Auszug aus dem Protokoll
des Regierungsrates des Kantons Zürich

Sitzung vom 5. April 2017

321. Kantonale Verkehrsbaulinien (Stand der Umsetzung von RRB Nr. 39/2010 und weiteres Vorgehen)

1. Ausgangslage

Verkehrsbaulinien dienen der Raumsicherung für bestehende und geplante Verkehrsinfrastrukturanlagen. Sie werden in der Regel parallel zum Strassenverlauf festgesetzt und definieren den Abstand von Gebäuden zum Strassenrand. Im Kanton Zürich wurden für den überwiegenden Teil der Staats- und Gemeindestrassen Verkehrsbaulinien festgesetzt.

2. Rechtsgrundlagen

Die Rechtsgrundlagen der Baulinien sind im Planungs- und Baugesetz (PBG) enthalten. Gemäss § 96 Abs. 1 PBG dienen sie, wo das Gesetz nicht etwas Besonderes vorsieht, der Sicherung bestehender und geplanter Anlagen und Flächen. Das PBG unterscheidet verschiedene Zwecke und Arten von Baulinien, wie Verkehrsbaulinien oder Baulinien für Versorgungsleitungen, Anschlussgleise oder für Fluss- und Bachkorrektionen (vgl. die Aufzählung in § 96 Abs. 2 PBG). Verkehrsbaulinien sind im Kanton Zürich die häufigste Anwendungsform von Baulinien. Wenn nachfolgend von Baulinien die Rede ist, sind damit in erster Linie Verkehrsbaulinien gemeint.

In Bezug auf die Zuständigkeit und das daraus folgende Festsetzungsverfahren unterscheidet das PBG zwischen kantonalen und kommunalen Baulinien (§ 108 PBG). An Staatsstrassen werden kantonale Verkehrsbaulinien festgesetzt. Zuständig dafür ist die Volkswirtschaftsdirektion. Baulinien an Gemeindestrassen werden durch die Gemeinden festgesetzt und von der Volkswirtschaftsdirektion genehmigt. Baulinien können auch im Quartierplanverfahren festgesetzt werden (§ 125 PBG). Auf die Wirkung der Verkehrsbaulinien haben diese unterschiedlichen Verfahren und Zuständigkeiten keinen Einfluss.

Am 14. September 2015 beschloss der Kantonsrat Anpassungen der §§ 96, 97 und 100 PBG (Vorlage zur Harmonisierung der Baubegriffe, in Kraft getreten am 1. März 2017, vgl. OS 72,52). Der Zweck der Baulinien wurde hierbei nicht wesentlich verändert, jedoch hebt die Neufassung die gestalterische Funktion im Vergleich zu den bis dahin geltenden Rechtsgrundlagen deutlicher hervor. So erwähnt die Neufassung von § 96 Abs. 1

PBG ausdrücklich, Baulinien würden auch der «baulichen Gestaltung» dienen. Zudem sind mit der Einführung der Begriffe der «projizierten Fassadenlinie» und der «vorspringenden Gebäudeteile» in § 100 PBG im Vergleich zur bisherigen Rechtslage weitergehende bauliche Massnahmen im Baulinienbereich zulässig.

Das Verhältnis zwischen gesetzlichem Strassenabstand und Baulinien ist in § 264 PBG geregelt: Demnach wird der Abstand von Gebäuden gegenüber Verkehrsanlagen in erster Linie durch Verkehrsbaulinien bestimmt. Der gesetzliche Strassenabstand kommt nur zur Anwendung, wenn Baulinien fehlen (§ 265 PBG). Dieser gesetzliche Auftrag hat für die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer verschiedene Vorteile: So steht mit der Baulinie im Vergleich zum Strassenabstand ein Instrument zur Verfügung, mit dem unerwünschte Absätze oder kleinere Verschiebungen im Verlauf der Strassengrenze ausgeglichen werden können. Zudem haben nachträgliche Änderungen im Grenzverlauf der Strasse keine Auswirkungen auf die Bebaubarkeit, solange die Baulinie bestehen bleibt, was der Rechtssicherheit dient. Schliesslich waren nach bisherigem Recht im Baulinienband weitergehende bauliche Nutzungen möglich als im Strassenabstandsbereich.

3. Aufträge gemäss RRB Nr. 39/2010: Baulinienrevision

3.1 Anlass

Baulinien als eigentümerverbindliche öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkungen sollen in den Kataster der öffentlich-rechtlichen Eigentumsbeschränkungen (ÖREBK) aufgenommen werden. Jedoch zeigte sich, dass die kantonalen Verkehrsbaulinien im letzten Jahrhundert nicht systematisch bewirtschaftet worden sind. Oft erfolgte bei Änderungen am Strassenverlauf keine Anpassung der Baulinien. Dies lag nicht zuletzt an den heutigen gesetzlichen Bestimmungen, die ein verhältnismässig aufwendiges Baulinien-Festsetzungsverfahren vorsehen und die Koordination zwischen Strassenprojekt- und Baulinienfestsetzung nicht gewährleisten.

Der Regierungsrat stellte aufgrund der getätigten Vorarbeiten in Beschluss Nr. 39/2010 fest, dass die bestehenden kantonalen Verkehrsbaulinien zu überprüfen, aufzuarbeiten und zu bereinigen sind. Ziel war es, ein vollständiges zeitgemässes Baulinienwerk zu erhalten, das inskünftig mit vernünftigem Aufwand fortlaufend bewirtschaftet werden kann und für die Betroffenen klar und einfach verständlich ist. Zudem kam der Regierungsrat zum Schluss, dass die Rechtsgrundlagen der Baulinien revidiert werden sollten, da die Verfahren aufwendig sind und die Nutzungsmöglichkeiten im Baulinienbereich erweitert werden sollten (nachfolgend: PBG-Revision).

3.2 Inhalt der Aufträge

Mit Beschluss Nr. 39/2010 legte der Regierungsrat deshalb folgendes Vorgehen fest:

Zum einen stimmte er dem Konzept der Volkswirtschaftsdirektion zu, wonach eine gesamthafte Überprüfung der Verkehrsbaulinien an Staatsstrassen im Kanton Zürich (mit Ausnahme der Städte Zürich und Winterthur) erfolgen sollte. In diesem Konzept hielt der Regierungsrat die Grundsätze, nach denen die Baulinien festgesetzt werden sollten, fest (nachfolgend: Festsetzungsgrundsätze). Für die Aktualisierung und Erfassung der Baulinien bewilligte der Regierungsrat eine gebundene Ausgabe von Fr. 3 800 000.

Zum andern beauftragte der Regierungsrat die Volkswirtschaftsdirektion, ihm in Zusammenarbeit mit der Baudirektion die erforderlichen Gesetzesänderungen vorzulegen.

3.3 Stand der Umsetzung

Ende 2016 wies die Umsetzung der beiden Aufträge folgenden Stand auf:

Die gesamthafte Überprüfung der kantonalen Verkehrsbaulinien wurde inzwischen für die überwiegende Zahl der Gemeinden (96%) abgeschlossen. Die gebundene bewilligte Ausgabe wurde dafür mit rund Fr. 2 400 000 ausgeschöpft.

Mit Beschluss Nr. 1322/2012 stimmte der Regierungsrat dem Konzept zur Revision des Planungs- und Baugesetzes im Teilbereich Bau- und Niveaulinien (nachfolgend: PBG-Revision Baulinien) zu. Die anschliessend erarbeitete Vorlage umfasste im Wesentlichen folgende Neuerungen:

- Es sollten weitergehende Nutzungen im Baulinienband als bisher zulässig sein.
- Die bauliche Nutzung von längerfristig gesicherten Trassees sollte im Vergleich zu heute intensiviert werden können.
- Die Mitwirkung der betroffenen Grundeigentümer sollte durch ein Einwendungsverfahren verbessert werden.
- Die Verfahren zur Festsetzung von Baulinien sowie von Baulinienanpassungen im Quartierplanverfahren sollten vereinfacht werden.

Mit Beschluss Nr. 424/2014 beauftragte der Regierungsrat die Volkswirtschaftsdirektion, ein Vernehmlassungsverfahren durchzuführen. Die Ergebnisse wurden in der Zwischenzeit ausgewertet. Die rund 100 Vernehmlassungen enthalten etwa gleich viele zustimmende wie ablehnende Stellungnahmen; eine klare Ablehnung oder Befürwortung einzelner Punkte der Vorlage ergibt sich daraus nicht. Unterschiedliche Einschätzungen gibt es namentlich zum Revisionsbedarf, zur zulässigen baulichen Nutzung und zur konkreten Ausgestaltung der Verfahrensbestimmungen, wobei die Eingaben eine Vereinfachung mehrheitlich begrüssen. Vereinzelte Stellungnahmen kritisieren, das Thema der baulichen Verdichtung sowie die städtischen Verhältnisse seien zu wenig berücksichtigt worden.

4. Neuere Gerichtspraxis zu Baulinien

4.1 Neuere Gerichtspraxis

Im Rahmen der gesamthaften Überprüfung der Baulinien kam es zu verschiedenen Gerichtsverfahren. Wegleitend sind insbesondere die Urteile des Verwaltungsgerichts VB 2013.00394 vom 3. April 2014 und VB. 2015.00619/00711 vom 13. Juli 2016, mit denen die Festsetzungen kantonaler Verkehrsbaulinien aufgehoben wurden. Ein Weiterzug an das Bundesgericht, um eine höchstrichterliche Klärung der unterschiedlichen Rechtsauffassungen herbeizuführen, war nicht erfolgreich, da das Bundesgericht dem Kanton Zürich die Legitimation zum Weiterzug absprach (Urteil des Bundesgerichts 1C_311/2014 vom 24. November 2014 zum Verwaltungsgerichtsurteil VB 2013.00394 vom 3. April 2014).

4.2 Festsetzungsgrundsätze und entsprechende Gerichtspraxis

Gemäss § 98 PBG sind Baulinien so festzusetzen, dass sie den Bedürfnissen beim voraussichtlichen Endausbau der betreffenden Anlagen genügen. Weitere Vorgaben zum Mass der Baulinie macht das PBG nicht. Die Festsetzungsgrundsätze für Verkehrsbaulinien gemäss RRB Nr. 39/2010 sollten sicherstellen, dass die Sicherung des kantonalen Strassenraums in allen Gemeinden nach einheitlichen Kriterien erfolgt. Allerdings kommt den Festsetzungsgrundätzen in der Gerichtspraxis kaum Bedeutung zu. Insgesamt verlangt diese eine ausgeprägte Einzelfallbetrachtung und gewichtet dies höher als eine einheitliche Praxis im Kanton Zürich. Nachfolgend werden die wichtigsten Inhalte der Festsetzungsgrundsätze und die neuere Gerichtspraxis dazu zusammengefasst:

– Gemäss Festsetzungsgrundsätzen sollte eine bestehende Bebauung nicht zurückgedrängt, sondern im Zuge der Erneuerung der Bausubstanz auf einen verhältnismässigen und zweckmässigen Abstand zurückgesetzt werden, wo dies nötig ist. Der Kanton machte Baulinien bisher nicht von einem Zeithorizont abhängig, in dem diese Wirkung erwartungsgemäss eintritt. Baulinien wurden somit auch als ein sehr langfristiges Instrument angesehen. Demgegenüber geht die neuere Gerichtspraxis von einem kürzeren zeitlichen Horizont aus. Dies ist namentlich von Bedeutung, wenn bestehende Gebäude durch eine neue Baulinie «angeschnitten» werden. In diesen Fällen erachtet die Gerichtspraxis den Eingriff nur als geeignet, wenn mit einer Erneuerung der Bausubstanz innert 15–20 Jahren zu rechnen ist. Ist nicht innerhalb dieses Zeithorizonts mit einer der Baulinie entsprechenden Neuüberbauung zu rechnen, erachtet das Verwaltungsgericht die Baulinienfestsetzung als unzulässig. Nach welchen objektiven Kriterien mit einer Erneuerung zu rechnen ist, geht aus der Gerichtspraxis nicht hervor.

- Gemäss den Festsetzungsgrundsätzen ist an ausgebauten Strassen grundsätzlich ein Baulinienmass von 6 m ab Strassengrenze festzusetzen. Dieses Mass orientiert sich am Strassenabstand gemäss § 265 PBG und sichert erfahrungsgemäss genügend Raum an einer Staatsstrasse. Zudem wurde es in der langjährigen Gerichtspraxis grundsätzlich als Standardmass anerkannt. Gemäss der neueren Gerichtspraxis ist im bebauten Gebiet das Grundmass von 6 m zulässig, wenn mit der Erweiterung eines Baulinienperimeters keine oder nur vereinzelte Gebäude neu von einer Baulinie angeschnitten werden. Soweit Gebäude angeschnitten werden, stellt die Gerichtspraxis dieses Mass infrage, selbst wenn die betroffenen Grundstücke trotz 6 m Baulinie gleich gut überbaubar bleiben. Kriterien zur Bestimmung eines geeigneten Abstands gibt die Gerichtspraxis nicht an, vielmehr hebt sie die Bedeutung einer Einzelfallbetrachtung hervor.
- Bei ungenügend ausgebauten Strassen ist gemäss Festsetzungsgrundsätzen der erforderliche zusätzliche Raum zu sichern. Die Gerichtspraxis lässt die Sicherung von Raum für künftige Vorhaben zu, verlangt in diesen Fällen jedoch ein sogenanntes generelles Projekt. Diese Rechtsprechung gilt auch für die Erstellung eines Trottoirs entlang der Staatsstrasse gemäss den kantonalen Richtlinien (Ausbaustandards für Staatsstrassen), selbst wenn dort der Verlauf und der beanspruchte Raum ohne generelles Projekt bereits bekannt sind.
- Gemäss §§ 50 und 50a PBG sind die Gemeinden in Kernzonen und Quartiererhaltungszonen zu detaillierten Regelungen zur Erhaltung schutzwürdiger Bausubstanz und des Ortsbilds befugt. Zudem können die Gemeinden in Zentrumszonen gemäss § 51 PBG Regelungen zur verdichteten Bebauung erlassen. Diese kommunalen Vorschriften beeinflussen den Abstand von Bauten und Anlagen zu Staatsstrassen. Gemäss den Festsetzungsgrundsätzen treten die allgemeinen Grundsätze zur Festsetzung der Baulinien in diesen Fällen hinter die orts- und städtebaulichen Interessen zurück. Auf die Festsetzung von Baulinien sollte in diesen Zonen verzichtet werden bzw. die bestehenden Baulinien sollten aufgehoben werden, wo die Gemeinden entsprechende kommunale Festsetzungen erlassen hätten. Die Gerichtspraxis weist darauf hin, auch in den genannten Zonen müsse eine Einzelfallbetrachtung erfolgen. Eine allgemeine Aufhebung wird nicht gestützt.

Zusammengefasst verlangt die neuere Gerichtspraxis im Vergleich zur bisherigen Praxis eine deutlich verstärkte Einzelfallbetrachtung, insbesondere wenn es um eine Vergrösserung des Baulinienperimeters zuungunsten von Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern geht. Zudem sind die Anforderungen im Vergleich zur bisherigen Praxis erhöht, wenn Gebäude neu durch Baulinien angeschnitten werden. Diese Gesichtspunkte der Gerichtspraxis führen zu einem grösseren Aufwand für die Aus-

arbeitung der planerischen Grundlagen, da deren Konkretisierungsgrad erhöht werden muss. Zudem setzen sie eine intensivere Auseinandersetzung mit dem angemessenen Abstand vor Ort voraus. Sodann geht die neuere Rechtsprechung von einem geringeren zeitlichen Realisierungshorizont von 15 bis 20 Jahren aus. Schliesslich lässt sie offen, welcher örtliche Betrachtungsperimeter bei einer einzelfallbezogenen Beurteilung zweckmässig ist und nach welchen Kriterien ein sachgerechter Abstand der Bebauung zur Strassengrenze zu bestimmen ist.

Insgesamt stellt die neuere Gerichtspraxis das Instrument der Verkehrsbaulinie in seiner bisherigen Ausprägung grundsätzlich infrage. Dies führt zu erheblichen Unsicherheiten im Umgang mit Verkehrsbaulinien.

5. Grundsätzliche Überprüfung des Instruments Verkehrsbaulinie

5.1 Anlass

Aufgrund der dargelegten neueren Gerichtspraxis und den sich daraus ergebenden Unsicherheiten kann nicht unbesehen an den bisherigen Festsetzungsgrundsätzen festgehalten werden.

In den letzten Jahren haben sich zudem gewisse Rahmenbedingungen geändert. So wurde ein Teil der für Baulinien einschlägigen gesetzlichen Grundlagen seit dem RRB Nr. 39/2010 angepasst, um die Vorlage «Harmonisierung der Baubegriffe» umzusetzen (vgl. vorne Ziff. 2). Zudem kommt der Siedlungsentwicklung nach innen heute eine grössere Bedeutung zu, was auch bei der Festsetzung von Baulinien zu beachten ist.

Die erwähnten Unsicherheiten und die veränderten Rahmenbedingungen machen es erforderlich, das Instrument Baulinie grundsätzlich zu prüfen. Ziel dieser Überprüfung ist, Klarheit darüber zu erlangen, wie dieses Instrument künftig eingesetzt werden soll und wo es gegebenenfalls durch andere Instrumente zu ersetzen ist. Zudem soll die Abstandsregelung zur Strasse inskünftig möglichst einfach und für die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer transparent erfolgen. Die eingangs erwähnte Feststellung, dass das Verfahren zur Baulinienfestsetzung vereinfacht werden sollte, hat nach wie vor Bestand.

5.2 Fragestellung

Bei dieser grundsätzlichen Überprüfung ist von der Frage auszugehen, welche Funktionen dem Abstand zwischen Strasse und Gebäuden zukommen sollen. Daraus lässt sich ableiten, welcher Abstand angemessen ist bzw. nach welchen Kriterien sich dieses Mass bestimmen lässt. Aus diesen Erkenntnissen wird abzuleiten sein, welche Instrumente und Verfahren zweckmässig sind, um den Raum zwischen Strasse und Gebäuden zu gestalten. Dies könnten sowohl Bauvorschriften sein, die das Abstandsmass bestimmen, als auch Baulinien oder andere raumplanerische Instrumente. Daraufhin wird sich zeigen, ob Anpassungen des PBG erforderlich sind.

Das Instrument Verkehrsbaulinie hat sich seit Jahrzehnten eingespielt. Jedoch ist die grundsätzliche Überprüfung aufgrund der ergangenen Rechtsprechung ergebnisoffen anzugehen. Dabei sind namentlich folgende Gesichtspunkte zu prüfen:

– Es ist herauszuarbeiten, welche Raumbedürfnisse sich aufgrund der Verkehrsinfrastrukturanlagen sowie der Verkehrssicherheit und welche sich aufgrund ortsplanerischer Bedürfnisse ergeben. Unterschiedliche Verkehrsinfrastrukturanlagen und bauliche Gegebenheiten erfordern eine differenzierte Bestimmung des Abstands zwischen Verkehrsinfrastruktur und Bebauung. So stehen beispielsweise in einer dicht bebauten Kernzone mit hohem Verkehrsaufkommen andere Bedürfnisse im Vordergrund als in einem Einfamilienhausquartier mit wenig Verkehrsaufkommen.
– Dem ortsplanerischen Gesichtspunkt ist heute grössere Bedeutung als früher beizumessen, da die Siedlungsentwicklung nach innen gefördert werden soll und die bauliche Entwicklung zu einem Grossteil im bereits bebauten Gebiet stattfindet. Damit steigen die Anforderungen an die Bemessung des Abstands zwischen Verkehrsinfrastruktur und Bebauung sowie die Koordination verschiedener Ansprüche an den gleichen Raum.
– Für die Gesichtspunkte «Sicherung der Verkehrsinfrastruktur» und «Ortsplanung» sind nicht immer die gleichen Behörden zuständig; bei einer Baulinienfestsetzung sind jedoch beide Gesichtspunkte zu berücksichtigen, was eine Abstimmung erforderlich macht. Dies ist insbesondere bei der Festsetzung kantonaler Verkehrsbaulinien durch die Volkswirtschaftsdirektion der Fall, wo eine Koordination mit der Ortsplanung der kommunalen Behörde vorzunehmen ist.
– Heute besteht der gesetzliche Auftrag, den Abstand zu den Strassen grundsätzlich mit Baulinien zu sichern. Ob dieser Vorrang von Baulinien vor dem gesetzlichen Strassenabstand weiterhin Bestand haben soll und wie der Strassenabstand künftig geregelt werden soll, ist zu überprüfen. In diesem Zusammenhang ist auch zu untersuchen, ob die Nutzungsmöglichkeiten, die heute für den Strassenabstandsbereich und den Baulinienbereich unterschiedlich geregelt sind, anzugleichen sind.
– Wohnhygienische Gesichtspunkte werden heute auch durch die Lärmschutz- und Luftreinhaltegesetzgebung erfasst. Es wird zu überprüfen sein, welche Funktion dem Abstand hier aus heutiger Sicht noch zukommt.
– Zu prüfen sein wird, wie die rechtsgleiche Behandlung der Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer sichergestellt wird.

Federführend für die grundsätzliche Überprüfung ist aufgrund ihrer Zuständigkeit für die Festsetzung kantonaler Verkehrsbaulinien die Volkswirtschaftsdirektion. Da die sich stellenden Fragen einen engen Bezug zum Aufgabenbereich der Baudirektion, insbesondere des Amts für Raumentwicklung (ARE), haben, ist die Baudirektion einzubeziehen. Da es bei dieser grundsätzlichen Überprüfung nicht nur um kantonale Verkehrsbaulinien geht, sondern auch um kommunale, die auf den gleichen Rechtsgrundlagen beruhen, sind Gemeindevertreterinnen oder -vertreter in geeigneter Weise einzubeziehen. Ebenfalls einzubeziehen sind Fachpersonen aus dem Sachbereich Raum- und Verkehrsplanung sowie weitere von der Fragestellung betroffene Kreise. Im Rahmen dieser Überprüfung kann unter anderem auf die Vorarbeiten, die im Rahmen der PBG-Revision Baulinien geleistet worden sind, zurückgegriffen werden. Nach Möglichkeit werden Fachpersonen einbezogen, die bereits bei dieser Revision mitgearbeitet haben.

Wenn sich im Rahmen der Überprüfung zeigt, dass die Erkenntnisse auch Auswirkungen auf andere Arten von Baulinien wie z. B. Baulinien für Fluss- und Bachkorrektionen haben, werden die damit befassten Fachstellen und Behörden einzubeziehen sein. Zudem sind die befassten Stellen beizuziehen, soweit ein Revisionsbedarf für andere Baulinienarten auf der Hand liegt.

6. Weiteres Vorgehen

6.1 Auftrag an die Volkswirtschaftsdirektion

Die Volkswirtschaftsdirektion ist aufgrund der vorstehenden Ausführungen damit zu beauftragen, den Prozess zur grundsätzlichen Überprüfung des Instruments Baulinie zu leiten. Ziel dieser Überprüfung ist, dass der erforderliche Abstand zwischen Verkehrsinfrastruktur und Gebäuden künftig möglichst einfach und unbürokratisch bestimmt werden kann. Die Volkswirtschaftsdirektion hat dazu die Baudirektion, Gemeindevertreterinnen und -vertreter sowie weitere Behörden und Fachpersonen, die von der Fragestellung betroffen sind, in geeigneter Weise einzubeziehen. Über die Ergebnisse ist dem Regierungsrat Bericht zu erstatten. Darin ist aufzuzeigen, ob die gewonnenen Erkenntnisse auch auf andere Baulinienarten Auswirkungen haben.

6.2 Umgang mit den Aufträgen gemäss RRB Nr. 39/2010

Bis die Ergebnisse der Überprüfung vorliegen, ist mit den in RRB Nr. 39/2010 erteilten Aufträgen wie folgt umzugehen:

Die PBG-Revision Baulinien ist vorläufig auszusetzen, da eine Weiterbearbeitung vor dem Hintergrund der sich stellenden Grundsatzfragen nicht zielführend ist. Die Arbeiten werden wieder aufgenommen, wenn

die Ergebnisse des Überprüfungsprozesses vorliegen. Die in die PBG-Revision Baulinien einbezogenen Fachorganisationen und Personen werden in die grundsätzliche Überprüfung in geeigneter Weise einbezogen.

Die gesamthafte Überprüfung der kantonalen Verkehrsbaulinien wird ebenfalls vorläufig ausgesetzt. Aufgrund des gesetzlichen Auftrags von § 264 PBG, der ausgewiesenen Vorteile von Baulinien für die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer im Vergleich zum gesetzlichen Strassenabstand sowie des Fehlens einer zweckmässigen Alternative zum heutigen Zeitpunkt sind die heute rechtskräftig festgesetzten Baulinien beizubehalten. Die Überführung in den ÖREB-Kataster erfolgt aus Gründen der Rechtssicherheit auch für jene Gemeinden, in denen die gesamthafte Überprüfung der Baulinien noch nicht erfolgt ist.

In begründeten Einzelfällen ist die Anpassung oder Neufestsetzung von Baulinien weiterhin möglich, namentlich wenn die bestehende Baulinie offensichtlich unzweckmässig ist oder wenn die Voraussetzungen von § 110a PBG erfüllt sind. Diese Bestimmung räumt Eigentümerinnen und Eigentümern von Grundstücken, die von Bau- und Niveaulinien betroffen sind, einen Anspruch auf deren Überprüfung ein, wenn die Richtplanung den durch die Bau- und Niveaulinien gesicherten Ausbau nicht mehr vorsieht.

6.3 Genehmigung kommunaler Baulinien

Die Volkswirtschaftsdirektion prüft im Rahmen der Genehmigung die kommunale Festsetzung auf ihre Rechtmässigkeit, Zweckmässigkeit und Angemessenheit (§ 5 PBG). Die Gemeinden sprechen ihre kommunalen Baulinienfestsetzungen in der Regel auf Fachebene vorgängig mit der Volkswirtschaftsdirektion (Amt für Verkehr) ab. Das Amt für Verkehr weist die Gemeinden dabei auf die Unsicherheiten hin, die sich aus der Rechtsprechung ergeben. Es liegt jedoch im Ermessen der Gemeinden, ob und wie sie kommunale Baulinien festsetzen wollen.

6.4 Zusammenhang zur hängigen Revision von PBG-Ausführungserlassen

Die derzeit hängige Revision der Zugangsnormalien, der Strassenabstands- und der Verkehrssicherheitsverordnung kann unabhängig von der grundsätzlichen Überprüfung der Baulinien erfolgen. Zwar haben diese Erlasse ebenfalls das Siedlungsgebiet und dessen Erschliessung zum Gegenstand. Da sie aber nicht den Abstand zwischen Strassengrenze und Gebäuden regeln, besteht keine direkte Abhängigkeit zu den Rechtsgrundlagen für Baulinien.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Volkswirtschaftsdirektion (federführend) wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit der Baudirektion eine grundsätzliche Überprüfung des Instruments Baulinie und der Grundsätze zur Festlegung der Abstände zwischen Strassen und Gebäuden im Sinne der Erwägungen vorzunehmen und dem Regierungsrat Antrag zum weiteren Vorgehen zu stellen.

II. Mitteilung an die Baudirektion und die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:

Husi