

# Teilrevision Bau- und Zonenordnung

**Aufhebung des unterirdischen  
Abstands bei eigenständig geführten  
Fuss- und Velowegen**

Erläuterungsbericht nach Art. 47 RPV



**Herausgeberin:**  
Amt für Städtebau (AfS)  
Raumentwicklung & Architektur

**Beteiligte Ämter der Stadt Zürich:**  
Amt für Städtebau  
Amt für Baubewilligungen  
Rechtsdienst Hochbaudepartement  
Tiefbauamt

**Fotos/Grafik/Pläne:**  
Amt für Städtebau (AfS)

[stadt-zuerich.ch/afs](http://stadt-zuerich.ch/afs)

# Inhalt

<b>1 Ziele und Inhalte des Erläuterungsberichts</b>	<b>4</b>
<b>2 Ausgangslage</b>	<b>5</b>
2.1 Anlass	5
2.2 Ziele der BZO-Teilrevision	5
2.3 Rechtliche Ausgangslage	6
2.4 Bau- und Zonenordnung	6
<b>3 Gegenstand der BZO-Teilrevision</b>	<b>7</b>
<b>4 Übergeordnete Grundlagen und Rahmenbedingungen</b>	<b>8</b>
4.1 Regionaler Richtplan	8
4.2 Kommunaler Richtplan	8
4.3 Weitere kommunale Grundlagen	11
4.4 Weitere übergeordnete Gesetze und Grundlagen	15
4.5 Fazit Grundlagen und Rahmenbedingungen	16
<b>5 Sachthemen / Auswirkungen</b>	<b>17</b>
5.1 Bauzonenkapazität und -reserve	17
5.2 Mehrwertausgleich	17
5.3 Ortsbild-, Denkmal-, Natur- und Landschaftsschutz	17
5.4 Archäologie	17
5.5 Verkehr und Erschliessung	17
5.6 Freiraumversorgung	18
5.7 Öffentliche Infrastruktur	18
5.8 Naturgefahren	18
5.9 Umwelt	19
<b>6 Interessenabwägung</b>	<b>20</b>
6.1 Ermittlung Interessenkonflikte	20
6.2 Fazit	21
<b>7 Verfahren</b>	<b>22</b>
7.1 Öffentliche Auflage	22
7.2 Kantonale Vorprüfung	22
7.3 Überarbeitung	22
7.4 Festsetzung Gemeinderat	22
7.5 Weiteres Verfahren	22

## Beilagen

Beilage 1 – BZO Vorschrift

# **1 Ziele und Inhalte des Erläuterungsberichts**

Nebst Planunterlagen und Vorschriften gehört zur Nutzungsplanung ein Erläuterungsbericht (Art. 47 Raumplanungsverordnung, RPV<sup>1</sup>, SR 700.1).

Gemäss Art. 47 RPV hat die Behörde, welche Nutzungspläne erlässt, der kantonalen Genehmigungsbehörde Bericht zu erstatten. Darin ist auszuführen, wie die Nutzungspläne die Ziele und Grundsätze der Raumplanung, die Anregungen aus der Bevölkerung, die Sachpläne und Konzepte des Bundes und den Richtplan berücksichtigen und wie sie den Anforderungen des übrigen Bundesrechts, insbesondere der Umweltschutzgesetzgebung, Rechnung tragen (Art. 47 Abs. 1 RPV).

<sup>1</sup> vom 1. Juli 2022, AS 2022 357

## **2 Ausgangslage**

### **2.1 Anlass**

Teilaspekte der geltenden unterirdischen Wegabstände stehen im Konflikt mit den Richtplanzielen Innentwicklung und engmaschige Durchwegung. Mit der vorliegenden Teilrevision soll dieser Konflikt behoben werden. Revidiert wird Art. 12 Bau- und Zonenordnung der Stadt Zürich<sup>2</sup> (BZO) mit der Marginalie «Abstand gegenüber Strassen, Plätzen und Wegen».

Die Vorschrift über den unterirdischen Wegabstand soll zugunsten der besseren öffentlichen Durchwegung angepasst werden. Der unterirdische Abstand sichert den Raum für Werkleitungen und indirekt die Wurzelräume für grosskronige Bäume. Der in Art. 12 Abs. 1 BZO vorgeschriebene unterirdische Wegabstand führt dazu, dass über unterirdische Gebäude(-teile) wie Tiefgaragen keine Wege zur öffentlichen Durchwegung erstellt werden können. Der gemäss geltendem Recht erforderliche unterirdische Wegabstand verhindert deshalb bei geplanten und bestehenden Tiefgaragen in zahlreichen Fällen eine feinmaschige Durchwegung der Quartiere. Stehen öffentliche Durchwegung und Tiefgarage im Konflikt entscheiden sich die Bauwilligen in der Mehrheit der Fälle für eine Tiefgarage und gegen die öffentliche Durchwegung. Dies erschwert die Umsetzung der richtplanerischen Ziele.

### **2.2 Ziele der BZO-Teilrevision**

Diese Teilrevision dient der Erreichung der Vorgaben der Richtplanung bezüglich Innentwicklung und engmaschiger Durchwegung. Nach Ermittlung der verschiedenen Interessen im Abstandraum und für die Flexibilisierung der unterirdischen Wegabstände wird die Abstandsvorschrift in Art. 12 BZO so angepasst, dass die städtebaulichen Grundsätze bei der Innentwicklung bezüglich engmaschiger Durchwegung nicht mehr behindert werden.

Es soll eine zielgerichtete Änderung vorgenommen werden, deren Wirkung die öffentliche Durchwegung fördert. Die nachteiligen Auswirkungen auf öffentliche Interessen im Abstandraum von Wegen soll möglichst geringgehalten werden. Die Änderung soll keine negativen städtebaulichen Auswirkungen haben.

Derzeit ist die Revision der BZO in Bearbeitung. Zur Behebung des eingangs erwähnten Zielkonflikts und damit zur Umsetzung der richtplanerischen Ziele ist dieser Teilespekt der unterirdischen Wegabstände dringend revisionsbedürftig und daher im Sinne einer Teilrevision vorzuziehen.

<sup>2</sup> vom 23. Oktober 1991, AS 700.100

## **2.3 Rechtliche Ausgangslage**

§ 265 Abs. 1 Planungs- und Baugesetz<sup>3</sup> (PBG) regelt bei Fehlen von Baulinien – und sofern die BZO nichts Abweichendes regelt – die oberirdischen Abstände für öffentliche und private Strassen und Plätze sowie für öffentliche Wege gegenüber Gebäuden. Damit besteht gestützt auf § 265 Abs. 1 in Verbindung mit § 49 Abs. 2 lit. b PBG einerseits die Möglichkeit, im Rahmen der BZO grössere wie auch kleinere Abstände zu regeln und andererseits Strassen- und Wegabstände für unterirdische Gebäude(-teile) vorzuschreiben. In der BZO der Stadt Zürich werden in Art. 12 Abs. 1 zusätzlich unterirdische Abstände vorgeschrieben.

## **2.4 Bau- und Zonenordnung**

Die kommunalen Abstände von Gebäuden zu Strassen, Plätzen und Wegen sind in Art. 12 BZO wie folgt geregelt:

### *Art. 12 Abstand gegenüber Strassen, Plätzen und Wegen*

<sup>1</sup> Fehlen Verkehrsbaulinien und erscheint eine Festsetzung nicht nötig, haben oberirdische und unterirdische Gebäude gegenüber Strassen und Plätzen einen Abstand von 6 m und gegenüber Wegen einen Abstand von 3.5 m einzuhalten.

<sup>2</sup> Mauern, Einfriedungen und Pflanzen unterliegen gegenüber Strassen, Plätzen und Wegen keinen Abstandsvorschriften. Sie dürfen aber nicht gesetzliche Zufahrten behindern, die Verkehrssicherheit gefährden, Strassenkörper oder Leitungen beeinträchtigen.

<sup>3</sup> Folgender Lichtraum ist von Blatt- und Astwerk freizuhalten:

- a. 4,8 m über Versorgungsrouten Typ I;
- b. 5,2 m über Versorgungsrouten Typ II;
- c. 6,0 m über Strassen mit elektrischen Fahrleitungen für Tram oder Trolleybus;
- d. 2,5 m über Trottoirs sowie Fuss- und Radwegen.

Die Abstandsvorschrift im Absatz 1 ist anwendbar auf alle Strassen und Wege, die unabhängig der Eigentumsverhältnisse eine öffentliche Funktion haben.

<sup>3</sup> vom 7. September 1975, LS 700.1

### **3 Gegenstand der BZO-Teilrevision**

Mit der vorliegenden BZO-Teilrevision wird Art. 12 BZO, der die Abstände von Gebäuden gegenüber Strassen, Plätzen und Wegen behandelt, mit Absatz 1<sup>bis</sup> ergänzt:

<sup>1bis</sup> Unterirdische Gebäude und Gebäudeteile müssen gegenüber eigenständig geführten Fuss- und Velowegen keinen Abstand gemäss Abs. 1 einhalten.

Art. 12 BZO wird um Abs. 1<sup>bis</sup> ergänzt, wonach gegenüber den eigenständig geführten Fuss- und Velowegen kein unterirdischer Abstand eingehalten werden muss. Mit dieser Regelung wird die Erstellung von öffentlichen Wegen insbesondere über Tiefgaragen ermöglicht. Öffentliche Wege sind Wege, die einem unbestimmten Benutzerkreis zur Verfügung stehen. Durch die Eingrenzung der Änderung auf eigenständig geführte Fuss- und Velowege wird die Wirkung der Änderung zielgerichtet auf die Förderung einer attraktiven Durchwegung gelenkt. Die negativen Auswirkungen auf die öffentlichen Interessen im unterirdischen Abstandsraum von Wegen werden durch diese Eingrenzung geringgehalten, da die Wege so auf unterbaute Bereiche gebaut werden können und der übrige Raum für z.B. Begrünung und Versickerung zur Verfügung steht.

Fuss- und Velowege sind Verkehrsanlagen, die dem Fuss- und/oder Veloverkehr dienen und im Normalfall für eine Autonutzung nicht vorgesehen oder für solchen Verkehr normalerweise gesperrt sind. Eine ausnahmsweise Nutzung als Notzufahrt oder ähnliches ist denkbar.

Eigenständig geführte Fuss- und Velowege sind unabhängig und abseits von Zufahrten für den motorisierten Verkehr. Entlang von Strassen geführte Trottoire und von der Fahrbahn abgesetzte Fuss- und Velowege fallen nicht unter diese Definition.

Auf die Erwähnung der öffentlichen Interessen im Artikeltext wird verzichtet; die öffentlichen Interessen werden im Rahmen der Baugesuchprüfung eingebracht (z.B. die Versickerung).

## **4 Übergeordnete Grundlagen und Rahmenbedingungen**

### **4.1 Regionaler Richtplan**

Der regionale Richtplan ist ein zentrales Instrument, um das Wachstum im engen Zusammenspiel mit übergeordneten und nachgelagerten Planungsstufen zu steuern und Qualitäten zu sichern. Im Juni 2017 setzte der Regierungsrat den regionalen Richtplan fest. Bezüglich Fussverkehr und Wegeverbindungen sind mehrere Ziele und Massnahmen im Richtplan Verkehr (Stand: 7. März 2023) festgelegt:

- Die Stadt Zürich ist zwischen und innerhalb ihrer Zentren eine Stadt mit einem kompakten System kurzer Wege und guter Erreichbarkeit. (vgl. Regionaler Richtplan, Kap. 2.2.1, a)
- Ein feinmaschiges, sicheres und hindernisfreies Wegnetz bietet direkte Verbindungen für zu Fuss Gehende. (vgl. Regionaler Richtplan, Kap. 4.1.1, b)
- Ein feinmaschiges, sicheres und hindernisfreies Fusswegnetz schafft direkte Verbindungen für zu Fuss Gehende. Direkte Zugänge zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, zu Parkierungsanlagen und zu Veloabstellplätzen schaffen eine optimale Verknüpfung mit dem öffentlichen und privaten Verkehr. Publikumsintensive Einrichtungen und Nutzungsschwerpunkte sind für zu Fuss Gehende einfach und über attraktive Wege erreichbar, die durchgängig und ansprechend gestaltet sind. (vgl. Regionaler Richtplan, Kap. 4.4.1, a)
- Das feinmaschige Wegnetz für zu Fuss Gehende ist auf kommunaler Stufe zu definieren. (vgl. Regionaler Richtplan, Kap. 4.4.3, e)

### **4.2 Kommunaler Richtplan**

Die Stadt Zürich setzte den erstmals erarbeiteten kommunalen Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen (SLöBA) mit Gemeinderatsbeschluss Nr. 3812 vom 10. April 2021 und durch die Volksabstimmung am 28. November 2021 fest.

Zudem setzte die Stadt Zürich die Revision des kommunalen Richtplans Verkehr (RRB Nr. 1438, 22. September 2004) mit Gemeinderatsbeschluss Nr. 4144 vom 2. Juli 2021 und durch die Volksabstimmung am 28. November 2021 fest. Die kommunalen Richtpläne unterliegen der Genehmigung durch die Baudirektion des Kantons Zürich; diese erfolgte am 13. Juni 2022.

#### **4.2.1 Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen**

Der kommunale Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen (SLöBA) konkretisiert und ergänzt die Themen des regionalen Richtplans. Er zeigt auf, wie die Anforderungen an eine qualitätsvolle räumliche Entwicklung vor dem Hintergrund des anhaltenden Bevölkerungswachstums erfüllt werden können. Nachfolgend werden die Auszüge betreffend die verschiedenen Interessen im Abstandsraum aufgeführt.

## **Entwicklungsgebiete/Innenentwicklung**

Die Entwicklungsgebiete gemäss dem kommunalen Richtplan SLöBA finden sich über das ganze Stadtgebiet verteilt. Auszug aus dem SLöBA, Richtplanteck, Kap. 2.1:

*Zu den räumlichen Schwerpunkten für die Innenentwicklung gehören die Gebiete im Westen in Richtung Limmattal mit den Gebieten um das Zentrum Altstetten. Dieser Teil der Stadt weist aufgrund der Zentrumsfunktion und der Nähe zu bedeutenden Knoten des öffentlichen Verkehrs Potenziale für intensivere Entwicklungen auf. Insbesondere der anstehende Ausbau des öffentlichen Verkehrs in Altstetten in Richtung Limmattal bietet zusätzliche Potenziale für die Entwicklung der angrenzenden Quartiere.*

*Weiteres Potenzial liegt im Norden im Ausstrahlungsbereich des Zentrums Oerlikon mit den nördlichen Stadtteilen Affoltern, Schwamendingen und Seebach in Kommunaler Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen Stadt Zürich Richtplanteck Richtung Glattal und Flughafen. Weiteres, allerdings geringeres Verdichtungspotenzial bieten ausserdem Teile von Witikon und Leimbach aufgrund der heute für Stadtzürcher Verhältnisse geringen bestehenden Dichten.*

*Die Gebiete mit baulicher Verdichtung über die BZO 2016 stellen aber keineswegs Inseln in einer ansonsten statischen Stadt dar. Auch in den an die City angrenzenden Innenstadtquartieren, die von bereits dichten, nutzungsgemischten, identitätsstiftenden Bebauungen aus der Gründerzeit geprägt sind, findet die Entwicklung innerhalb der bestehenden Stadtstruktur im Rahmen der Potenziale der BZO 2016 statt. Dazu gehören die Quartiere Werd, Langstrasse und Gewerbeschule sowie die zentrumsnahen Teile der Quartiere Enge, Alt-Wiedikon, Sihlfeld, Hard, Unterstrass, Mühlebach und Seefeld.*

## **Funktionsfähige Quartierzentren und Stadtachsen**

Mit der steigenden Dichte nimmt die Bedeutung der polyzentrischen Struktur der Stadt Zürich zu:

*Mit der Zunahme der Bevölkerung und der baulichen Verdichtung über die BZO 2016 hinaus wächst die Bedeutung der Quartierzentren mit ihren öffentlichen Stadträumen und Plätzen. Gut gestaltete Freiräume und bedarfsgerecht konzipierte Plätze führen zu lebendigen und lebenswerten Quartieren. Sie bilden die bewährte polyzentrische Struktur der Stadt Zürich. Zusätzliche Bewohnerinnen und Bewohner in einem Stadtteil führen zu einer erhöhten Nachfrage nach gut erreichbaren Orten mit verschiedenen Angeboten. Entsprechend sind die Quartierzentren so zu gestalten, dass sie für vielfältige Nutzungen, die Erfüllung der Nahversorgungsfunktion sowie als Aufenthalts- und Begegnungsräume geeignet sind. Die räumlichen Schwerpunktsetzungen sind wichtig, damit die Zentrumsnutzungen von möglichst hohen Publikumsfrequenzen profitieren können. Die Entwicklungen im Bereich des Detailhandels, der sich durch die Digitalisierung und damit veränderte Einkaufsgewohnheiten im Wandel befindet, können relevant sein für die Ausrichtung und Gestaltung von Quartierzentren. Die Entwicklungen müssen aufmerksam beobachtet und die planerischen Rahmenbedingungen allenfalls angepasst werden. Entlang wichtiger Stadtachsen sollen gut gestaltete und belebte Strassenräume und eine räumliche Verbindung der Quartiere entstehen. Die bauliche Verdichtung soll in Abstimmung mit dem Wegenetz und den Stadträumen nach dem Grundsatz «Stadt der kurzen Wege» erfolgen (Richtplanteck, Kap. 2.2).*

## **Durchgrünung**

Der Abstandsbereich von Strassen- und Wegen bietet Platz für Durchgrünung. Im Richtplanstext wird die Durchgrünung in den Kapiteln Freiraumentwicklung, Entwicklung Stadtnatur und Umweltverträgliche Entwicklung vertieft behandelt. Im Kapitel 2.2 «Geamtstrategie» sind die angemessenen Voraussetzungen für die Stadtnatur erläutert. In folgendem Auszug des Kapitels wird die Bedeutung der Durchgrünung umschrieben:

*Die Stadt bietet Raum für eine Vielfalt an wild lebenden einheimischen Pflanzen und Tieren. Diese sind für ihr Überleben auf ausreichend grosse, naturnahe und miteinander vernetzte Lebensräume angewiesen, wozu beispielsweise extensiv genutzte Wiesen, Bachläufe oder Gebüsche, aber auch Wälder und Flussräume gehören. Die Lebensräume im Siedlungsgebiet sollen mit denjenigen in der Landschaft verbunden sein. Dieses Netzwerk der ökologisch wertvollen Lebensräume soll erhalten, ergänzt und aufgewertet werden. Schutzgebiete und Inventarobjekte, ökologische Vernetzungskorridore, Trittssteinbiotope, landwirtschaftliche Biodiversitätsförderflächen sowie der Baumbestand sind die Elemente, die dafür eingesetzt werden.*

In der Richtplanmassnahme g) Freiraumentwicklung öffentlicher Freiräume für die Erholung ist der Bezug der Stadtnatur zum Stadtklima beschrieben. Zu den öffentlichen Freiräumen zählen auch die Fussverbindungen mit erhöhter Aufenthaltsqualität, welche teilweise auch im Straßenraum verlaufen.

*Öffentliche Freiräume für die Erholung sind auch im Hinblick auf ihren Wert für die Stadtnatur und das Stadtklima zu gestalten und zu pflegen. Dabei sind die Massnahmengebiete zur Verbesserung der bioklimatischen Situation aus der Fachplanung Hitzeminderung (Richtplanstext, Kap. 3.5) zu berücksichtigen. Vielseitige Nutzbarkeit, Natur- und Erlebniswert sowie Hitzeminderung sind als wichtige Kriterien der Aufenthaltsqualität aufeinander abzustimmen (Baumpflanzungen auf möglichst gewachsenem Boden, niedriger Versiegelungsgrad, räumliche Integration von Naturschutzobjekten und ökologischen Ausgleichsflächen).*

## **Versickerung**

Im Abstandsbereich von Strassen- und Wegen befinden sich häufig Rest- und Randflächen, die zur Versickerung genutzt werden können. Im Richtplanstext, Kap. 3.5 «Umweltverträgliche räumliche Entwicklung», ist die Abstimmung der baulichen Verdichtung mit der stadtclimatischen Situation erläutert. In folgendem Auszug des Kapitels wird die Bedeutung der Versickerung umschrieben:

*Der hohe Nutzungsdruck in der Stadt Zürich und die Vorteile in Bezug auf Komfort und Unterhalt bei der Nutzung führen zu einem hohen Anteil an versiegelten Flächen. Aufgrund der Topographie und der räumlichen Organisation der Stadt Zürich (Stichworte: Innenentwicklung und Konzentration von Nutzungen in der Kernstadt, Zentrumsgebiete, Verkehrserschliessung) sind die flachen Gebiete einem höheren Nutzungsdruck ausgesetzt und deshalb stärker versiegelt. Gleichzeitig eignen sich häufig gerade diese Gebiete für eine Versickerung von Regenwasser besonders gut. Dies gilt gleichermaßen für öffentliche Straßen und Plätze (Verweis auf kommunalen Richtplan Verkehr) wie für private Areale. Für die Abstimmung der baulichen Entwicklung mit den Anforderungen*

*an den Umgang mit Regenwasser ist die Versickerung von gering verschmutztem Regenwasser am Ort des Anfalles und die Retention von Wasser (auf Flachdächern, auf dem Terrain und im Untergrund) und dessen Verdunstung statt der Ableitung in die Kanalisation von Bedeutung. Die Thematik Versickerung und Speicherung von Wasser ist ein wichtiges Element zur Hitzeminderung und wird in der Fachplanung Hitzeminderung aufgegriffen.*

#### **4.2.2 Verkehr**

Im kommunalen Richtplan Verkehr wird als Herausforderung der Siedlungsverdichtung die Sicherstellung eines engmaschigen, durchgehenden und attraktiven Fuss- und Veloverkehrsnetzes im verdichten Raum aufgeführt (Kommunaler Richtplan Verkehr, Kap. 3.2). Kurze Wege werden als Merkmal der qualitätsvollen Siedlungsentwicklung aufgeführt.

#### **Durchwegung**

Das feinmaschige, sichere und hindernisfreie Fusswegnetz ist als Ziel (Kommunaler Richtplan Verkehr, Kap. 8.2) für den Fussverkehr definiert und soll unter anderem publikumsintensive Einrichtungen und Nutzungsschwerpunkte für zu Fuss Gehende einfach und über attraktive Wege erreichbar machen. Direkte Zugänge zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, zu Parkierungsanlagen und zu Veloabstellplätzen sollen eine optimale Verknüpfung mit dem öffentlichen und privaten Verkehr schaffen. Die Wege sollen durchgängig und ansprechend gestaltet sein.

Die kommunale Richtplanung sieht für publikumsorientierte Nutzungen wie Detailhandel, quartierbezogene Dienstleistungen, öffentliche Einrichtungen und Freiräume die Schaffung von Rahmenbedingungen vor, die möglichst kurze Wege entstehen lassen.

### **4.3 Weitere kommunale Grundlagen**

#### **4.3.1 Gemeindeordnung Stadt Zürich**

Die Gemeindeordnung der Stadt Zürich<sup>4</sup> (GO) gibt in Art. 11 folgenden Grundsatz für den Verkehr vor:

<sup>1</sup> Die Stadt trifft Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs.

<sup>2</sup> Sie setzt konsequent auf den öffentlichen Verkehr, den Fuss und den Veloverkehr und fördert insbesondere die Tangentialverbindungen des öffentlichen Verkehrs und ein durchgehendes Veloroutennetz entlang oder parallel zu den Hauptachsen.

#### **4.3.2 Strategie Stadtraum und Mobilität**

Die Strategie Stadtraum und Mobilität (Juli 2024) definiert sechs Leitsätze, für die angestrebt Leistung von Stadtraum und Mobilität und beschreibt wie diese erlebt und

<sup>4</sup> vom 13. Juni 2021 mit Änderungen bis 3. September 2023, AS 101.100

sichergestellt werden. Der Leitsatz A lautet: «In Zürichs Stadtraum erlebe ich die Vielfalt der Stadt und meines Quartiers (u.a. durch kurze Wege)». Unter diesem Leitsatz prägen bezüglich Fussverkehr in Zukunft folgende Herausforderungen die Entwicklung von Stadtraum und Mobilität:

- Mehr Sicherheit und Lebensqualität durch die Schaffung von Quartierblöcken und von öffentlichen Räumen, in denen Fuss- und Veloverkehr sowie ÖV priorisiert werden.
- Innenentwicklung verlangt nach ausreichend und qualitativ hochstehenden, vielseitig nutzbaren Stadträumen in allen Quartieren, um trotz gesteigerten Nutzungsansprüchen und baulicher Dichte eine hohe Lebensqualität bieten zu können. Gestiegerte Mobilitätsbedürfnisse gilt es in der dichten Stadt zu Fuss, mit dem Velo sowie dem öffentlichen Verkehr abzuwickeln. Innenentwicklung steht in Verbindung mit der Nähe zu Angeboten für Versorgung, Erholung und Begegnung.

Dafür wurden folgende Strategieansätze definiert:

- Wir geben dem Quartierleben Raum: Wir fördern die Attraktivität für den Fuss- und den Veloverkehr sowie den ÖV (u.a. durch kurze Wege).
- Wir verbessern das Stadtraumangebot: Wir schaffen in allen Quartieren vernetzte, füssläufig erreichbare Freiräume mit hoher Aufenthaltsqualität. Dabei soll auch das Potenzial von privaten oder halbprivaten Räumen in Abstimmung mit den Grund-eigentümer\*innen genutzt werden.
- Quartier: Der Bezugsraum Quartier wird somit enger gefasst als die bestehenden 34 administrativen Stadtquartiere, welche die 12 Stadtkreise zu statistischen Zwecken feiner gliedern. Quartiere werden vorrangig mit dem Fuss- und Veloverkehr sowie mit dem ÖV erschlossen.
- Der Fussverkehr erhält mit der Strategie Stadtraum und Mobilität mehr Gewicht, u.a. auf Quartierebene und in Zusammenarbeit mit der Eigentümerschaft.

#### **4.3.3 Fachplanung Hitzeminderung**

In der Fachplanung Hitzeminderung (Januar 2020) werden Handlungsansätze zur Hitzeminderung definiert. Die Fachplanung Hitzeminderung stützt sich auf folgende drei Ziele:

- die Überwärmung im gesamten Stadtgebiet vermeiden
- vulnerable Stadtgebiete gezielt entlasten und
- das bestehende Kaltluftsystem der Stadt Zürich erhalten.

Für diese Teilrevision sind die Handlungsansätze «Aufenthalts-, Bewegungs- und Verkehrsräume beschatten», «Aufenthalts- und Bewegungsräume entsiegeln und begrünen», «Regenwasser zurückhalten und versickern» und «Gebäudenahen Außenraum beschatten» besonders relevant.

#### **4.3.4 Fachplanung Stadtbäume**

In der Fachplanung Stadtbäume (November 2021) wird das Monitoring der Kronenfläche methodisch beschrieben, Richtwerte für 2050 und Zielrichtungen festgelegt sowie Handlungsfelder zu deren Erreichung definiert. Der in dieser Teilrevision geänderte Art. 12 hat

Relevanz für die Stadtbäume. Durch die in Abs. 1 festgelegten Abstände verbleibt Raum für Baumpflanzungen im strassen- und wegzugewandten Randbereich. Abs. 1 wird in der vorliegenden Teilrevision nicht geändert. Als Einflussfaktoren für die Stadtbäume sind u.a. die Baumstandorte und der Gebäude-/Tiefgaragenabdruck aufgeführt. Als Handlungsbedarf für die Baumstandorte sind folgende Punkte aufgeführt:

- Prüfung und Verbesserung der Normen- und Regelwerke, die eine grössere Baumkronenentwicklung heute einschränken.
- Verbesserung der Wasserversorgung der Bäume in versiegelten Lagen.
- Bündelung und Entflechtung des unterirdischen Leitungsnetzes und Freispielraum des Raumes für die Wurzelentwicklung. Die Wurzelausdehnung in Breite und Tiefe ist zu fördern.

Bautätigkeit ist ein Grund für Baumverluste. Das hängt damit zusammen, dass bei Sanierungen oder Neubauvorhaben die Bäume entweder stark zurückgeschnitten werden oder ganz der baulichen Entwicklung zum Opfer fallen. Ersatz findet vielfach durch klein-kronige Bäume oder durch Bäume auf Tiefgaragen mit geringer Bodenüberdeckung statt, die den neuen Gebäudevolumen langfristig kaum gestalterisches Gegengewicht verleihen. Auf zu gering überdeckten Tiefgaragenstandorten findet kein ausreichender Stoffwechselhaushalt statt. Die geringen Bodenstärken trocknen schnell aus, Wasser und Nährstoffe werden kaum gespeichert und das Vordringen der Baumwurzeln in tiefere Bodenschichten wird verhindert. Die Folge sind kleinere und langfristig weniger vitale Bäume. Auch die Unterbauung nimmt weiter zu. Anwohnerparkplätze sind gemäss PBG unterirdisch anzulegen. Gemäss Verordnung über private Fahrzeugabstellplätze<sup>5</sup> (Parkplatzverordnung, PPV) bestehen Pflichtparkplätze. Der weitere Ausbau von Tiefgaragen führt oft zu unzureichenden Baumstandorten über den Tiefgaragen. Dies hat zur Folge, dass Leistungen für die Hitzeminderung, Stadtökologie und das Stadtbild abnehmen, denn die Bäume bleiben tendenziell kleiner.

#### **4.3.5 Klimaschutzplan 2023**

Der Klimaschutzplan der Stadt Zürich beschreibt die konkreten Zielsetzungen für netto null Treibhausgasemissionen sowie die Massnahmen der Stadtverwaltung und notwendige Schlüsselmaßnahmen weiterer Akteure zur Zielerreichung. Der Klimaschutzplan ist gemeinsam mit dem Netto-Null-Zwischenbericht 2022 und dem Netto-Null-Cockpit Teil der Berichterstattung der Stadt Zürich zum Klimaschutzziel Netto-Null. Der Klimaschutzplan fokussiert im ersten Jahr auf die direkten Treibhausgasemissionen auf Stadtgebiet, auf Massnahmen in den Bereichen Energie und Gebäude, Entsorgung und Verkehr.

Im Rahmen des Massnahmenpakets 4 definiert der Klimaschutzplan die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs in Richtung Umweltverbund. Darin sind folgende Massnahmen für die Stadtverwaltung enthalten:

- Integrale Quartierbetrachtung inkl. Quartierblöcke Umsetzung von Quartierblöcken: Stadtweite Schaffung von 5-Minuten-Quartieren ohne Durchgangsverkehr

<sup>5</sup> Gemeinderatsbeschluss vom 11. Dezember 1996 mit Änderungen bis 16. Dezember 2015, AS 741.500

und von autofreien Nachbarschaften (Fachstrategie Stadtraum und Mobilität 2040 der Stadt Zürich, Juli 2024).

- Fussverbindungen mit erhöhter Aufenthaltsqualität: Schaffung eines zusammenhängenden Netzes von Fusswegen mit erhöhter Aufenthaltsqualität (gemäss Festlegung im kommunalen Richtplan Verkehr), Verbesserung der Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität sowie Zugänglichkeit zum Freiraumangebot (im kommunalen Richtplan Verkehr sowie Fachstrategie Stadtraum und Mobilität vorgesehen). Ein Konzept ist in Erarbeitung mit dem Ziel erste Pilotverbindungen 2024 umzusetzen.

#### **4.3.6 Energie und Treibhausgasemissionen**

Der Stadtrat hat ein neues Klimaschutzziel Netto-Null 2040 beschlossen. Diesem hat die Zürcher Stimmbevölkerung mit einer klaren Mehrheit zugestimmt und es damit in der Gemeindeordnung verankert.

Hinsichtlich der direkten Treibhausgasemissionen (THGE) auf dem Stadtgebiet setzt sich die Stadt das Ziel Netto-Null bis zum Jahr 2040 zu erreichen. Die Zielvorgabe beinhaltet auch die Senkung des Energieverbrauchs auf 2000 Watt pro Person pro Jahr bis 2040. Des Weiteren sollen die indirekten THGE um 30% gegenüber 1990 reduziert werden. Die Stadtverwaltung hat als Ziel, sämtliche Massnahmen für die Reduktion der THGE, die sie direkt beeinflussen kann, bis 2035 umzusetzen.

#### **Rechtliche Rahmenbedingungen**

Wichtige gesetzliche Rahmenbedingungen mit Bezug zu den Themen Energie und THGE sind für die Nutzungsplanung auf kantonaler Ebene das Planungs- und Baugesetz mit den entsprechenden Verordnungen sowie das kantonale Energiegesetz mit den entsprechenden Verordnungen. Zur Erstellung von Gebäuden sowie der Mobilität lässt aktuell weder das kantonale Energiegesetz noch das kantonale Planungs- und Baugesetz zu, konkrete Anordnungen zu den Themen Energie und THGE einzuführen. Entsprechend können zurzeit keine verbindlichen Vorgaben festgelegt werden.

#### **Qualitätsvolle Innenentwicklung**

Als Grundprämissen steht die qualitätsvolle Innenentwicklung an zentralen, urbanen Lagen. Diese ist der wichtigste Beitrag der Raumplanung zum Netto-Null-Ziel. Die Lenkung der baulichen Entwicklung nach Innen gemäss Art. 1 Abs. 2 lit. a<sup>bis</sup> und Art. 3 Abs. 3 Raumplanungsgesetz<sup>6</sup> (RPG) hat durch die Schonung der Landschaftsräume und der effizienten Infrastrukturnutzung positive Effekte auf die THGE-Bilanz der Siedlungsentwicklung. Das Amt für Städtebau definiert für die Siedlungsentwicklung relevante Handlungsfelder. Die Umsetzung folgender Ziele aus dem Handlungsfeld «Mobilität» des Klimaschutzplanes 2024, werden durch die vorliegende Teilrevision gefördert:

- Die Verkehrsräume werden zugunsten von energieschonenden Fortbewegungsmitteln genutzt.
- Die Mobilität erfolgt hauptsächlich über ÖV, Fuss- und Veloverkehr.
- Eine Stadt mit wenig Mobilitätsbedürfnissen schaffen.

<sup>6</sup> vom 22. Juni 1979, SR 700

## **4.4 Weitere übergeordnete Gesetze und Grundlagen**

### **4.4.1 Raumplanungsgesetz**

Art. 3 Abs. 3 lit. c RPG schreibt vor, dass Rad- und Fusswege erhalten und geschaffen werden sollen.<sup>7</sup>

### **4.4.2 Kantonales Bau- und Planungsrecht**

Die Bau- und Zonenordnung der Stadt Zürich ist noch nicht an die harmonisierten Bau-begriffe gemäss der seit 1. März 2017 in Kraft stehenden PBG-Teilrevision angepasst. Für die vorliegende BZO-Teilrevision gelten die Baubegriffe gemäss dem Planungs- und Baugesetz (PBG) in der derzeit gültigen Fassung. Das Gesetz regelt unter anderem die Erschliessung und die Zugänglichkeit von Grundstücken.

Im Rahmen des Rechtsetzungsprojekts Klimaangepasste Siedlungsentwicklung (PBG-Revision vom 8. April 2024; in Kraft seit 1. Dezember 2024) wurden verschiedene Bestimmungen des PBG revidiert oder neugeschaffen. Vorliegend ist insbesondere der neue § 238a Abs. 3 PBG von Bedeutung. Dieser legt fest, dass nach Möglichkeit bestehende Bäume zu erhalten oder angemessene Ersatz- und Neupflanzungen vorzusehen sind sowie genügend Wurzelraum und ausreichender Raum für die Versickerung zu gewährleisten ist.

### **4.4.3 Verordnung über die Darstellung von Nutzungsplänen**

In der vorliegenden BZO-Teilrevision werden keine Änderungen im Zonenplan vorgenommen. Im Übrigen gilt die Verordnung über die Darstellung von Nutzungsplänen<sup>8</sup> (VDNP) und den von der Baudirektion in Anwendung von § 2 Abs. 2 VDNP gestatteten Abweichungen gemäss Schreiben vom 25. September 2018.

### **4.4.4 Regenwasserbewirtschaftung - Richtlinie und Praxishilfe zum Umgang mit Regenwasser**

Die Richtlinie und Praxishilfe Regenwasserbewirtschaftung des Amts für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL) vom 2022 ist als Planungs- und Beurteilungsinstrument für kommunale Baubehörden, Branchenorganisationen und private Fachpersonen – also diejenigen, die Vollzugsaufgaben des Gewässerschutzes wahrnehmen – gedacht und soll in der Besonderen Bauverordnung I<sup>9</sup> (BBV I) als beachtlich erklärt werden. Somit sind die Richtlinie und Praxishilfe massgebend und die Bestimmungen sind im Kanton Zürich entsprechend umzusetzen. Die Richtlinie und Praxishilfe ist ein Werkzeug zur Umsetzung dieser Ziele und zeigt die Möglichkeit für einen zeitgemässen Umgang mit Regenwasser. Aus der Sicht des Gewässer- und Klimaschutzes soll in Siedlungen der natürliche lokale Wasserhaushalt erhalten oder nachgebildet werden. Ziel ist es, einen Grossteil des jährlichen Niederschlags lokal versickern, verdunsten und von Pflanzen aufzunehmen zu lassen.

<sup>7</sup> vom 1. Januar 1997, AS 1996 965

<sup>8</sup> vom 11. Mai 2016, LS 701.12

<sup>9</sup> vom 6. Mai 1981, LS 700.21

Mit dem unterirdischen Wegabstand werden gleichzeitig solche Versickerungsflächen auf den zu bebauenden Grundstücken gewährleistet. Die Vorgaben und Grundsätze gemäss Richtlinie und Praxishilfe Regenwasserbewirtschaftung sind aber auch nach der Aufhebung der unterirdischen Abstandsregelung für eigenständig geführte Fuss- und Velowege einzuhalten. Darüber hinaus ist die Pflicht zur Gewährleistung von Versickerungsflächen mit der Schaffung von § 238a Abs. 3 PBG nun gesetzlich verankert (siehe Kap. 4.4.2).

## **4.5 Fazit Grundlagen und Rahmenbedingungen**

Ziele betreffend Stärkung von Quartierzentren und Durchwegung (kurze Wege) gemäss der regionalen und kommunalen Richtplanung werden mit der vorliegenden Teilrevision in der Umsetzung unterstützt. Da sich der vorliegende Art. 12 Abs. 1<sup>bis</sup> BZO lediglich auf eigenständig geführte Fuss- und Velowege beschränkt, ist die Auswirkung auf den bestehenden Versickerungsraum und die Durchgrünung nur geringfügig. Die Fachplanungen Hitzeminderung und Stadtbäume werden dadurch nicht tangiert. Die praxisbezogenen kommunalen Fachplanungen definieren Ziele zu Stadtraum und Mobilität, wobei die engmaschige Durchwegung eine wichtige Rolle spielt.

## **5 Sachthemen / Auswirkungen**

### **5.1 Bauzonenkapazität und -reserve**

Die vorgesehene planungsrechtliche Massnahme hat keinen direkten Einfluss auf die Bauzonenkapazität und -reserven.

### **5.2 Mehrwertausgleich**

Mit der Planungsmassnahme entsteht nach den Vorschriften des Mehrwertausgleichsgesetzes<sup>10</sup> (MAG) kein Mehrwert, der eine Abgabepflicht auslöst, entsprechend wird keine Mehrwertabgabe erhoben.

### **5.3 Ortsbild-, Denkmal-, Natur- und Landschaftsschutz**

#### **5.3.1 Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder von nationaler Bedeutung der Schweiz ISOS**

Die Aufhebung des unterirdischen Wegabstands steht im Einklang mit den Erhaltungszielen des ISOS.

#### **5.3.2 Denkmalschutz**

Die vorliegende Revision tangiert keine kommunalen und überkommunalen Schutz- und Inventarobjekte.

#### **5.3.3 Natur- und Landschaftsschutz**

Die vorliegende Revision tangiert keine kommunalen und überkommunalen Schutzgebiete und kein Natur- und Landschaftsschutzinventar.

### **5.4 Archäologie**

Die vorgesehene planungsrechtliche Massnahme hat keinen Einfluss auf die Archäologie.

### **5.5 Verkehr und Erschliessung**

Die vorgesehene planungsrechtliche Massnahme hat im Bereich von reinen Fuss- und Velowegerschliessungen Einfluss auf die Verkehrserschliessung. Wege können neu auch über Tiefgaragen oder anderweitig unterbauten Bereichen erstellt werden, da der unterirdische Abstand von Gebäuden zu eigenständig geführten Fuss- und Velowegen

<sup>10</sup> vom 28. Oktober 2019, LS 700.9

aufgehoben wird. Dadurch gibt es mehr Anordnungsspielraum auf der Parzelle. Die Be-willigungspraxis betreffend Abstände von Zufahrtswegen und Zufahrtsstrassen erfährt durch die vorliegende Teilrevision keine Änderung und bleibt daher davon unberührt.

## **5.6 Freiraumversorgung**

Durch die erleichterte Erstellung von Wegen auch über unterbauten Bereichen wird die Erreichbarkeit von Freiräumen verbessert.

## **5.7 Öffentliche Infrastruktur**

Die vorgesehene planungsrechtliche Massnahme steht im Einklang mit den Planungsgrundsätzen gemäss Art. 3 RPG. Es sind keine Massnahmen im Bereich von öffentlichen Infrastrukturen erforderlich.

### **5.7.1 Öffentliche Kanäle auf privatem Grund**

Im Regelfall liegen öffentliche Kanäle auf öffentlichem Grund, während solche auf pri-vatem Grund die Ausnahme bilden. Bestehende öffentliche Kanäle auf privatem Grund werden am Ende ihrer Lebensdauer wenn immer möglich in den öffentlichen Raum verlegt. Sofern dies nicht möglich ist, werden die Kanäle mit Personaldienstbarkeiten gesi-chert. In der Personaldienstbarkeit ist die Bestandesgarantie der öffentlichen Kanäle ge-regelt sowie deren Finanzierung, falls der Kanal durch ein privates Bauvorhaben verlegt werden muss.

### **5.7.2 Wasserversorgung**

Die Groberschliessung der Wasserversorgung erfolgt auf öffentlichem Grund. Die Fei-nerschliessungen mit Trink- und Löschwasser auf privatem Grund werden im Rahmen des Baubewilligungsprozesses behandelt und geregelt. Die entsprechenden Regelun-gaben und Vorschriften zur Planung und Bau der Anschlussleitungen (Feinerschliessung) sind in der Wasserabgabeverordnung der WVZ (724.100) festgehalten.

## **5.8 Naturgefahren**

### **5.8.1 Hochwasserschutz/Oberflächenabfluss**

Die Teilrevision beschränkt sich auf die Bauordnung. Es sind keine gebietsbezogenen Festlegungen vorgesehen.

### **5.8.2 Massenbewegungen**

Die Teilrevision beschränkt sich auf die Bauordnung. Es sind keine gebietsbezogenen Festlegungen vorgesehen.

## **5.9 Umwelt**

Die vorgesehene planungsrechtliche Massnahme hat keinen (relevanten) Einfluss auf: Belastete Standorte, Bodenverschiebungen, Luft, Oberflächengewässer, Gewässerschutz, Lärmschutz, Störfallvorsorge, Energie, Nichtionisierende Strahlung (NIS), Abfälle, Neobiota, Boden, Wald.

### **5.9.1 Lokalklima/Grundwasser/Wassernutzung**

Die vorgesehene planungsrechtliche Massnahme hat positiven Einfluss auf das Lokalklima. Der Bereich zwischen Gebäude und Weg, bzw. Strasse ist häufig der einzige Bereich, in dem es noch Platz für Bäume und Retentions-/Versickerungsflächen hat. Auf unterbauten Bereichen ist die Pflanzung von Bäumen und Versickerungsflächen erschwert. Mit der Teilrevision wird die Erstellung von im öffentlichen Interesse liegenden Fuss- und Velowegen über unterirdischen Gebäuden ermöglicht. Folglich müssen die Wege nicht mehr in den übrigen nicht unterbauten Bereichen von Liegenschaften erstellt werden. Diese Bereiche stehen der Pflanzung von Bäumen und Retentions-/Versickerungsflächen zur Verfügung, welche zur Hitzeminderung beitragen können.

## **6 Interessenabwägung**

Die verschiedenen Interessen aus den übergeordneten Grundlagen und Rahmenbedingungen, Sachthemen und Auswirkungen werden unter Berücksichtigung der Ziele der vorliegenden BZO-Teilrevision, nämlich die Förderung der engmaschigen Durchwegung und der Siedlungsentwicklung nach innen, auf Interessenkonflikte geprüft.

### **6.1 Ermittlung Interessenkonflikte**

#### **6.1.1 Lokalklima vs. Durchwegung**

Durch die Pflanzung von Bäumen und deren Verdunstung und Beschattung wird das Lokalklima kühler, entspricht also den Vorgaben der Fachplanung Hitzeminderung (vgl. Kap. 4.3.1). Bäume können im Abstandsbereich – optimal in einem nicht unterbauten Abstandsbereich – gepflanzt werden (vgl. Kap. 4.3.4).

Aufgrund des nach Art. 12 Abs. 1 BZO erforderlichen unterirdischen Abstands von Gebäuden zu Wegen ist die Wegeführung bei der gleichzeitigen Erstellung von Tiefgaragen eingeschränkt und bei bestehenden Wegen die Bebaubarkeit des Grundstücks erschwert. Dies bedeutet für grössere Überbauungen mit grossflächigen Tiefgaragen oftmals, dass keine öffentlichen Wege durch das Areal möglich sind, trotz des im Richtplan formulierten Ziels der engmaschigen Durchwegung. Mit der Aufhebung des unterirdischen Abstandes für eigenständig geführte Fuss- und Velowegen werden diese Wege nun ermöglicht (Art. 12 Abs. 1<sup>bis</sup>).

Die Aufhebung des unterirdischen Abstandes ist auf eigenständig geführte Fuss- und Velowegen beschränkt. Deshalb ist die Einschränkung für die Pflanzung von Bäumen gering, zumal Wege neu im unterbauten Bereich erstellt werden können und der nicht unterbaute Bereich eher frei bleibt für Bepflanzung und Versickerung von Regenwasser. Unter Anwendung von § 238a PBG ist jedenfalls eine ausreichende Begrünung und Bepflanzung sicherzustellen (siehe Kap. 4.4.2). Damit wird dem Interesse am Lokalklima Rechnung getragen.

#### **6.1.2 Versickerung (Grundwasser/Wasserrückhalt) vs. Durchwe- gung**

Mit der Teilrevision wird die Erstellung von eigenständig geführten Fuss- und Velowegen über unterirdischen Gebäuden ermöglicht. Folglich müssen diese Wege nicht mehr in den übrigen nicht unterbauten Bereichen von Liegenschaften erstellt werden. Diese vom unterirdischen Wegabstand betroffenen Bereiche können hingegen der Versickerung und dem Wasserrückhalt dienen. Beides trägt zur Hitzeminderung bei (vgl. Kap. 4.3.1).

Das feinmaschige, sichere und hindernisfreie Fusswegnetz ist als Ziel im kommunalen Richtplan (Richtplantext, Kap. 8.2) für den Fussverkehr definiert und soll unter anderem publikumsintensive Einrichtungen und Nutzungsschwerpunkte für zu Fuss Gehende einfach und über attraktive Wege erreichbar machen. Die Wege sollen durchgängig und ansprechend gestaltet sein.

Die kommunale Richtplanung sieht für publikumsorientierte Nutzungen wie Detailhandel, quartierbezogene Dienstleistungen, öffentliche Einrichtungen und Freiräume die Schaffung von Rahmenbedingungen vor, die möglichst kurze Wege entstehen lassen.

Vorgaben für die Versickerung sind in der Richtlinie und Praxishilfe Regenwasserbewirtschaftung, Richtlinie und Praxishilfe zum Umgang mit Regenwasser erläutert. Die Richtlinie und Praxishilfe soll in der Besondere Bauverordnung I (BBV I) als beachtlich erklärt werden. Somit sind die Richtlinie und Praxishilfe massgebend und deren Vorgaben sind im Kanton Zürich so umzusetzen.

Zu beachten ist, dass die Liberalisierung kommunaler Abstandsregelungen nur so weit von einer Bauherrschaft wahrgenommen werden kann, als das übergeordnete Recht, insbesondere die kantonalen Grundanforderungen an Bauten und Anlagen gemäss PBG Beachtung finden. So hat die Baubehörde insbesondere § 238a Abs. 3 PBG anzuwenden und sicherzustellen, dass unbesehen des von der Bauherrschaft gewählten unterirdischen Abstands zu den eigenständig geführten Fuss- und Velowegen ausreichend Wurzelraum und Versickerungsfläche auf dem betroffenen Grundstück besteht (siehe Kap. 4.4.2). Die Anwendung von § 238a Abs. 3 PBG kann jedoch (aufgrund des Vorrangs des übergeordneten Rechts) im Einzelfall dazu führen, dass unterirdisch nicht bis zu eigenständig geführten Fuss- und Velowegen gebaut werden kann, weil andernfalls nicht ausreichend Wurzelraum und Versickerungsfläche auf dem Grundstück gewahrt bleiben. Anderseits sind auch – in den meisten Fällen – Konstellationen möglich, in denen an anderer Stelle auf dem Grundstück Wurzelraum und Versickerungsfläche erhalten bleiben bzw. sichergestellt werden, weil auf den unterirdischen Abstand nach Art. 12 Abs. 1<sup>bis</sup> verzichtet werden und damit eine günstige Anordnung der ober- und unterirdischen Bauten sowie Wege erreicht werden kann. Damit wird dem Interesse an einer ausreichenden Regenwasserbewirtschaftung Rechnung getragen.

## **6.2 Fazit**

Die Ermittlung der Interessenkonflikte (vgl. Kap. 6.1) ergibt, dass eine die Interessen berücksichtigende Ermessensausübung durch die Baubehörde auch mit der vorliegenden BZO-Teilrevision weiterhin möglich bleibt.

## **7 Verfahren**

### **7.1 Öffentliche Auflage**

Die BZO-Teilrevision «Aufhebung des unterirdischen Abstands bei eigenständig geführten Fuss- und Velowegen» wurde gemäss § 7 PBG vom 17. April 2025 bis 16. Juni 2025 und somit während 60 Tagen öffentlich aufgelegt. Es sind keine Einwendungen eingegangen.

### **7.2 Kantonale Vorprüfung**

Parallel zur öffentlichen Auflage wurde der Entwurf der genannten BZO-Teilrevision dem Kanton Zürich zur Vorprüfung eingereicht. Es bestehen keine Genehmigungsvorbehalte.

### **7.3 Überarbeitung**

Aufgrund der Rückmeldungen aus der städtischen Ämtervernehmlassung wurden die Dokumente überarbeitet.

### **7.4 Festsetzung Gemeinderat**

Die BZO-Teilrevision bedarf der Festsetzung durch den Gemeinderat.

### **7.5 Weiteres Verfahren**

#### **Referendums- und Stimmrechtsbeschwerdefrist**

Nachdem der Gemeinderat die Teilrevision festgesetzt hat, wird die Referendumsfrist (60 Tage) und die Frist für den Rekurs in Stimmrechtssachen (5 Tage) angesetzt. Diese beginnen gleichzeitig.

#### **Genehmigung Kanton**

Sind die beiden Fristen ungenutzt verstrichen oder ein allfälliges Referendum bzw. ein allfälliges Stimmrechtsrekursverfahren abgeschlossen, verfügt die kantonale Baudirektion die Genehmigung der Teilrevision.

#### **Rekursfrist**

Mit Bekanntmachung der Genehmigung durch die kantonale Baudirektion wird die BZO-Teilrevision während 30 Tagen zum Rekurs aufgelegt.

#### **Inkraftsetzung**

Ist die Rekursfrist ungenutzt verstrichen oder sind allfällige Rechtsmittelverfahren abgeschlossen, setzt der Stadtrat die BZO-Teilrevision in Kraft. Der Stadtratsbeschluss betreffend Inkraftsetzung wird während 30 Tagen zum Rekurs aufgelegt, wird kein Rechtsmittel gegen die Inkraftsetzung ergriffen, erlangt die Vorlage ihre Rechtskraft.



**Stadt Zürich  
Amt für Städtebau (AfS)  
Lindenhofstrasse 19  
8021 Zürich  
T + 41 44 412 11 11  
[stadt-zuerich.ch/afs](http://stadt-zuerich.ch/afs)**

Hochbaudepartement