stadt Zürich vom 26. April 1970 ² , folgendes Reglement:		
A. Zweck und Geltungsbereich		
Art. 1		
¹ Dieses Reglement regelt die bauliche Inanspruchnahme öffentlichen städtischen Grundes mit Einschluss seines Erdreichs und seines Luftraums zu privaten Zwecken.		Zweck und Geltungsbe-reich
² Vorbehalten bleiben die Vorschriften über die vorübergehende Benützung des öffentlichen Grundes zu Sonderzwecken (VBöGS) ³ und die Vorschriften über das Anbringen von Reklamanlagen im öffentlichen Grund ⁴ .		
B. Bewilligung		
Art. 2		
¹ Die bauliche Inanspruchnahme öffentlichen Grundes bedarf einer Bewilligung (Gebrauchsbewilligung oder Konzession).		Pflicht
² Änderungen an den bewilligten Bauten und Anlagen bedürfen einer neuen Bewilligung.		
Art. 3		
Lang dauernde oder intensive Beanspruchungen bedürfen einer Konzession, andere Beanspruchungen einer Gebrauchsbewilligung.		Art
Art. 4		
¹ Bewilligungen werden befristet.		Dauer
² Bei der Festlegung der Bewilligungsdauer ist die Amortisationsdauer für die bewilligten Bauten und Anlagen angemessen zu berücksichtigen.		
¹	LS 700.1	
²	AS 101.100	
³	AS 551.210	
⁴	AS 551.210	

	Stadt Zürich Tiefbauamt	Stadt Zürich Tiefbauamt Konzessionen Werdmühleplatz 3 8001 Zürich Tel. 044 412 24 99 taz-konzessionen@zuerich.ch		
Konzessionsgesuch				
Eingang:				
1. Ort des Bauvorhabens				
Adresse (Strasse / Hausnummer)	Stadtkreis:			
Grundstück(e), Katasternummer(n)	Notariat:			
2. Art der Beanspruchung				
☐ Schlitzwand ☐ Rühlwand ☐ Spundwand ☐ Erdanker ☐ Nagelwand				
☐ Fassadenisolation/gestaltung ☐ Vordach ☐ Erker ☐ Sonnenstorenelemente				
☐ Leitungen (Telefon-, EDV- und Heizleitungen) ☐ Fernmeldeanlage				
☐				
3. Bewilligung des Amts für Baubewilligungen				
Ist die entsprechende Bewilligung vorhanden? ☐ Nein ☐ Ja -> Beschluss Nr.(n)				
4. Beteiligte (Name, Vorname, vollständige Adresse mit PLZ, Telefonnummer, Sachbearbeiter; bei juristischen Personen bitte Form und Sitz der Gesellschaft angeben.)				
4.1 Gesuchsteller(in):*		☐		
4.2 Bauherrschaft:*		☐		
4.3 Grundeigentümer(in):*		☐		
1				
Tiefbauamt Eine Dienstabteilung des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements				

	Stadt Zürich	722.151
Gebührenordnung zum Sondergebrauchsreglement der Stadt Zürich (GOSGR)		
Stadtratsbeschluss vom 2. April 2008 mit Änderungen bis 12. Juli 2017 (611)		
Der Stadtrat erlässt, gestützt auf § 231 Abs. 4 des Gesetzes über die Raumplanung und das öffentliche Baurecht (Planungs- und Baugesetz) ¹ sowie Art. 49 Abs. 1 der Gemeindeordnung der Stadt Zürich vom 26. April 1970 ² und Art. 15 des Sondergebrauchsreglements der Stadt Zürich (SGR) ³ , folgende Gebührenordnung:		
A. Zweck und Gegenstand		
Art. 1 ¹ Diese Gebührenordnung regelt die Berechnung der Gebühr für die bauliche Inanspruchnahme öffentlichen städtischen Grundes mit Einschluss seines Erdreichs und seines Luftraums zu privaten Zwecken.		Zweck und Gegenstand
² Sie enthält nebst den für die Berechnung massgebenden Bestimmungen einen Bührentarif für bestimmte Beanspruchungen.		
B. Grundsätze der Gebührenberechnung		
Art. 2 ¹ Die Gebühr wird grundsätzlich als einmalige Gebühr erhoben.		Bezugsart
² Bei Bedarf, namentlich wenn für die zugestandene bauliche Nutzung unter Privatpersonen eine periodische Entschädigung üblich ist, kann eine jährlich wiederkehrende Gebühr erhoben werden.		
Art. 3 ¹ Für die Gebührenbemessung sind in billiger Weise zu berücksichtigen:		Bemessungskriterien
a. der Landwert am Ort der Benützung;		
b. das Ausmass der Beanspruchung;		
c. die Dauer der Beanspruchung;		
d. der wirtschaftliche Nutzen für die Bewilligungsnehmerin oder den Bewilligungsnehmer;		
¹ LS 700.1		
² AS 101.100		
³ AS 722.150		