



Baudirektion
Amt für Raumentwicklung
Recht und Verfahren

Verkehrerschliessungsverordnung; VErV) – Ergebnis der Vernehmlassung

22. März 2019



Inhalt

1. Ausgangslage	4
2. Vernehmlassungsverfahren	5
2.1. Vernehmlassungs- und Mitwirkungsadressaten	5
2.2. Vernehmlassungsantworten	6
3. Grundsätzliche Haltung zur Vernehmlassungsvorlage	8
3.1. Rückmeldungen zu den konzeptionellen Grundsätzen der Vorlage	8
3.2. Allgemeine Rückmeldungen	11
4. Stellungnahmen zu den einzelnen Bestimmungen	15
4.1. Allgemeine Bestimmungen (I)	15
4.1.1. Gegenstand (§ 1)	15
4.1.2. Geltungsbereich (§ 2)	17
4.1.3. Begriffe (§ 3)	19
4.1.4. Grundsätze (§ 4)	22
4.1.5. Technische Anforderungen im Regelfall (§ 5)	25
4.1.6. Abweichungen vom Regelfall (§ 6)	28
4.1.7. Anderweitige Massnahmen (§ 7)	31
4.1.8. Besondere Vorkehren bei ungewöhnlich starkem Verkehr (§ 8)	33
4.1.9. Gestaltung (§ 9)	34
4.2. Zufahrten (II)	35
4.2.1. Festlegung der Zufahrtsart (§ 10)	35
4.2.2. Planerische Ermittlung des erwarteten Verkehrsaufkommens (§ 11)	38
4.2.3. Abschnittsweise Betrachtung (§ 12)	45
4.2.4. Öffentliche Dienste und Notzufahrt (§ 13)	47
4.2.5. Ausweichstellen (§ 14)	48
4.2.6. Einbahnsysteme (§ 15)	50
4.2.7. Verzweigungen und Einmündungen (§ 16)	51
4.2.8. Fusswegverbindungen (§ 17)	52
4.2.9. Mitbenützung von privatem Grund durch die Öffentlichkeit (§ 18)	53
4.3. Anforderungen an Ausfahrten und Auswirkungen von Grundstücksnutzungen (III)	55
4.3.1. Unzulässige Auswirkungen (§ 19)	55
4.3.2. Lichtraumprofil (§ 20)	57
4.3.3. Abtrennung (§ 21)	58
4.3.4. Abfliessen von Wasser und anderen Flüssigkeiten (§ 22)	59
4.3.5. Sichtweiten (§ 23)	60
4.3.6. Zusatzanforderungen an Tankstellen (§ 24)	61
4.3.7. Ausnahmetransportrouten (§ 25)	62
4.4. Abstände von Mauern, Einfriedungen und Pflanzen (IV)	64
4.4.1. Abstände für Mauern und Einfriedungen (§ 26)	64
4.4.2. Abstände für Pflanzen (§ 27)	66



4.4.3.	Abstände auf der Innenseite von Kurven (§ 28)	69
4.4.4.	Befreiung von festem Abstandsmass (§ 29)	70
4.4.5.	Bestimmung der Sichtbereiche (§ 30)	71
4.5.	Anhänge	72
4.5.1.	Anhang 6.1	72
4.5.2.	Anhang 6.2	75
4.5.3.	Anhang 6.3	77
4.5.4.	Anhang 6.4	78
4.5.5.	Anhang 6.5	80

5. Ergänzende Stellungnahmen zur privilegierten Mauerhöhe	83
--	-----------

1. Ausgangslage

Der Regierungsrat beauftragte mit Beschluss Nr. 498/2017 vom 31. Mai 2017 die Baudirektion (Federführung) sowie die Volkswirtschaftsdirektion mit der Durchführung des Vernehmlassungsverfahrens betreffend eine Verkehrserschliessungsverordnung. Die Verordnungsvorlage sieht eine inhaltliche Zusammenführung der Regelungsbereiche und -inhalte der heutigen Zugangsnormen (LS 700.5), Verkehrssicherheitsverordnung (VSIV; LS 722.15) sowie der Strassenabstandsverordnung (StrAV; LS 700.4) zu einem Erlass vor.

Die oben erwähnten Erlasse sind rund 30 bis 40 Jahre alt. Sie haben sich in den vergangenen Jahren im Grundsatz bewährt, vermögen jedoch in verschiedenen Bereichen den tatsächlichen und rechtlichen Entwicklungen nicht mehr zu genügen. Bei der Zusammenführung der drei Erlasse wurde insbesondere Augenmerk darauf gelegt, dass bewährte Regelungen und die damit verbundene Rechtsprechung erhalten und Widersprüche beseitigt werden. Aktuelle Fachnormen und Richtlinien von Fachverbänden wurden berücksichtigt. Die Erschliessungsverordnung stellt im Resultat eine deutliche Verschlankung des bisherigen Regelwerks dar.

Die zentralen Herausforderungen der Raumplanung liegen in der Siedlungsentwicklung nach innen. Die Erschliessungsverordnung soll dazu beitragen, dass die Abstimmung von Siedlung und Verkehr unter Berücksichtigung der massgeblichen Interessen insbesondere in Bezug auf die Verkehrssicherheit gemeistert werden können.

Im Rahmen der weiteren Erarbeitung der Vorlage verblieb zwischen den involvierten Direktionen des Kantons eine Differenz in Bezug auf die privilegierte, bewilligungsfreie Mauerhöhe an Strassengrenzen sowie an Innenseiten von Kurven. Mit Schreiben des Baudirektors vom 17. Dezember 2018 wurden verschiedene Interessenverbände sowie die Städte Zürich und Winterthur zu einer ergänzenden Stellungnahme begrüsst.

2. Vernehmlassungsverfahren

2.1. Vernehmlassungs- und Mitwirkungsadressaten

Nachfolgende Gemeinwesen und ihre Organisationen, Parteien und Interessenverbände wurden im Zusammenhang mit der Vernehmlassung angeschrieben. Parallel dazu wurde ein Mitberichtsverfahren durchgeführt:

Gemeinwesen und ihre Organisationen; Gerichte und Verwaltung

- Politische Gemeinden des Kantons Zürich
- Gemeindepräsidentenverband Kanton Zürich (GPV)
- Verein Zürcher Gemeindeschreiber und Verwaltungsfachleute (VZGV)
- Planungsgruppe Zürcher Unterland (PZU)
- Regionalplanung Winterthur und Umgebung (RWU)
- Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU)
- Region Zürcher Oberland (RZO)
- Zürcher Planungsgruppe Furttal (ZPF)
- Zürcher Planungsgruppe Glattal (ZPG)
- Zürcher Planungsgruppe Knonaueramt (ZPK)
- Zürcher Planungsgruppe Limmattal (ZPL)
- Zweckverband Zürcher Planungsgruppe Pfannenstiel (ZPP)
- Zürcher Planungsgruppe Weinland (ZPW)
- Zürcher Planungsgruppe Zimmerberg (ZPZ)
- Gebäudeversicherung Kanton Zürich (GVZ), Feuerwehr
- Verwaltungsgericht
- Baurekursgericht (BRG)
- Direktionen des Regierungsrates und Staatskanzlei

Parteien

- Alternative Liste (AL)
- Bürgerlich-Demokratische Partei (BDP)
- Christlichdemokratische Volkspartei (CVP)
- Christlich-soziale Partei (CSP)
- Eidgenössisch-Demokratische Union (EDU)
- Evangelische Volkspartei (EVP)
- Freisinnig-Demokratische Partei (FDP)
- Grüne Partei (Grüne)
- Grünliberale (GLP)
- Schweizer Demokraten (SD)
- Schweizerische Volkspartei (SVP)
- Sozialdemokratische Partei (SP)

Verbände und weitere Interessierte

- Automobil Club der Schweiz (ACS), Sektion Zürich
- Bauberatung Behindertenkonferenz Kanton Zürich (BKZ)
- Bund Schweizer Architekten (BSA-FAS,) Ortsgruppe Zürich
- Bund Schweizer Landschaftsarchitekten und Landschaftsarchitektinnen (BSLA), Regionalgruppe Zürich
- Espace Mobilité
- Eidgenössische Technische Hochschule Zürich (ETH), Institut für Raum- und Landschaftsentwicklung
- Fachverband Schweizer RaumplanerInnen (FSU), Sektion Zürich und Schaffhausen
- Verband freierwerbender Schweizer Architekten (fsai), Sektion Zürich / Ostschweiz
- Fussverkehr Schweiz
- Gewerbeverband der Stadt Zürich
- Gewerkschaftsbund des Kantons Zürich
- Hausverein Schweiz, Sektion Zürich
- Hauseigentümerverband Kanton Zürich (HEV)
- Hochschule für Technik Rapperswil (HSR), Institut für Raumentwicklung,
- Infra Suisse
- Mieterinnen und Mieterverband Zürich
- Pro Velo Kanton Zürich
- Pro Zürcher Berggebiet
- Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen
- Schweizerischer Baumeisterverband (SBV), Sektion Zürich
- Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein (SIA), Sektion Winterthur
- Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein (SIA), Sektion Zürich
- Stiftung Schweiz Mobil
- Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten (SVI), Regionalgruppe Zürich
- Swiss Engineering STV, Fachgruppe Architektur- und Bauingenieurwesen FAB / ZH
- Touring Club Schweiz (TCS), Sektion Zürich
- Schweizerische Vereinigung Beratender Ingenieurunternehmen (usic), Regionalgruppe Zürich
- Verkehrs-Club der Schweiz (VCS), Sektion Zürich
- Schweizerische Vereinigung für Landesplanung (VLP-ASPAN)
- Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS)
- Vereinigung Zürcher Immobilienfirmen (VZI)
- Wohnbaugenossenschaften Schweiz, Regionalverband Zürich
- Zürcher Anwaltsverband (ZAV), Fachgruppe Baurecht
- Zürcher Handelskammer (ZHK)
- Zürcher Bauernverband
- Zürcher Heimatschutz

2.2. Vernehmlassungsantworten

Insgesamt wurden neben den 168 politischen Gemeinden des Kantons Zürich 65 Stellen zur Vernehmlassung eingeladen. Von den insgesamt 233 Adressatinnen und Adressaten haben 84 mit einer inhaltlichen Stellungnahme geantwortet, was einer Rücklaufquote von 36% entspricht. Ausdrücklich auf eine Stellungnahme verzichtet haben 10 Adressatinnen

und Adressaten.

Parallel wurde innert gleicher Frist ein verwaltungsinternes Mitberichtsverfahren durchgeführt, wobei 12 Stellungnahmen eingereicht wurden. Die Mitberichte der Direktionen, der Ämter der Baudirektion und der Staatskanzlei werden nicht veröffentlicht.

Kantonale Stellen und Gerichte	14
RZU und Planungsregionen	14
Gemeinden und ihre Organisationen	56
Parteien	6
Verbände und weitere Interessierte	6
Total	96

Tabelle 1: Anzahl eingegangener Stellungnahmen

Aufgrund der grossen Fülle der Stellungnahmen sowie der gebotenen Kürze der Darstellung wurde darauf verzichtet, jedes geäusserte Argument im Wortlaut im Bericht aufzunehmen. Festgehalten wurde all das, was für die weitere Bearbeitung der Vorlage sowie deren öffentliche Beurteilung und politische Diskussion von Relevanz sein könnte.

Nicht alle Stellungnahmen haben das gleiche Gewicht. Insbesondere aufgrund von Verweisen in den Stellungnahmen insbesondere von Gemeinden erhalten einzelne Eingaben zusätzliches Gewicht. Dieser Aspekt wird nachfolgend dargestellt (Lesebeispiel: In 16 kommunalen Stellungnahmen wird auf die Eingabe des VZGV verwiesen):

GPV	Gemeindepräsidentenverband Kanton Zürich	7
VZGV	Verein Zürcher Gemeindeschreiber und Verwaltungsfachleute	16
ZPL	Zürcher Planungsgruppe Limmattal	4
RWU	Regionalplanung Winterthur und Umgebung	3
FSU	Fachverband Schweizer RaumplanerInnen, Sektion Zürich und Schaffhausen	2
RZO	Region Zürcher Oberland	2
ZPF	Zürcher Planungsgruppe Furttal	2
	Weitere	2

Tabelle 2: Anzahl Verweise auf andere Stellungnahmen

Hinweis: Zur besseren Lesbarkeit wird darauf verzichtet, bei der Nennung einer dieser Stellungnahmen jeweils auch die darauf verweisenden Stellungnahmen zu nennen.

3. Grundsätzliche Haltung zur Vernehmlassungsvorlage

3.1. Rückmeldungen zu den konzeptionellen Grundsätzen der Vorlage

Nachfolgend wird in genereller Weise die allgemeine Stossrichtung der Rückmeldungen zu den von Seiten des Regierungsrats vorgeschlagenen wesentlichen konzeptionellen Eckpunkten der Vernehmlassung dargestellt. Die individuellen Rückmeldungen werden in Bezug zu den konkreten Bestimmungen wiedergegeben.

Zusammenführung der drei Erlasse zu einer Verordnung mit Anhängen

Die inhaltliche Zusammenführung der Regelungsbereiche und -inhalte der heutigen Zugangsnormen, Verkehrssicherungsverordnung sowie der Strassenabstandsverordnung zu einem einzigen Erlass und die damit einhergehende Reduktion und Anpassung der Bestimmungen an die angestrebte Verdichtung wird im Grundsatz von sämtlichen Adressatinnen und Adressaten begrüsst. Insbesondere wird die Verschlinkung des Regelwerks, die Beseitigung von Widersprüchen und die vereinheitlichte Darstellung gewürdigt.

Die Gemeinde Zollikon beantragt die Rückweisung der Verordnung zur Überarbeitung, begrüsst jedoch die Zusammenfassung der drei Verordnungen zu einer Erschliessungsverordnung. Gemäss den Stellungnahmen des HEV und der CVP sei auf den Neuerlass zu verzichten, sofern ihre Anträge nicht berücksichtigt werden.

Abweichungen vom Regelfall

Die Erschliessungsverordnung gibt im Sinne von Normen die technischen Anforderungen vor, die im Regelfall zu sachgerechten Lösungen und damit einer genügenden und verkehrssicheren Ausgestaltung von Zufahrten führen (§ 5). Gleichzeitig erlaubt sie eine flexible Anwendung dieser Vorgaben, um im Sinne von Erleichterungen oder erhöhten Anforderungen besonderen örtlichen Gegebenheiten gerecht werden zu können, was in § 6 der Verordnung konkretisiert wird. Im Einzelfall können abweichende Anforderungen an die Zufahrt und Ausfahrt gestellt werden, wenn dies aufgrund der tatsächlichen Verhältnisse unerlässlich erscheint. Bei der Beurteilung der Frage, ob ein Abweichen von den Normen zulässig ist oder nicht, hat sich die Bewilligungsbehörde vor allem daran zu orientieren, dass Zufahrten für Fahrzeuge der öffentlichen Dienste, insb. der Notzufahrt genügen und für jedermann verkehrssicher ausgestaltet sein müssen.

Die Weiterentwicklung des bisherigen Systems blieb unbestritten. Von zahlreichen Vernehmlassungsadressatinnen und -adressaten wurde beantragt, dass in § 6 bei Erleichterungen weiterhin ein nicht-abschliessender Katalog von Tatbeständen vorgegeben werden soll, wie dies bereits bisher in § 11 der Zugangsnormen bzw. § 6 der VSIV der Fall sei. Die Notwendigkeit der Statuierung von erhöhten Anforderungen im Einzelfall als Gegenstück der Erleichterungen blieb unbestritten. In zahlreichen Eingaben wurde beantragt, den

Tatbestand der autoarmen und autofreien Nutzungen bzw. reduzierten Verkehrserzeugungen neu ebenfalls zu erwähnen.

Verweise auf Fachnormen

In Bezug auf Verkehrsanlagen erlässt insbesondere der Verband Schweizerischer Verkehrsfachleute (VSS) auf Basis von Forschungsergebnissen und teilweise empirischen Erkenntnissen einschlägige technische Fachnormen. Die Vernehmlassungsvorlage sah die sinngemässe Übernahme von Regelungsaspekten aus den einschlägigen Fachnormen und somit für die Beibehaltung der bereits ursprünglich durch den Verordnungs- bzw. Normaliengeber gewählte normkonkretisierende Regelungsart (Typisierung von Fällen) vor, wobei der Regierungsrat mit der Vernehmlassungsvorlage einen vollständigen Verzicht auf Verweise auf Fachnormen vorschlug. Dieser Grundsatz sollte einzig mit dem Verweis in § 13 Abs. 2 E-Erschliessungsverordnung auf die frei und gratis zugänglichen Richtlinien für Feuerwehrezufahrten, Bewegungs- und Stellflächen der Feuerwehr Koordination Schweiz (FKS-Richtlinie, Ausgabe Februar 2015) durchbrochen werden.

Der dem Verordnungsentwurf zugrunde gelegte Vorgehensvorschlag führte bei der Mehrheit zu keinen Gegenanträgen. Die FDP begrüsst ausdrücklich, dass nicht auf Fachnormen verwiesen wird, sondern die Regelungen in der Verordnung technisch aufgenommen wurden. Dadurch sei sichergestellt, dass verschärfte Fachnormen nicht automatisch auch zur rechtlichen Grundlage werden, sondern eine politische Würdigung möglich sei.

Der Verweis auf die FKS-Richtlinie an sich blieb unbestritten. Es wurde von mehreren Seiten beantragt, dass sich die Anforderungen der Notwendigkeit von grundstücksinternen Zufahrten für den Notfalleinsatz der öffentlichen Dienste in § 13 aus der jeweils gültigen FKS-Richtlinie ergebe (dynamischer Verweis) und nicht auf eine bestimmte Ausgabe verwiesen werde (statischer Verweis).

Vereinzelt wurden weitere Verweise auf Verordnungsstufe auf einzelne VSS-Normen beantragt: Im Zusammenhang mit den Vorgaben für das behindertengerechte Bauen wurde ein Verweis auf die Norm VSS 640 075 'Hindernisfreier Verkehrsraum', Ausgabe 2014 im Sinne einer massgebenden Normale beantragt (SP; BKZ, Niederhasli).

Die Stadt Winterthur beantragt einen zusätzlichen Verweis auf die Normen VSS SN 640 050 und SN 640 273a.

Begrifflichkeiten

Der Regelungsinhalt orientiert sich an den bisherigen Regelungen im Kanton Zürich, zu der eine bewährte Rechtsprechung existiert. Die Vernehmlassungsvorlage stellte diesbezüglich auf die bisherigen Begrifflichkeiten der drei Erlasse bzw. der Zugangsnormen, Verkehrssicherheitsverordnung sowie der Strassenabstandsverordnung ab.

In zahlreichen Stellungnahmen wird gefordert, dass die in der Erschliessungsverordnung verwendeten Begrifflichkeiten in Abstimmung mit den im PBG verwendeten Begriffen zu verifizieren, präzisieren und einheitlich zu verwenden seien.

Strassenbreite und Landverbrauch

Die Tendenz der immer breiteren Fahrzeuge steht im diametralen Widerspruch zum Gebot der haushälterischen Bodennutzung. Zudem führen breitere Verkehrsflächen dazu, dass vermehrt Quartierplanverfahren mit Kosten- und Landbeteiligung der Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer durchgeführt werden müssen. Das bisherige System der Bestimmung der Fahrbahnbreite soll beibehalten werden, wobei in Übereinstimmung mit der

VSS SN 640 045 bei Zufahrtsarten im Regelfall von Verkehrsflächen mit einer siedlungsorientierten Ausgestaltung auszugehen, die auf Begegnungsfälle von Fahrzeugen mit reduzierten Geschwindigkeiten ausgerichtet sind. Basierend auf der VSS-Norm SN 640 201 wurde der Platzbedarf für verschiedene Begegnungsfälle von Fahrzeugen überprüft und im Verordnungsentwurf gegenüber den bisherigen Zugangsnormalien teilweise angepasst.

Es erfolgten entsprechend diverse Einzelanträge. Die grundsätzliche Stossrichtung wurde jedoch grossmehrheitlich begrüsst. Es wird auf die konkreten Stellungnahmen zu Anhang 6.1 verwiesen.

Wohneinheiten (Bemessungsgrundlage sowie Erhöhung)

Die Zugangsnormalien stellen für die Bestimmungen der Zufahrtsart auf Wohneinheiten ab. Da sich das System bewährt hat und zudem eine langjährige Rechtsprechung besteht, soll das Abstützen auf Wohneinheiten weiterhin Anwendung finden. Die Wohneinheiten nach Zufahrtsarten sollen erhöht werden.

Das Festhalten an den Wohneinheiten als Bemessungsgrundlage für die Anforderungen der Zufahrten blieb in praktisch sämtlichen Stellungnahmen unbestritten bzw. wurde als nachvollziehbar beurteilt und grundsätzlich begrüsst. Im Sinne der Siedlungsentwicklung nach innen sei eine Anhebung der Wohneinheiten je Zufahrtstyp gestützt auf neuste verkehrliche Forschungsergebnisse unumgänglich.

Die Erhöhung der Wohneinheiten je Zufahrtstyp im Sinne der Siedlungsentwicklung nach innen wird ebenfalls grossmehrheitlich begrüsst. Vereinzelt wird die Erhöhung der untersten Zufahrtsart des Zufahrtsweges als kritisch beurteilt, sofern keine zusätzlichen Massnahmen ergriffen würden. Einzelne wenige Stellungnahmen fordern eine zusätzliche Erhöhung bzw. den Verzicht auf eine Obergrenze in den Klammerwerten.

Diverse Stellungnahmen regen eine Hilfestellung in Form eines Merkblatts oder Leitfadens an für die Umrechnung anderer Nutzungen, da die Erschliessungsverordnung auch für Gebiete mit einer Misch- oder reinen Arbeitsplatznutzung dienen müsse.

Feinerschliessungsplan

Die Gemeinden sollen im Sinne eines Wahlrechts die Möglichkeit erhalten, das Leistungsvermögen von Zufahrten planerisch und grundeigentümerverbindlich über die gemäss Ausgangswerten der Verordnung festgelegten Wohneinheiten zu erhöhen. Dies unter Voraussetzung der hinreichenden und verkehrssicheren Erschliessung im konkreten Fall.

Mehrere Vernehmlassungsadressatinnen und -adressaten beantragen, dass das Ergebnis einer planerischen Ermittlung nicht in einem «Feinerschliessungsplans» als verbindlicher Nutzungsplan festzuhalten sei. Im Wesentlichen und sinngemäss wird argumentiert, dass die Erstellung eines verbindlichen Nutzungsplans hinsichtlich der Zweckerreichung unverhältnismässig sei. In Verbindung mit den übrigen planerischen Ermittlungen genüge die Festlegung von Bezugsgebiet und Anzahl Wohneinheiten. Vereinzelt wurde beantragt, dass in dichten Siedlungsteilen mit gutem Erschliessungsgrad mit öffentlichen Verkehrsmitteln die Wohneinheiten gemäss bisherigem § 6 Abs. 2 Zugangsnormalien bis zu den Klammerwerten gemäss Anhang 6.1 der Erschliessungsverordnung erhöht werden können. Vereinzelt wurde beantragt, dass zu präzisieren sei, dass der Erlass eines Feinerschliessungsplans den Gemeinwesen wahlweise zur Verfügung stehe, sofern die Wohneinheiten zusätzlich erhöht werden sollen. Auf den Nachweis der Abnahmefähigkeit der Strassen der Groberschliessung sei zu verzichten bzw. dies könne im Genehmigungsverfahren überprüft werden.

Abstand von Pflanzen

Die numerischen Abstandsvorschriften von Pflanzen zur Strassengrenze nach § 27 Abs. 1, 2 Satz 1 und 3 ersetzen die bisherigen §§ 14 f. Strassenabstandsverordnung. Neu wurde in Abs. 2 Satz 2 lediglich ergänzt, dass der Werkträger die Gewährung einer Abstandsunterbrechung vom Vorliegen eines Unterhaltsvertrags abhängig machen kann.

Das TBA beantragt, dass die Abstände für Bäume aller Art von der Strassengrenze mindestens 8 m ausserorts, gemessen ab Mitte Stamm, betragen soll. Demgegenüber wurde in mehreren Vernehmlassungsantworten geltend gemacht, dass der Abstand von 4 m zu gross sei und eine hinreichende Durchgrünung des Strassenraums verhindere bzw. strassenbegleitende Baumalleen auch direkt angrenzend möglich werden und seien. Nach Ansicht von mehreren Adressatinnen und Adressaten sei auf eine numerische Verringerung des Abstands von Bäumen gemäss § 27 Abs. 2 zu verzichten (ZPF, VZGV und die Gemeinden Hittnau, Dübendorf, Höri, Adliswil, Lindau, Eglisau, Freienstein-Teufen, Affoltern am Albis, Bonstetten, Horgen, Birmensdorf, Glattfelden).

Vereinzelt wurde die Messweise kritisiert (FSU, Gemeinwesen Affoltern am Albis, Stäfa und Bonstetten) und beantragt, auf den Abschluss von Unterhaltsbeiträgen zu verzichten (CVP und HEV). Weiter solle nicht nur die Verkehrssicherheit Grund für eine Beseitigung gemäss § 27 Abs. 3 sein, sondern generell ein überwiegendes, öffentliches Interesse (Gemeinden Eglisau, Freienstein-Teufen und Glattfelden).

3.2. Allgemeine Rückmeldungen

Kantonale Stellen und Gerichte

Die Direktion der Justiz und des Innern bemerkt, dass der Vernehmlassungsentwurf ein eigenes Kapitel für das Übergangsrecht vorsehe, dieses aber keine Regelungen enthalte. Im Erläuterungsbericht werde ausgeführt, dass keine Regelungen möglich seien (S. 35). Gleichzeitig könne nicht ausgeschlossen werden, dass die Verordnungsänderung zu einer Verschärfung der Rechtslage für gewisse Grundeigentümer führe (Erläuterungsbericht, S. 44, 3. Absatz). Die Direktion der Justiz und des Innern regt an, das Übergangsrecht nochmals vertieft zu klären. Zu prüfen sei zum einen, ob bei einer Verschärfung der Rechtslage für die Grundeigentümer Übergangsfristen zur Anpassung an die neuen Normen nötig seien, so beispielsweise für bauliche Anpassungen. Zum anderen müssten die Auswirkungen der Rechtsänderungen auf Verfahrensbestimmungen (bspw. Erhöhung der Hürden für Quartierplanverfahren) im Auge behalten und bei Bedarf Vorschriften betreffend hängiger Verfahren erlassen werden.

Das TBA weist darauf hin, dass im Anhang der Verordnung eine Regelung der Sichtweiten im Zusammenhang mit dem Rechtsvortritt und dem Vortritt im Kreisverkehr fehle. Zudem seien auch die «Sichtweiten auf Gehwegen» im Anhang zu regeln. Dies sei vor allem im Zusammenhang mit fahrzeugähnlichen Geräten wichtig. Es wird allgemein auf die Abhandlung Sichtweiten im Strassenverkehr vom 11. August 2017 verwiesen.

Das TBA beantragt folgenden IV. Titel: «Abstände für Bauten, Anlagen, Klein- und Anbauten, Ausrüstungen, Ausstattungen und Pflanzen». Es seien möglichst alle Sichthindernisse im Bereich von Strassen, welche Einfluss auf die Verkehrssicherheit und Unterhaltsarbeiten haben, zu erfassen (vgl. ABV).

RZU und Planungsregionen

Die ZPL kritisiert, dass mit einer Verdoppelung oder sogar noch grösseren Steigerung der

Leistungsfähigkeit eines bestimmten Zugangs an die Grenze dessen gegangen werde, was bezüglich Verkehrsqualität noch akzeptabel sei. Insbesondere bei der kleinsten Zufahrtsart, dem Zufahrtsweg, könne die Steigerung um das Fünffache nur akzeptiert werden, wenn weitere Begleitmassnahmen eingeführt werden würden.

Nach Ansicht der RZU ist auf den Begriff «verkehrssichere» im Titel der Verordnung zu verzichten, da die Erschliessungsverordnung neben der Verkehrssicherheit auch grundlegende Aspekte der Erschliessung thematisiere, wie Fragen der ausreichenden Kapazität und insbesondere der baulichen Verdichtung. Der Begriff «verkehrssichere» im Titel reduziere den Inhalt zu stark auf die Verkehrssicherheit. Zudem habe die neue Erschliessungsverordnung verschiedene Konsequenzen für die Gemeinden, die beispielsweise im Erläuterungsbericht oder in einer Umsetzungshilfe darzulegen seien. So erwartet der RZU aufgrund der Veränderung in der Klassierung der Strassen, dass einige bestehende Strassenabschnitte neu als «überdimensioniert» eingestuft werden. Weiter stimme die bisherige formale Klassierung nicht mehr und es entstehe darum für die Gemeinden die Notwendigkeit, wie im Erläuterungsbericht zur Erschliessungsverordnung erwähnt, ihre kommunalen Verkehrsrichtpläne zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen. Aufgrund der Änderungen erachtet es die RZU als notwendig, dass die Gemeinden die jeweiligen Gebiete fragen, ob eine nun mögliche Verdichtung wirklich gewünscht werde und wenn ja, wie dies angegangen werden könne. Gebiete, die auf eine bauliche Verdichtung verzichten möchten seien zu fragen, wie eine «Positiv-Planung» zu deren Schutz bzw. eine ihnen angemessene Weiterentwicklung aussehen könne. Beide Fragestellungen könnten als Anlass genommen werden, eine Gesamtschau über das Gemeindegebiet zu erarbeiten, in der Innenentwicklung ein zentrales Thema darstelle, oder eine bereits vorhandene Gesamtschau angesichts der neuen Rahmenbedingungen zu überprüfen.

Gemeinden und ihre Organisationen

Nach Ansicht der Stadt Regensdorf müssten die Anforderungen in den Anhängen 6.1 bis 6.4 nicht mehr auf Wohneinheiten, sondern auf die planerische Ermittlung des Verkehrsaufkommens abstützen.

Die Gemeinde Niederhasli beantragt, dass die Schnittstellen zwischen Zufahrtsweg/Zufahrtsstrasse/Erschliessungsstrasse auch strassenbaumässig (vertikal) eine Ausbildung aufzuweisen hätten. Dies sei für die Orientierung sämtlicher Verkehrsteilnehmer hilfreich.

Der heutige § 18 StrAV (Beseitigungspflicht) sei in die Erschliessungsverordnung aufzunehmen (Gemeinde Erlenbach).

Bestimmungen für autoarme oder autofreie Siedlungen seien in die Erschliessungsverordnung aufzunehmen, damit insbesondere die Potentiale an gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen genutzt werden könnten (Gemeinde Stäfa).

Nach Ansicht der Gemeinde Horgen sei in technischer Hinsicht der konkrete Umgang mit „Zufahrtswegen“ und „Zufahrtsstrassen 1“ mit zulässigen Fahrbahnbreiten ≤ 4.00 m nicht gelöst, an welche neu bis zu 150 WE (300 WE bei guter öffentlicher Erschliessung) angeschlossen werden könnten. Bei dieser Strassenbreite sei ein Kreuzen von 2 PWs nicht möglich. Somit müssten neue Ausweichstellen erstellt werden. Das sei bei «Neuerschliessungen» mittels Strassenprojekt oder mit einem Quartierplan denkbar. In bestehenden Quartierplangebieten mit engen Strassen und dichter Überbauung sei die

Anordnung von zusätzlich notwendigen Ausweichstellen sehr anspruchsvoll. Wenn dies erforderlich werde, solle dies mittels eines Strassenprojekts (gemäss Kant. StrG) möglich sein, bzw. auf eine Quartierplanrevision sei wenn immer möglich zu verzichten.

Die Gemeinde Zollikon weist die Verordnung zur Überarbeitung zurück. Vollzugsprobleme bei der Erschliessung von Baugrundstücken bereitete lediglich die Praxis des kantonalen Tiefbauamtes bei der Umsetzung der Sichtweiten bei Ausfahrten in Staatsstrassen und bei der Bewilligung von Bäumen entlang von Staatsstrassen. Hauptinhalt der Revision ist die Senkung der Anforderungen an Erschliessungsstrassen, deren Ausbau (Breite, Trottoirs) wie bisher von der Anzahl der angeschlossenen Wohneinheiten abhängt. Für eine Kategorie (sog. Erschliessungsstrasse für 600 bis 1000 Wohneinheiten) werde dagegen die minimale Strassenbreite erhöht. Weiter werde das Erschliessungsrecht dem Strassenverkehrsrecht des Bundes angepasst (Berücksichtigung von Begegnungszonen). Auch sog. Mischverkehrsflächen finden Berücksichtigung (Beispiel: Gestaltung der Sennhofstrasse mit Mischverkehrsstreifen). Der Verordnungsentwurf lasse jedoch wesentliche Fragen unbeantwortet und sei deshalb zu überarbeiten. Kritisiert wird unter anderem, die Senkung der Erschliessungsanforderungen führe unbekannte Folgen mit sich und es würde von den VSS-Normen abgewichen werden. Die Folgen eines zentralen Revisionspunkts seien gemäss den publizierten Unterlagen nicht im Ansatz untersucht worden: Die Anforderungen an die Erschliessung für den motorisierten Verkehr und für Fussgänger seien generell zu senken. Die Anforderungen in den zwei wichtigsten Kategorien (Zufahrtsstrassen I und II) seien derart tief angesetzt, dass die Belastbarkeit der Strassen gemäss VSS-Normen überschritten werde. Selbst an bestehenden Strassen würden generell mehr Wohneinheiten angeschlossen werden können, und zwar über die Belastungsgrenze gemäss VSS-Normen hinaus. Nur beim Zufahrtsweg (tiefste Kategorie) werde die VSS-Norm übernommen. Mit der Erschliessungsverordnung würden die Strassen überlastet werden. Mit einem entsprechenden Planungsverfahren würden sogar noch zusätzliche Wohneinheiten über eine Strasse angeschlossen werden können. Für diesen Fall sehe die VSS-Richtlinie Fahrtenbeschränkungen vor. Es sei unklar, ob dies zu einer Verpflichtung werde, wenn ein solches Planungsverfahren durchgeführt werde. Auch die in Zollikon fehlende Obergrenze für die Erbauung neuer Parkplätze werde sich in diesen Fällen, je nach Konstellation, kaum halten können (oder mit einer strikten Fahrtenbegrenzung zu verbinden sein). Würde die Verordnung lediglich an die gesamtschweizerisch geltenden, anerkannten technischen Normen angepasst (VSS-Richtlinien) und Abweichungen sachlich begründet werden, wäre dies verständlich und nachvollziehbar. Die VSS-Normen würden auf eingehenden empirischen Untersuchungen und Erfahrungen beruhen. Gemäss der Begleitgruppe seien die VSS-Normen jedoch zu schwer verständlich und könnten deshalb nicht in der Verordnung übernommen werden. Bei Erschliessungsplanungen und Strassenbauten würden regelmässig Fachleute beigezogen werden, denen die VSS-Normen geläufig seien. Andere Kantone würden in ihrer Gesetzgebung die VSS-Normen übernehmen und hätten entsprechend kürzere Verordnungen wie beispielsweise § 41 der Bauverordnung des Kantons Aargau. Die vorgesehenen Abweichungen von den VSS-Normen wirke willkürlich:

Parteien

Die Grünen regt an, autofreie Siedlungen in der Verordnung zu berücksichtigen. Da solche per Definition wenig Autoverkehr verursachen würden, könnten für diese die Erschliessungsanforderungen zusätzlich reduziert werden.

Die CVP stellt den Eventualantrag, dass auf den Neuerlass zu verzichten ist, falls ihre Anträge nicht berücksichtigt werden könnten. Ohne hinreichende Klärung der Begriffe und einer geeigneten Verbesserung der Systematik sowie im Falle der Einführung eines

«grundeigentümergebundenen Feinerschliessungsplans» müsse das Revisionsvorhaben als gescheitert und für die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer als unannehmbar taxiert werden.

Verbände und weitere Interessierte

Es sei anhand des IV. Titels nicht klar ersichtlich, ob die Bestimmungen für alle Strassen gelten würden (FSU).

Nach Ansicht des HEV genüge der Entwurf in seiner derzeitigen Fassung nicht. Falls seine Anträge nicht berücksichtigt werden können, sei auf den Neuerlass zu verzichten. Die Anträge sind in weiten Teilen identisch mit der Stellungnahme der CVP.

Nach der KZPV (Konferenz der Zürcher Planerverbände) soll der Flächenbedarf für die Erschliessung möglichst gering gehalten werden. Auf grosszügig dimensionierte Erschliessungsanlagen (Strassenbreiten, Wendeanlagen) müsse verzichtet werden. Die vorgeschlagene Anpassung der Dimensionierung setzte dies aber noch nicht genügend um. Die Gestaltung der Quartierstrassen solle sich konsequenter von den erforderlichen Begegnungsfällen und den Fahrgeschwindigkeiten ableiten, namentlich unter Miteinbezug der Möglichkeiten zur verkehrsberuhigten Gestaltung. Bei den Dimensionierungen sei der Fuss- und Veloverkehr angemessen zu berücksichtigen. Dafür sei nicht allein die Anzahl der Wohneinheiten massgebend, sondern vor allem die Bedeutung einer Strasse im Wegnetz. Es könne sein, dass über eine Strasse, die nur wenige Wohneinheiten bediene, eine wichtige Fussgänger- oder Veloverbindung verlaufe. Die neue Erschliessungsverordnung müsse den Spagat zwischen genauen Vorgaben (Rechtssicherheit zwischen Bauherrschaft und Bewilligungsbehörde) und genügendem Spielraum in der konkreten Anwendung der Verordnung schaffen. Die wichtige Flexibilisierung erfordere erhöhte Anforderungen an die Kommunikation und die fachliche Begründung. Zudem würden auch politische Aushandlungsprozesse auf der Stufe Gemeinde erforderlich sein. Die Begriffe seien einheitlich zu bezeichnen und müssten kongruent mit dem PBG bzw. mit den entsprechenden Normen sein. So seien folgende Begriffe zu definieren: Strassenkörper, Strassengrenze, Fahrbahnrand, Sichtbereiche, Sichtweiten, Sichtfelder, Lichtraumprofil, lichte Höhe, Zufahrten, Ausfahrten, Einmündungen und Verzweigungen. Ergänzend seien allenfalls Skizzen im Anhang zu erstellen.

4. Stellungnahmen zu den einzelnen Bestimmungen

4.1. Allgemeine Bestimmungen (I)

4.1.1. Gegenstand (§ 1)

§ 1 Diese Verordnung regelt:

- a. die technischen Anforderungen an die Ausgestaltung von Zufahrten,
- b. die technischen Anforderungen an Ausfahrten und die zulässigen Auswirkungen von Grundstücksnutzungen auf Strassen,
- c. Abstandsvorschriften von Mauern, Einfriedigungen und Pflanzen im Bereich von Strassen.

Kantonale Stellen und Gerichte

Das TBA fordert, dass sich die Verordnung nicht auf Abstandsvorschriften von Mauern, Einfriedigungen und Pflanzen beschränkt, sondern alle Sichthindernisse im Bereich von Strassen, welche Einfluss auf die Verkehrssicherheit und Unterhaltsarbeiten haben, erfasst. Demnach sei § 1 lit. c wie folgt zu formulieren: «Abstandsvorschriften im Bereich von Strassen».

RZU und Planungsregionen

Es sei eine klare Unterscheidung zwischen der Fein- und Groberschliessung sowie eine allgemeine Abstimmung der Begriffe mit dem PBG vorzunehmen (ZPW; Gemeindepräsidentenverband Bezirk Andelfingen).

Gemeinden und ihre Organisationen

Nach der Stadt Zürich sei der Regelungsgegenstand der Verordnung verständlicher zu umschreiben und die verwendeten Begriffe eindeutiger zu formulieren. In § 1 seien bereits einleitend die Begriffe wie «Zufahrten» und «Ausfahrten» verwendet, die insbesondere von Nichtfachleuten nicht eindeutig unterschieden bzw. eingeordnet werden könnten. So gebe es eine doppelte Bedeutung von «Zufahrten» im Sinne von «Zu- und Wegfahrt» sowie von «Zufahrtsweg» / «Zufahrtsstrasse» gemäss § 3 lit. a. Allenfalls sei zudem eine eindeutige Abgrenzung zwischen Anlagen der Grob- und Feinerschliessung sowie deren Definition hilfreich.

Die Stadt Winterthur fordert eine klare Unterscheidung zwischen der Fein- und Groberschliessung im Sinne des PBG und eine Abstimmung der Begriffe mit dem PBG. In § 1 lit. b werde generell von der Auswirkung von Grundstücksnutzungen auf «Strassen» gesprochen und in § 3 lit. a tauche der Begriff der «Groberschliessung» auf.

Parteien

Die Grünen beantragt § 1 lit. a folgendermassen zu ergänzen: «die technischen Anforderungen an die Ausgestaltung von Zufahrten und Zugängen». Die Verordnung regle auch die Anforderungen an die Fusswegerschliessung, weshalb der Begriff «Zufahrt» unpassend sei.



Verbände und weitere Interessierte

Die Erschliessungsverordnung habe nicht nur die technischen Anforderungen an die Ausgestaltung von Zufahrten, sondern auch von Zugängen zu regeln (Fussverkehr Schweiz).

Es wird eine klare Unterscheidung zwischen der Fein- und Groberschliessung im Sinne des PBG sowie eine allgemeine Abstimmung der Begriffe mit dem PBG beantragt (FSU). In § 1 lit. b werde generell von der Auswirkung von Grundstücksnutzungen auf „Strassen“ gesprochen und in § 3 lit. a tauche der Begriff der «Groberschliessung» auf. Im Rahmen von Quartierplänen sei eine Unterscheidung zwischen der Fein- und Groberschliessung von Bedeutung.

4.1.2. Geltungsbereich (§ 2)

§ 2¹ Diese Verordnung gilt für sämtliche öffentlichen und privaten Strassen, Wege und Plätze, Velo- und Fusswege, die nicht ausschliesslich privatem Gebrauch dienen sowie für grundstücksinterne Zufahrten, die für den Notfalleinsatz der öffentlichen Dienste notwendig sind.

² Die Erstellung der übergeordneten Strassen richtet sich nach dem Strassengesetz und den einschlägigen Fachnormen.

³ Die Bestimmungen des vierten Titels gelten nicht für die Städte Zürich und Winterthur.

Kantonale Stellen und Gerichte

Das BRG regt an, in § 2 Abs. 1 sei auf den Begriff «sämtliche» zu verzichten. Zudem umfasse der Begriff «Wege» auch «Velo- und Fusswege», weshalb diese lediglich als Beispiele aufzuführen seien. Weiter sei § 2 Abs. 1 mit Erwähnung der Feinerschliessung zu ergänzen. In § 2 Abs. 2 müsse erwähnt werden, dass es sich um übergeordnete Strassen «der Groberschliessung» handle. Die Erstellung richte sich zudem nicht nach dem «Strassengesetz», sondern nach den «Projektierungsgrundsätzen des Strassengesetzes». Das StrG enthalte keine konkreten baulichen Anforderungen und könne auch bei Anlagen der Feinerschliessung zur Anwendung gelangen (vgl. VB.2016.00240 vom 24.11.2016, E. 6.2.1). Es müsse der Eindruck vermieden werden, die Anwendung des StrG schliesse die Anwendung der Erschliessungsverordnung aus.

RZU und Planungsregionen

Die ZPW; Gemeindepräsidentenverband Bezirk Andelfingen beantragt den Zusammenhang zwischen den Begriffen «Strasse» und «Wege» zum PBG in der Erschliessungsverordnung zu klären. Die Begriffe «Strassen» und «Wege» seien im Sinne des PBG betreffend Strassen /Wegabstand wegweisend. Dies geht aus der Verordnung nicht eindeutig hervor. Es wird davon ausgegangen, dass die Begriffe «Strasse» und «Wege» wie bisher aufgrund der Zufahrtsarten im Anhang angewendet werden. Die Zuordnung in der neuen Verordnung könnte wieder Klarheit schaffen.

Der GPV kritisiert, bei der aktuellen Formulierung gehe nicht eindeutig hervor, dass die Erschliessungsverordnung grundsätzlich nicht für grundstücksinterne Zufahrten gültig sei. Es wird die folgende Formulierung von § 2 Abs. 1 beantragt: «Diese Verordnung gilt für sämtliche öffentlichen und privaten Strassen, Wege und Plätze, Velo- und Fusswege. Für grundstücksinterne Zufahrten ist sie nicht anwendbar, vorbehältlich der Bestimmungen in § 13 zu den Zufahrten für öffentliche Dienste und Notfalleinsätze». Zudem sei die Groberschliessung in § 2 Abs. 2 und die Feinerschliessung in § 3 lit. a einzuführen.

Der Begriff des «ausschliesslich privaten Gebrauchs» sei zumindest im «Erläuternden Bericht» zu klären (ZPL).

Gemeinden und ihre Organisationen

Die Stadt Zürich fordert eine Überprüfung der Begriffe, wie «Zufahrten» und «übergeordnete Strassen» sowie der Formulierungen von § 2. Namentlich die Formulierung von § 2 Abs. 2 decke nicht alle Zuständigkeiten gemäss StrG ab. In der Stadt Zürich würden beispielsweise neue Feinerschliessungsstrassen nach dem Quartierplanverfahren erstellt werden, Umgestaltungen von Feinerschliessungsstrassen, welche in städtischen Besitz übergegangen seien, würden aber prinzipiell nach StrG festgesetzt werden.

Die Gemeinden Eglisau, Freienstein-Teufen und Glattpfelden sowie die Stadt Winterthur fordern eine klarere Formulierung, dass die Verordnung für grundstücksinterne Zufahrten nur dann anwendbar sei, wenn sie öffentlichen Diensten und Notfalleinsätzen diene. Die Stadt Winterthur beantragt folgenden Wortlaut: «Diese Verordnung gilt für sämtliche öffentlichen und privaten Strassen, Wege und Plätze, Velo- und Fusswege. Für grundstücksinterne Zufahrten ist sie nicht anwendbar, vorbehältlich der Bestimmungen in § 13 Abs. 2 zu den Zufahrten für öffentliche Dienste und Notfalleinsätze».

Die Stadt Dübendorf fordert einen Abgleich der Begrifflichkeiten zum PBG und den VSS-Normen.

Der Zusammenhang zwischen «Strassen» und «Wegen» zum PBG sei in die Verordnung aufzunehmen. Zudem sei auf § 2 Abs. 2 zu verzichten, da sich die Verordnung hauptsächlich auf die Anforderungen an die verkehrssichere Erschliessung von Grundstücken ausrichtete. Hingegen äussere sich § 2 Abs. 2 zur «Erstellung» von übergeordneten Strassen, was im Rahmen der Verordnung nicht relevant erscheine (Gemeinde Stäfa).

Es wird eine Ergänzung von § 2 Abs. 2 durch die Erwähnung der Groberschliessung gefordert, damit sich die Begriffe und Schnittstellen der Grob- und Feinerschliessung klären liessen (VZGV und Gemeinwesen Hittnau, Höri, Adliswil, Lindau, Eglisau, Freienstein-Teufen, Horgen, Wallisellen, Birmensdorf, Regensdorf).

Parteien

Die GLP regt an, unter Absatz 3 den Titel zu nennen.

Verbände und weitere Interessierte

Der FSU beantragt eine Abgleichungen der Begrifflichkeiten zum PBG. Die Begriffe «Strassen» und «Wege» seien im Sinne des PBG betreffend Strassen-/Wegabstand wegweisend. Dies gehe aus der Verordnung nicht eindeutig hervor. Es werde davon ausgegangen, dass die Begriffe «Strasse» und «Wege» wie bisher aufgrund der Zufahrtsarten im Anhang angewendet werden. Die Zuordnung in der neuen Verordnung könne wieder Klarheit schaffen. Weiter sei § 2 Abs. 2 ersatzlos zu streichen. Die Verordnung richte sich hauptsächlich auf die Anforderungen an die verkehrssichere Erschliessung von Grundstücken aus. Hingegen äussere sich § 2 Abs. 2 zur «Erstellung» von übergeordneten Strassen, was sich auf Planung und Ausführung ausrichte und im Rahmen der Verordnung nicht relevant erscheine.

4.1.3. Begriffe (§ 3)

§ 3 Im Sinne dieser Verordnung bedeuten:

- a. *Zufahrt: Verbindungen ab der Grundstücksgrenze mit dem Strassennetz der Groberschliessung.*
- b. *Grundstücksinterne Zufahrt: Verbindung ab der Strasse zur Erreichbarkeit von Grundstücken und darauf bestehenden oder vorgesehenen Bauten und Anlagen für den Notfalleinsatz öffentlicher Dienste.*
- c. *Ausfahrten: jede für die Benützung mit Fahrzeugen bestimmte Verbindung zwischen einem Grundstück und einer Strasse zur Zu- und Wegfahrt.*
- d. *Strassenkörper: der Ober- und Unterbau sowie die weiteren nach der Strassengesetzgebung für den Bau und Betrieb der Strasse erforderlichen Bestandteile.*
- e. *Auswirkungen: Alle sich aus der Grundstücksnutzung ergebenden Immissionen körperlicher und unkörperlicher Art wie Gegenstände, Schnee, Staub, Verschmutzungen, Lärm, Licht, Gase.*
- f. *Mauern: Mauern aller Art wie Zier-, Stütz-, Futter-, Flügelmauern und Steinkörbe.*
- g. *Einfriedigungen: Abgrenzungen und Abschirmungen, die höher als Stellriemen in Erscheinung treten wie Wände, Abschränkungen, Zäune, Draht, Geflechte und Gitter.*

Kantonale Stellen und Gerichte

Das BRG beantragt § 3 lit. e mit «Wasser» zu ergänzen. Auf die Erwähnung von «Gasen» sei zu jedoch verzichten, da dieses zu exotisch sei.

RZU und Planungsregionen

Die Begrifflichkeiten seien in Abstimmung mit dem PBG und den VSS-Normen generell zu verifizieren, präzisieren und einheitlich anzuwenden (ZPG, ZPP, ZPZ, PZU). Namentlich sollten servitutarisch gesicherte Zufahrtswege über mehrere Grundstücke als Hauszufahrt deklariert und somit zur anrechenbaren Grundstücksfläche gezählt werden können (ZPG, ZPZ). Da insbesondere an gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossenen Lagen autofreie oder autoarme Siedlungen entstehen würden, stellt sich der ZPZ die Frage, ob für diese grundsätzlich die Mindestanforderungen für die Notzufahrt / öffentlichen Dienste zur Anwendung gelange oder allenfalls weitere Regelungen zu definieren seien. Zudem werde im Erläuternden Bericht explizit darauf verwiesen, dass § 11 der Zugangsnormen die Gründe für geringere Anforderungen definiere. Da die Zugangsnormen jedoch aufgehoben werden würden, seien die Gründe in der nicht abschliessenden Aufzählung in die Erschliessungsverordnung zu überführen.

Weiter sei eine klare Abgrenzung zwischen Feinerschliessung (Quartierstrassen) und Groberschliessung vorzunehmen (RWU, ZPG, ZPF).

Weiter wird von der ZPZ beantragt, § 3 lit. a mit der Erwähnung der Feinerschliessung zu ergänzen, damit sich die Begriffe und Schnittstellen von Grob- und Feinerschliessung im Sinne der Verordnung klären liessen. Zudem sei die «grundstücksinterne Zufahrt» gemäss § 3 lit. b als «Hauszufahrt» zu präzisieren, um den Begriff der revidierten Fassung des PBG zu übernehmen. Weiter wird darauf hingewiesen, dass in § 3 lit. e der Begriff «Immissionen» (Einwirkungen) durch «Emissionen» (Auswirkungen) zu ersetzen sei.

Die PZU würde es begrüßen, wenn wo nötig, die Bezüge zu den relevanten Dokumenten und Abschnitten des PBG hergestellt werden würden. Insbesondere den Bezug zur Unter-

scheidung zwischen «Strassen» und «Wegen» gemäss § 265 PBG, den Bezug zum Begriff der «Quartierstrasse» gemäss §123 PBG und die Abstimmung mit dem Begriff «Hauszufahrt» gemäss §159 PBG wird als wichtig erachtet.

Nach dem ZPL müssen die Begriffe ergänzt und präzisiert werden. Namentlich «Strassengrenze» und «Parzellengrenze der Strasse» seien nicht definiert und würden immer wieder zu Diskussionen Anlass geben.

Die Begriffe «Strassen» und «Wege» seien mit dem PBG abzustimmen sowie «Fahrbahnrand» und «Strassengrenze» klar zu definieren. An verschiedenen Orten stimme die Grenze des Strassenkörpers nicht mit der Liegenschaftsgrenze überein, beispielsweise wo ein Strassenausbau vorgesehen und in der Parzellierung bereits berücksichtigt, aber noch nicht ausgeführt sei oder in historischen Ortskernen, wo der öffentlich genutzte Strassenraum teilweise auch Teile von Parzellen umfasse, die sich im Privateigentum befinden würden. Die Vorschriften für diese Fälle seien in der Erschliessungsverordnung zu präzisieren (ZPF).

Gemeinden und ihre Organisationen

Die Stadt Zürich fordert neben der Überprüfung der Begriff auch eine Erweiterung des Begriffskatalogs. Es wird darauf hingewiesen, dass «Zufahrt» in lit. a und lit. c verschieden verwendet werde. Allenfalls könne in lit c «Zu- und Wegfahrt» durch «Ein- und Ausfahrt» ersetzt werden. Die Aufzählung der Begriffe erscheine unzureichend. Wichtige Begriffe wie beispielsweise «Fein- und Groberschliessung» oder «Wohneinheiten» würden fehlen.

Nach der Stadt Winterthur sind die Begriffe der Verordnung einheitlich zu bezeichnen und müssen kongruent mit dem PBG bzw. mit den entsprechenden Normen übereinstimmen, so beispielsweise die folgenden Begriffe: «Strassenkörper», «Strassengrenze», «Fahrbahnrand», «Sichtbereiche», «Sichtweiten», «Sichtfelder», «Lichtraumprofil», «lichte Höhe», «Zufahrten», «Ausfahrten», «Einmündungen», «Verzweigungen». Dazu seien möglicherweise Skizzen im Anhang zu erstellen.

Die Begriffe der Grob- und Detailerschliessung seien zu klären (Gemeinde Zollikon).

Der VZGV und etliche Gemeinwesen beantragen eine Ergänzung von § 3 lit. a mit Erwähnung der Feinerschliessung, damit sich die Begriffe und Schnittstellen von «Grob- und Feinerschliessung» im Sinne der Verordnung klären liessen. Weiter sei die «grundstücksinterne Zufahrt» gemäss § 3 lit. b als «Hauszufahrt» zu präzisieren und somit die Begrifflichkeiten von § 259 PBG zu übernehmen (Hittnau, Höri, Adliswil, Lindau, Horgen, Wallisellen, Birmensdorf, Regensdorf). Zudem sei in § 3 lit. e der Begriff «Immissionen» (Einwirkungen) durch «Emissionen» (Auswirkungen) zu ersetzen (Hittnau, Höri, Adliswil, Lindau, Eglisau, Freuenstein-Teufen, Wallisellen, Birmensdorf, Glattfelden).

Generell wird von den Gemeinwesen gefordert, dass die in der Erschliessungsverordnung verwendeten Begrifflichkeiten in Abstimmung mit dem PBG und den VSS-Normen verifiziert, präzisiert und einheitlich verwendet werden (Dübendorf, Wädenswil, Thalwil, Wallisellen, Oberrieden). Namentlich müssten servitutarisch gesicherte Zufahrtswege über mehrere Grundstücke als Hauszufahrt deklariert und somit zur anrechenbaren Grundstücksfläche gezählt werden können (Wädenswil, Thalwil, Oberrieden).

Die Begriffsdefinitionen im Zusammenhang mit den graphischen Darstellungen müssten

klarer und verständlicher sein. So sei die Begriffsdefinition der «Zufahrt», in Verbindung mit der grafischen Darstellung im Erläuterungsbericht, unklar. Entgegen der Begrifflichkeit in § 2 werde zwischen «Zufahrten» und «grundstücksisernen Zufahrten» unterschieden. Die Begegnungszone in der Grafik könne ebenso eine «grundstücksiserne Zufahrt» sein (Gemeinden Eglisau, Freienstein-Teufen, Glattfelden).

Die Stadt Horgen fordert eine Definition der Begriffe «Strassenraum», «Strassengebiet», «Strassengrenze», «Strassenabschnitt» und «Strassenverlauf». Die Definitionen hätten auf Definitionen in anderen Normen oder auf Skizzen im Anhang zu verweisen.

Parteien

Die GLP beantragt die Nennung des Titels unter § 3 Abs. 3.

Verbände und weitere Interessierte

Der FSU fordert eine Abstimmung der Begriffe mit dem PBG und den VSS-Normen. Namentlich sei die Auflistung der verschiedenen Arten von Mauern gemäss § 3 lit. f zu detailliert. Weiter würden auch wichtige Begriffe, wie beispielsweise «Quartierstrasse», welcher zur Abgrenzung zwischen Grob- und Feinerschliessung diene, fehlen. Zudem wird darauf hingewiesen, in § 3 lit. e den Begriff «Immissionen» (Einwirkungen) durch «Emissionen» (Auswirkungen) zu ersetzen.

Die Systematik und die Begriffe seien auf das PBG und weitere einschlägige Erlasse wie namentlich das StrG, RPG und WEG abzustimmen (HEV).

Die KZPV erachtet eine durchgängige und konsequente Verwendung der Begriffe, namentlich des PBG, als noch nicht gegeben. Insbesondere sei die Abstimmung auf die VSS-Normen noch nicht befriedigend. Entweder habe eine vollständige Übernahme der Inhalte in die Verordnung zu erfolgen, oder es sei lediglich auf die jeweils gültige VSS-Normen zu verweisen (dynamischer Verweis). Eine blosser Teilübernahme der VSS-Normen sei nicht zielführend. Ein statischer Verweis würde dazu führen, dass neue Erkenntnisse nicht einfließen könnten, da die Erschliessungsverordnung auch künftig einen geringen Revisionskontakt haben werde.

4.1.4. Grundsätze (§ 4)

§ 4¹ Zufahrten und Ausfahrten sind so zu dimensionieren, dass sie im Hinblick auf eine vollständige Nutzung der durch sie erschlossenen Grundstücke genügen. Der Einsatz der öffentlichen Dienste, insbesondere der Notfalleinsatz, muss jederzeit gewährleistet sein.

² Zufahrten und Ausfahrten sind so zu gestalten, dass die Verkehrssicherheit für sämtliche Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer jederzeit gewährleistet ist. Die Bedürfnisse von mobilitäts- und sehbehinderten Menschen sowie von Kindern, insbesondere auf Schulwegen, sind angemessen zu berücksichtigen.

³ Mauern, Einfriedigungen, Pflanzen und Auswirkungen von Grundstücksnutzungen dürfen die Verkehrssicherheit sowie die Sicherheit des Strassenkörpers nach Massgabe dieser Verordnung nicht beeinträchtigen.

Kantonale Stellen und Gerichte

Nach Ansicht des BRG ist § 4 Abs. 2 Satz 1 analog dem Wortlaut von § 237 Abs. 2 PBG zu formulieren: «Zufahrten und Ausfahrten sind so zu gestalten, dass sie für jedermann verkehrssicher sind. Die Bedürfnisse von mobilitäts- und sehbehinderten Menschen sowie von Kindern, insbesondere auf Schulwegen, sind angemessen zu berücksichtigen».

Das TBA beantragt, möglichst alle Sichthindernisse im Bereich von Strassen, welche Einfluss auf die Verkehrssicherheit und Unterhaltsarbeiten haben, zu erfassen (vgl. Begriffsdefinitionen ABV). Somit sei § 4 Abs. 3 wie folgt zu formulieren: «Bauten, Anlagen, Klein- und Anbauten, Ausrüstungen, Ausstattungen, Pflanzen und Auswirkungen von Grundstücksnutzungen dürfen die Verkehrssicherheit sowie die Sicherheit des Strassenkörpers nach Massgabe dieser Verordnung nicht beeinträchtigen».

RZU und Planungsregionen

Keine Äusserungen.

Gemeinden und ihre Organisationen

Die Stadt Zürich beantragt eine grundsätzliche Überprüfung der Notwendigkeit von § 4, da dessen Grundsätze bereits in §§ 237 und 240 PBG enthalten seien. Sofern § 4 beibehalten werde, sei der Begriff «öffentlicher Verkehr» einzuführen, da es vereinzelt Abschnitte von Feinerschliessungsstrassen gäbe, die vom öffentlichen Verkehr mitbenutzt würden. Unter den Begriff der «öffentlichen Dienste» in § 4 Abs. 1 könne dieser nicht subsumiert werden. Weiter wird eine allfällige Ergänzung um den Begriff des «öffentlichen Verkehrs» in Abs. 1, eine Überprüfung von «nach Massgabe dieser Verordnung» in Abs. 3 sowie die Integration von § 13 in § 4 gefordert.

Nach der Stadt Uster ist eine Definition des Begriffs «vollständige Nutzung» sowie eine Erklärung der Umrechnung von Bruttogeschossflächen in Wohneinheiten notwendig.

Die Bestimmungen von § 4 Abs. 2 hätten den VSS-Normen zu entsprechen (Stadt Dübendorf).

Parteien

Keine Äusserungen.

Verbände und weitere Interessierte

Der Fussverkehr Schweiz beantragt, einen zusätzlichen Abs. 1^{bis} mit folgendem Wortlaut einzuführen: «Die Zufahrten und Ausfahrten können auf die öffentlichen Dienste beschränkt werden, wenn eine zentrale Parkierungsanlage erstellt wird und diese zentral an das Strassennetz angeschlossen wird». Anstelle eines ausgedehnten Ausbaus des Strassennetzes könne es im Sinne eines effizienten Umgangs mit Ressourcen günstiger sein, ein zentrales Parkhaus für die Parkierung anzubieten anstelle eines grösser dimensionierten Strassennetzes in einem Wohnquartier. Man erreiche dadurch ein verkehrsarmes Wohnquartier und könne die Verkehrsfläche innerhalb des Quartiers auf ein Minimum beschränken. Zusätzlich wirke sich eine solche Erschliessung positiv auf Schulwegsicherheit und Lärmbelastung aus.

Die BKZ fordert einen Verzicht auf den Begriff «angemessen» in § 4 Abs. 2 Satz 2. Der Satz sei wie folgt zu formulieren: «Die Bedürfnisse von mobilitäts- und sehbehinderten Menschen sowie von Kindern, insbesondere auf Schulwegen, sind zu berücksichtigen». Eine lediglich «angemessene» Berücksichtigung der Interessen von behinderten Menschen belasse einen zu grossen Spielraum und erwecke insbesondere den falschen Eindruck, dass die Berücksichtigung dieser Interessen gewissermassen freiwillig sei. Aufgrund der übergeordneten Gesetzgebung, insbesondere der Bundesverfassung (Art. 8 BV), des eidgenössischen Behindertengleichstellungsgesetzes BehiG (LS 151.3) mit zugehörigen Verordnungen sowie der Kantonsverfassung (Art. 11 Abs. 4 KV) sei indessen eine hindernisfreie Bauweise sowie die Berücksichtigung der Interessen von behinderten Menschen zwingend. Menschen mit Behinderung hätten einen rechtsverbindlichen Anspruch auf einen hindernisfreien Zugang zu Bauten, Anlagen, Einrichtungen und Leistungen im Sinne des BehiG und der Kantonsverfassung. Die in § 14 des Strassengesetzes sowie in § 2 der Zugangsnormen verwendeten Formulierungen («gebührende» bzw. «angemessene» Berücksichtigung der Bedürfnisse von behinderten Menschen) stamme noch aus der Zeit vor Inkrafttreten des BehiG. Gemäss geltendem Recht liege die Berücksichtigung dieser Bedürfnisse nicht mehr im freien Ermessen der Behörden, Benachteiligungen von mobilitäts- und sehbehinderten Menschen müsse vielmehr Kraft Gesetz konsequent vermieden oder beseitigt werden. Gewisse Grenzen würde einzig allenfalls der allgemeine zu beachtende Grundsatz der Verhältnismässigkeit setzen (§ 11 und 12 BehiG).

Zudem sei § 4 Abs. 2 wie folgt zu ergänzen: «Die Norm VSS 640 075 «Hindernisfreier Verkehrsraum», Ausgabe 2014, ist als massgebende Normalie zu beachten». Das kantonale Recht sage nichts darüber aus, wie eine hindernisfreie Bauweise des Verkehrsraums konkret zu erfolgen habe. Es könne daher nicht darauf verzichtet werden, diesbezüglich konkrete Vorgaben zu machen. Heute finde sich im Anhang zur Verkehrssicherheitsverordnung der inzwischen veraltete Hinweis, dass die Norm SN 521 500 «Behindertengerechtes Bauen, Ausgabe 1988» zu beachten sei. Diese Norm sei in der Zwischenzeit einerseits durch die SIA Norm 500 «Hindernisfreies Bauen» (für Hochbauten) und durch die VSS-Norm «Hindernisfreier Verkehrsraum», Ausgabe 2014, (für Verkehrsbauten und -anlagen) abgelöst worden. Ein Verweis auf die neue VSS-Norm sei aus Gründen der Rechtssicherheit nötig, weil andernfalls unklar bleibe, welche baulichen Anforderungen zu erfüllen seien. Es habe sich in der Praxis bewährt und ist im kantonalen Recht, insbesondere im Baurecht, in Bezug auf viele Themenbereiche verbreitet, dass auf die massgeblichen Normenwerke verwiesen werde (vgl. z.B. Anhang zur Besonderen Bauverordnung I, Ziffer 2). Auch wenn die im «Erschliessungsverordnung-Schlussbericht mit Handlungsempfehlung (Teilprojekt II)» vom 19.05.2016 geäusserten rechtsstaatlichen Bedenken hinsichtlich dem Verweis auf kostenpflichtige Normen eine gewisse Berechtigung haben, bestehe kein Anlass und erscheine es geradezu willkürlich, wenn ausgerechnet und einzig in Bezug auf die VSS-Norm

«Hindernisfreier Verkehrsraum» von der im Übrigen kantonalen Baurecht herrschenden Praxis abgewichen und von einem Verweis auf die massgebliche Norm abgesehen würde. Dieses Argument wäre nur dann stichhaltig, wenn in Zukunft generell von solchen Verweisen abgesehen würde und entsprechende Rechtsänderungen vorgesehen wären. Dies ist indessen nicht der Fall. Den geäusserten rechtsstaatlichen Bedenken sei auf andere Weise Rechnung zu tragen (etwa durch die Möglichkeit eines kostenlosen Erwerbs dieser Normen bei den zuständigen Amtsstellen des Kantons Zürich). Auf keinen Fall sei es gerechtfertigt, ausgerechnet im vorliegenden Fall zulasten der Behinderten ein Exempel zu statuieren. Wie die «Berücksichtigung der Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen mittels generell-abstrakter Bestimmungen sichergestellt» werden soll, wie im Schlussbericht behauptet wird (Ziffer 2.4, letzter Satz), sei im Übrigen nicht ersichtlich. Generell abstrakte Bestimmungen, wie ihm Verkehrsraum hindernisfrei gebaut werden soll, würden sich eben gerade nicht im kantonalen Recht ergeben (und seien auch nicht vorgesehen), weshalb der Verweis auf die VSS-Norm unverzichtbar sei.

4.1.5. Technische Anforderungen im Regelfall (§ 5)

§ 5 Die technischen Anforderungen für Zufahrten und Ausfahrten sowie die Sichtbereiche sind in den Anhängen 6.1 bis 6.4 geregelt.

Kantonale Stellen und Gerichte

Der Begriff «Sichtbereiche» sei durch «Sichtweiten» zu ersetzen (BRG).

RZU und Planungsregionen

Der Gestaltungsspielraum bezüglich der Strassenbreite sei in § 5 und 6 sowie Anhang 6.1 wie bisher genügend offen zu halten. Die Regelfälle gemäss Anhang 6.1 gingen von der konventionellen Strassenaufteilung (Tempo 50) aus. Der Spielraum für abweichende Lösungen (namentlich Tempo-30-Zonen und Begegnungszone) müsse umschrieben werden. Ebenfalls müsse die Möglichkeit für eine abweichende Regelung im Rahmen der Siedlungsentwicklung nach innen bestehen (RWU).

Die ZPW beantragt einen Abs. 2 in § 5 mit folgendem Wortlaut: «Ergänzend zu diesem Artikel Absatz 1 und den Anhängen 6.1 bis 6.4 können die jeweils einschlägigen Schweizer Normen des Schweizerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute (namentlich SN 640 050 und SN 640 273a) angewendet werden». Alternativ wird eine Ergänzung der Darstellung im Anhang 6.5 beantragt. Die Anwendung der technischen Anforderungen sei bereits heute nicht beziehungsweise nur bedingt möglich, ohne dass diese Normen herangezogen werden würden. Beispielsweise würden Angaben betreffend die genaue Messweise der Beobachtungsdistanz und die Sichtweiten im Detail zu messen seien fehlen.

Gemeinden und ihre Organisationen

Die Stadt Zürich weist darauf hin, dass die Anhänge bis Ziff. 6.5 gehen.

Die Stadt Winterthur beantragt einen neuen § 5 Abs. 2 mit folgendem Wortlaut: «Ergänzend können die jeweils geltenden einschlägigen Schweizer Normen des Schweizerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute (insbesondere SN 640 050 und SN 640 273a) angewendet werden». Die Anwendung der technischen Anforderungen sei bereits heute nicht resp. nur bedingt möglich, ohne dass diese Normen herangezogen werden. Beispielsweise fehlten Angaben wie die Beobachtungsdistanz und die Sichtweiten im Detail zu messen seien. Zudem könnten damit auch die Sichtweiten von Ausfahrten auf Gehbereiche eingefordert werden, was heute in der Praxis tatsächlich ein Problem darstelle und im Verordnungsentwurf (weiterhin) nicht geregelt werde. Generell sei mit dem Hinweis auf das Schweizer Normenwerk, also die allgemein gültige und anerkannte Fachliteratur, auch garantiert, dass flexibler auf neuere Erkenntnisse und Tendenzen reagiert werden könne, da Normen erfahrungsgemäss in etwas kürzeren Abständen als Verordnungen den aktuellen Gegebenheiten angepasst werden würden. Dies entspreche einer ähnlichen Regelung wie sie in § 13 des Verordnungsentwurfes für die Anforderungen an Zufahrten für den Notfalleinsatz der öffentlichen Dienste gehandhabt werde. Werde der vorgeschlagene § 5 Abs. 2 berücksichtigt und in die Verordnung aufgenommen, so sei auf die Anhänge 6.2 bis 6.4 zu verzichten. Die Darstellungen in Anhang 6.5 widerspreche zudem dem Schweizer Normenwerk betreffend die «Sichtweiten auf Fahrbahn» für separat geführte Velowege. Zudem widerspreche auch der Bezug zur Fahrbahnmitte der bisherigen Regelung in der VSiv (Fahrstreifenmitte statt Fahrbahnmitte).

Nach der Stadt Winterthur ist zudem eine Umformulierung von § 5 Abs. 1 wie folgt vorzunehmen: «Die Bestimmungen und Anforderungen der Zufahrtsstrassen sind im Anhang

geregelt». Die Anforderungen, wie namentlich jene an die Sichtweiten, seien in den einschlägigen Schweizer Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute geregelt.

Der VZGV und zahlreiche Gemeinwesen begrüssen die Erhöhung der Wohneinheiten je Zufahrtstyp im Sinne der Siedlungsentwicklung nach innen (Hittnau, Höri, Adliswil, Lindau, Wallisellen, Birmensdorf, Horgen). Ebenso wird die Abhängigkeit der Sichtweiten zur Geschwindigkeit der vortrittsberechtigten Motorfahrzeuge hinsichtlich Gestaltung der Grundstücke als zweckmässig und verhältnismässig beurteilt (VZGV und Gemeinwesen Hittnau, Höri, Adliswil, Lindau, Wallisellen, Birmensdorf).

Eine Regelung für den Fall, dass nur ein Gehweg existiert sei notwendig. Zudem sei abzuklären, ob dies bei Velo- und Gehwegen gleich gehandhabt werden könne. Weiter wird eine dementsprechende Definition gefordert (Stadt Dübendorf).

Nach Ansicht der Stadt Regensdorf müssen die Anforderungen in den Anhängen 6.1 bis 6.4 nicht mehr auf Wohneinheiten, sondern auf die planerische Ermittlung des Verkehrsaufkommens abstützen. Die Massgrösse «Wohneinheit» werde vor allem aus zwei Gründen der heutigen Situation nicht mehr annähernd gerecht: Einerseits würden im Zuge der erwünschten Verdichtung nach Innen und von Gebietsentwicklungen immer mehr Mischgebiete entstehen, was die Aussagekraft der «Wohneinheit» für das Verkehrsaufkommen gegen Null tendieren lasse. Andererseits würden bei den Wohneinheiten selbst je nach Lage, Distanz zu den Einrichtungen der Grundversorgung und der öV-Erschliessung riesige Unterschiede in der Erzeugung von Fahrzeugfahrten entstehen, wodurch die Wohneinheit als Messgrösse für das erwartete Verkehrsaufkommen auch in reinen Wohngebieten höchst bescheiden sei.

Parteien

Die CVP beantragt für die §§ 5,6 und 7, dass der Katalog der Voraussetzungen für «Geringere Anforderungen» gemäss Zugangsnormalien in den neuen Erlass übernommen wird. Dabei seien in Abweichung zu § 11 Zugangsnormalien Fussgänger-, Begegnungs- und Tempo-30-Zonen für die Feinerschliessung nicht als «Ausnahmen» zum Regelfall zu erwähnen, sondern als eigenständige, regelmässig zu prüfende Massnahme zur Schaffung von Siedlungsqualität und zur Vermeidung überdimensionierter Zufahrten. Entsprechend sei die Materie für die Feinerschliessung separat im II. Abschnitt des Entwurfs zu regeln. Die §§ 5 und 6 würden für Gemeinde- und Staatsstrassen eine geeignete offene Regelung darstellen mögen, für die Feinerschliessung gemäss II. Abschnitt seien sie unzureichend. Hier solle als Regelfall – und also nicht als Ausnahme – geprüft werden, ob und welche Zufahrten durch Einrichtung von Fussgänger-, Begegnungs- oder Tempo-30-Zonen zweckmässig und normgerecht ausgestaltet werden können. Weil dies für Gemeinde- und Staatsstrassen sicher nicht als Regelfall in Frage komme, sei das Verhältnis zwischen Regelfall und Abweichung im II. Abschnitt separat für die Feinerschliessung zu regeln. Eine exemplarische, nicht abschliessende Aufzählung der Voraussetzungen für Abweichungen in der Art des § 11 Zugangsnormalien sei in der Verordnung jedenfalls stufengerecht, damit für Private ein angemessen berechenbarer genereller Spielraum gilt, der nicht in Erläuterungen und Gerichtsentscheiden zusammengesucht werden und im Einzelfall immer von Neuem ausgehandelt werden müsse.

Verbände und weitere Interessierte

Nach Ansicht des HEV sind die §§ 5 und 6 für die Feinerschliessung gemäss II. Abschnitt unzureichend (vgl. Begründung der CVP).

Die ZHK beantragt, dass §§ 5-7 so zu ändern sind, dass die Mittel zur Erreichung der Verkehrssicherheit im Einzelfall zu prüfen sind und keine Priorisierung von baulichen Massnahmen erfolgt. Obwohl sich die Möglichkeit einer Anordnung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen nicht direkt aus dem Verordnungsentwurf ergebe, werde diese in die Umsetzung der Erschliessungsverordnung miteinbezogen, wie der Erläuterungsbericht in Bezug auf § 6 Abs. 2 festhalte. Solche Verkehrsberuhigungskonzepte mögen sich in Einzelfällen vor allem in Wohngebieten bewähren, nicht zwingend jedoch in Industrie- und Gewerbebezonen. Die grossflächige Umsetzung solcher Massnahmen führe zu längeren Fahrzeiten, was als nachteilig für alle Betriebe mit Anlieferung und Auslieferung sowie für Unternehmen, die ihre Kundschaft über die Strasse erreichen, erweise. Deshalb sei es wichtig, dass bei der Umsetzung von Verkehrssicherheitsmassnahmen der Zweck der Strasse berücksichtigt werde, wobei zwischen Wohngebieten und Industrie- bzw. Gewerbebezonen zu unterscheiden sei. Richtigerweise sehe § 6 Abs. 2 erhöhte Anforderungen an die Verkehrssicherheit nur dann vor, wenn dies «die Verhältnisse des Einzelfalls» erfordern würden. Für die Umsetzung müsse dies bedeuten, dass die Prüfung einer Einrichtung von Fussgänger-, Begegnungs- oder Tempo-30-Zonen nicht zum Regelfall werde.

4.1.6. Abweichungen vom Regelfall (§ 6)

§ 6¹ Wenn aufgrund der Verhältnisse des Einzelfalls wichtige Gründe bestehen, können in Abweichung zu § 5 geringere Anforderungen gestellt werden. Die Notzufahrt und die Verkehrssicherheit sind zu gewährleisten.

² Wenn aufgrund der Verhältnisse des Einzelfalls die Notzufahrt oder die Verkehrssicherheit nicht gewährleistet sind, können in Abweichung zu § 5 erhöhte Anforderungen gestellt werden, insbesondere:

- a. aufgrund der Topografie oder der ortsbaulichen Situation,*
- b. bei Einmündungen von Flurwegen oder bei Ausfahrten von Landwirtschaftsbetrieben,*
- c. bei Schulwegen oder bei erhöhtem Fuss- oder Veloverkehr.*

³ Abweichungen sind zu begründen.

Kantonale Stellen und Gerichte

Keine Äusserungen.

RZU und Planungsregionen

Von der RWU, ZPG, ZPZ und RZU wird beantragt, dass § 6 Abs. 1 analog zu Abs. 2 bzw. § 11 Zugangsnormen eine nicht abschliessende Aufzählung von Tatbeständen geringerer Anforderungen enthalten soll. Als wichtige Gründen seien autoarme und autofreie Nutzungen sowie Tempo-30- und Begegnungszonen als Beispiele aufzuführen (RWU, ZPG, ZPZ, RZU). Die ZPZ stellt zudem den alternativen Antrag, dass die nicht abschliessende Aufzählung der Gründe aus § 11 der Zugangsnormen übernommen wird.

Die RWU beantragt, dass in § 5 und 6 sowie Anhang 6.1 der Gestaltungsspielraum bezüglich der Strassenbreite wie bisher genügend offengehalten werden. Die Regelfälle gemäss Anhang 6.1 gingen von der konventionellen Strassenaufteilung (Tempo 50) aus. Der Spielraum für abweichende Lösungen (namentlich Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen) müsse umschrieben werden. Ebenfalls müsse die Möglichkeit für eine abweichende Regelung im Rahmen der Siedlungsentwicklung nach innen bestehen.

Gemeinden und ihre Organisationen

Der VZGV und mehrere Gemeinwesen beantragen, dass § 6 Abs. 1 analog zu § 11 Abs. 2 bzw. § 11 Zugangsnormen eine nicht abschliessende Aufzählung von Tatbeständen geringerer Anforderungen als Orientierungshilfe enthalten soll (Zürich, Hittnau, Lindau, Höri, Adliswil, Lindau, Wädenswil, Thalwil, Uster, Horgen, Wallisellen, Birmensdorf, Oberrieden). Damit würden mögliche Tatbestände eingegrenzt, die bestehende Praxis weitergeführt und eine effiziente Vollzugsarbeit begünstigt werden (Hittnau, Dübendorf, Höri, Adliswil, Lindau, Horgen, Wallisellen, Birmensdorf, Zürich). Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb unter Abs. 1 auf eine Auflistung der Gründe für geringere Anforderungen verzichtet werde, wenn unter Abs. 2 eine Auflistung für erhöhte Anforderungen bestehe. Die Formulierung führe ansonsten zu einer Verschärfung der heutigen Ausnahmeregelung (Stadt Zürich).

Die Stadt Zürich beantragt, § 6 Abs. 1 wie folgt zu formulieren: «Wenn aufgrund der Verhältnisse des Einzelfalls wichtige Gründe bestehen, können unter Gewährleistung der Notzufahrt und Verkehrssicherheit, in Abweichung zu § 5 geringere Anforderungen gestellt werden, insbesondere bei steilen Hanglagen (lit. a) bei Objekten des Ortsbild-, Natur und

Heimatschutzes (lit. b), bei stark reduzierten Geschwindigkeiten (lit. c), bei gemeinschaftlichen Parkieranlagen und Nutzungen mit reduzierter Verkehrserzeugung (lit. d), bei separat geführten Rad- oder Fusswegerschliessungen (lit. e). Unter lit. d seien beispielsweise autoarme Nutzungen mit entsprechendem Mobilitätskonzept gemeint. Die Stadt Zürich regt an, auf den Begriff «Topographie» zu verzichten, da dieser auslegebedürftig sei. Nach Ansicht der Stadt Zürich sollen erhöhte Anforderungen auch gestellt werden können, wenn Buslinien verkehren, weshalb die Ergänzung um lit. d. «bei öffentlichem Verkehr» zu prüfen sei. Es wird zudem darauf hingewiesen, dass sich § 6 Abs. 3 aus § 10 VRG ergebe und daher gestrichen werden könne.

Unter den wichtigen Gründen seien autoarme und autofreie Nutzungen (Politische Gemeinden Hittnau, Wädenswil, Thawil, Horgen, Wallisellen, Oberrieden) sowie Tempo-30- und Begegnungszonen (Politische Gemeinden Wädenswil, Thalwil, Wallisellen, Oberrieden) als Beispiele aufzuführen. Da insbesondere an gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossenen Lagen autofreie oder autoarme Siedlungen entstehen würden, stelle sich die Frage, ob für diese grundsätzlich die Mindestanforderungen für die Notzufahrt bzw. öffentlichen Dienste zur Anwendung gelange oder allenfalls weitere Regelungen zu definieren seien (Politische Gemeinden Wädenswil, Thalwil, Wallisellen, Oberrieden).

Die Gemeinde Regensdorf beantragt für § 6 Abs. 2, dass in Abweichung zu § 5 auch erhöhte Anforderungen gestellt werden können, wenn «der störungsfreie Ablauf des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs nicht gewährleistet» ist. Zudem sei § 6 Abs. 2 mit folgendem lit. d zu ergänzen: «bei Linien des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs».

Parteien

Die CVP verweist auf ihre Anträge in § 5. Sie beantragt im Rahmen der Prüfung von «erhöhten Anforderungen» (§ 6 Abs. 2) in erster Linie nichtbauliche Massnahmen wie Signalisation, Spiegel zu prüfen, bevor bauliche Massnahmen vorgeschrieben werden. Die §§ 6 und 7 seien entsprechend anzupassen bzw. ein Verzicht auf die Priorität der baulichen Massnahmen vorzunehmen, damit im Einzelfall eine Gesamtwürdigung auch unter Berücksichtigung der Kostenfolgen gemacht werden könne. Gegenüber dem Ist-Zustand seien weitergehende bauliche Massnahmen in aller Regel kostspieliger als organisatorische (bzw. «anderweitige» im Sinne von § 7 des Entwurfs).

Verbände und weitere Interessierte

Nach dem Fussverkehr Schweiz ist § 6 Abs. 2 im Grundsatz widersprüchlich. Dieser besage sinngemäss: «Wenn die Anforderungen an die Verkehrssicherheit nicht erfüllt werden können, gelten in bestimmten Fällen höhere Anforderungen an die Verkehrssicherheit». Es stelle sich die Frage, wie die erhöhten Anforderungen erfüllt werden könnten, wenn man schon an den normalen Anforderungen scheitere. Mit Blick auf § 6 Abs. 2 lit.c könne es auch sinnvoll sein, generell höhere Anforderungen zu stellen.

Der FSU begrüsst die nicht abschliessende Aufzählung in § 6 Abs. 2. Zudem weist er darauf hin, dass § 6 Abs. 1 analog zu Abs. 2 bzw. § 11 Zugangsnormen eine nicht abschliessende Aufzählung von Tatbeständen geringerer Anforderungen, wie namentlich Tempo-30-Zone und eine autofreie Siedlung enthalten soll. Damit würden mögliche Tatbestände eingegrenzt, die bestehende Praxis weitergeführt und eine effiziente Vollzugsarbeit begünstigt werden.

Der HEV beantragt eine Übernahme des Voraussetzungskatalogs «Geringere Anforderun-

gen» der Zugangsnormen in die Verordnung. Dabei seien in Abweichung zu § 11 ZGN Fussgänger-, Begegnungs- und Tempo-30-Zonen für die Feinerschliessung nicht als «Ausnahmen» zum Regelfall zu erwähnen, sondern als eigenständige, regelmässig zu prüfende Massnahme zur Schaffung von Siedlungsqualität und zur Vermeidung überdimensionierter Zufahrten. Entsprechend sei die Materie für die Feinerschliessung separat im II. Abschnitt des Entwurfs zu regeln. Die §§ 5 und 6 mögen für Gemeinde- und Staatsstrassen eine geeignete offene Regelung darstellen, für die Feinerschliessung gemäss II. Abschnitt seien sie jedoch unzureichend. Hier solle als Regelfall – und also nicht als Ausnahme – geprüft werden, ob und welche Zufahrten durch Einrichtung von Fussgänger-, Begegnungs- oder Tempo-30-Zonen zweckmässig und normgerecht ausgestaltet werden können. Weil dies für Gemeinde- und Staatsstrassen sicher nicht als Regelfall in Frage komme, sei das Verhältnis zwischen Regelfall und Abweichung im II. Abschnitt separat für die Feinerschliessung zu regeln. Eine exemplarische, nicht abschliessende Aufzählung der Voraussetzungen für Abweichungen in der Art. des § 11 ZGN sei in der Verordnung jedenfalls stufengerecht, damit für Private ein angemessen berechenbarer genereller Spielraum gelte, der nicht in Erläuterungen und Gerichtsentscheiden zusammengesucht werden und im Einzelfall immer von Neuem ausgehandelt werden müsse.

Im Rahmen der Prüfung von «erhöhten Anforderungen» in § 6 Abs. 2 seien in erster Linie nichtbauliche Massnahmen wie Signalisation, Spiegel zu prüfen, bevor bauliche Massnahmen vorgeschrieben werden. Die §§ 6 und 7 seien entsprechend anzupassen bzw. ein Verzicht auf die Priorität der baulichen Massnahmen vorzunehmen, damit im Einzelfall eine Gesamtwürdigung auch unter Berücksichtigung der Kostenfolgen gemacht werden könne. Gegenüber dem Ist-Zustand seien weitergehende bauliche Massnahmen in aller Regel kostspieliger als organisatorische (bzw. «anderweitige» i.S.v. § 7 des Entwurfs).

4.1.7. Anderweitige Massnahmen (§ 7)

§ 7 Kann eine verkehrssichere Ausgestaltung nicht durch bauliche Massnahmen erreicht werden, ist die Verkehrssicherheit mittels anderweitigen Massnahmen wie Signalisation und Verkehrsspiegel zu gewährleisten.

Kantonale Stellen und Gerichte

Das TBA verlangt auf die Erwähnung von «Verkehrsspiegeln» zu verzichten. Diese seien nicht aufzuführen, weil sie unter den Begriff der «Signalisation» fallen würden und nur in Ausnahmefällen unter bestimmten Voraussetzungen bewilligt werden dürften.

RZU und Planungsregionen

Das Beispiel «Verkehrsspiegel» sei entweder ersatzlos zu streichen oder gegebenenfalls durch abweichende Höchstgeschwindigkeiten zu ersetzen. Verkehrsspiegel hätten auch gewichtige Nachteile wie beispielsweise bei schlechtem Wetter (ZPG).

Der Begriff «Verkehrsspiegel» sei durch «andere technische Massnahmen» zu ersetzen. Die Nennung von Verkehrsspiegeln zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sei zu detailliert (ZPL).

Auf die Erwähnung von Beispielen sei zu verzichten, um den Massnahmenkatalog möglichst offen zu lassen (ZPZ).

Gemeinden und ihre Organisationen

Mehrere Gemeinwesen beantragen auf die Erwähnung von Verkehrsspiegeln zu verzichten (Zürich, Winterthur und Wallisellen, Adliswil, Wädenswil, Thalwil, Horgen, Oberrieden). Aus Sicht der Stadt Zürich sei es nicht sinnvoll, neu explizit Verkehrsspiegel zu erwähnen. Dies sei eine spezifische Massnahme, welche nur an wenigen Orten geeignet erscheine, um die Übersicht zu verbessern. Auch die Stadt Wallisellen führt aus, dass Verkehrsspiegel gewichtige Nachteile, wie beispielsweise bei schlechtem Wetter hätten. Die Gemeinde Wallisellen beantragt alternativ, dass das Beispiel der Verkehrsspiegel gegebenenfalls durch abweichende Höchstgeschwindigkeiten ersetzt wird. Die Stadt Winterthur beantragt folgenden Wortlaut von § 7: «Kann eine verkehrssichere Ausgestaltung nicht durch bauliche Massnahmen erreicht werden, ist die Verkehrssicherheit mittels anderweitigen Massnahmen zu gewähren». Es sei allgemein bekannt, dass die Wirkung und der Nutzen von Verkehrsspiegeln im Zusammenhang mit Ausfahrten seitens der Polizei sehr restriktiv beurteilt werde. In der Praxis gelte sie als nicht unbedingt «verkehrssicher». Die möglichen Massnahmen seien zudem in den entsprechenden Normen geregelt.

Auch die Gemeinde Hittnau weist darauf hin, dass die Wirkung von Verkehrsspiegeln bei schlechten Witterungsverhältnissen erheblich beeinträchtigt sei. Die explizite Aufführung der Verkehrsspiegel als anderweitige Massnahme dürfe nicht dazu führen, dass zu rasch zu dieser verhältnismässig einfachen und kostengünstigen Lösung gegriffen werde.

Die Gemeinde Stäfa verlangt, dass der Verordnungstext von § 7 mit dem Zusatz «nach Verhältnismässigkeit» ergänzt wird. Es sei allgemein bekannt, dass die Wirkung und der Nutzen von Verkehrsspiegeln im Zusammenhang mit Ausfahrten seitens der Kantonspolizei sehr restriktiv beurteilt werde. In der Praxis gelte sie als nicht unbedingt «verkehrssicher». Sie benötige eine erhöhte Aufmerksamkeit der Fahrzeuglenker. Einflüsse im Winter oder bei schlechter Witterung könne deren Wirkung benachteiligen. Allenfalls sollten die Verkehrsspiegel nicht explizit in der Verordnung als Massnahme aufgeführt werden, da sonst

zu befürchten sei, dass zu «schnell» nach dieser vermeintlich einfachen Lösung gegriffen werde. Der unbedingte Anspruch auf Verkehrsspiegel wird aus Sicht der Gemeinde Stäfa nicht gutgeheissen. Sie schlägt deshalb folgenden Verordnungstext für § 7 vor: «Kann eine verkehrssichere Ausgestaltung nicht durch bauliche Massnahmen erreicht werden, ist die Verkehrssicherheit mittels anderweitigen Massnahmen wie Signalisation und Verkehrsspiegel zu gewährleisten».

Auf die Erwähnung von Beispielen sei grundsätzlich zu verzichtet wird, um den Massnahmenkatalog möglichst offen zu halten (Gemeinwesen Adliswil, Wädenswil, Thalwil, Horgen, Oberrieden).

Parteien

Die GLP beantragt den Verordnungstext wie folgt anzupassen: «...wie Signalisation, insbesondere durch Temporeduktionen oder als letzte Massnahme mittels eines Verkehrsspiegels zu gewährleisten». Verkehrsspiegel seien i.d.R. kontraproduktiv und könnten höchstens eine Notmassnahme darstellen.

Die CVP verweist auf ihren Antrag zu § 5.

Verbände und weitere Interessierte

Nach Haltung des Fussverkehr Schweiz ist auf die Beispiele der Signalisation und des Verkehrsspiegels zu verzichten, da Verkehrsspiegel in vielen Fällen eine schlechte Lösung seien.

Der FSU beantragt den Verzicht auf § 7, da dieser bereits in § 6 die Grundlage für mögliche Abweichungen gegeben sei. Es sei allgemein bekannt, dass die Wirkung und der Nutzen von Verkehrsspiegeln im Zusammenhang mit Ausfahrten seitens der Kantonspolizei sehr restriktiv beurteilt werde. In der Praxis gelte sie als nicht unbedingt «verkehrssicher» und benötige eine erhöhte Aufmerksamkeit der Fahrzeuglenker. Einflüsse im Winter oder schlechte Witterung könne deren Wirkung benachteiligen. Die aufgezählten Alternativen wie Signalisation und Verkehrsspiegel seien keine baulichen Massnahmen.

Die ZHK erachtet die Bestimmung als nicht sinnvoll. Von der Systematik her weise der Verordnungsentwurf gemäss § 7 bauliche Massnahmen zur Verkehrssicherheit gegenüber anderweitigen Massnahmen wie Signalisation und Verkehrsspiegeln Priorität zu. In erster Linie seien die Ziele der Verkehrssicherheit zu definieren (Anforderungen gemäss § 5). Die jeweils adäquaten Mittel zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit seien jedoch im Einzelfall zu erörtern. Dabei müsse die Tatsache, dass bauliche Massnahmen in der Regel kostspieliger seien als ebenso effektive organisatorische (Signalisation und Verkehrsspiegel), bei der Wahl des adäquaten Mittels durchaus berücksichtigt werden dürfen.

4.1.8. Besondere Vorkehren bei ungewöhnlich starkem Verkehr (§ 8)

§ 8¹ Für die Beurteilung, ob ungewöhnlich starker Verkehr im Sinne von § 240 Abs. 2 PBG besondere Vorkehren erfordert, ist das Zusammenwirken von Art, Intensität und Geschwindigkeit des Verkehrs auf Ausfahrt und Strasse unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse massgebend.

² Als besondere Vorkehren fallen namentlich Abbiegespuren, Verzögerungs- und Beschleunigungsspuren, Verkehrsregelungs- und Beleuchtungsanlagen, Massnahmen der Strassenraumgestaltung sowie Personenübergänge in Betracht.

Kantonale Stellen und Gerichte

Keine Äusserung.

RZU und Planungsregionen

Keine Äusserung.

Gemeinden und ihre Organisationen

Als Beispiel von besonderen Vorkehren gemäss § 8 Abs. 2 sei auch die «Temporeduktionen» aufzuführen (Stadt Dübendorf).

Parteien

Die GLP fordert, dass auch «herabsetzen der Höchstgeschwindigkeit» als Beispiel von besonderen Vorkehren aufgeführt wird.

Verbände und weitere Interessierte

Die FSU ist der Ansicht, dass auf die Vorschrift verzichtet werden sollte, da Erschliessungsstrassen nicht von ungewöhnlich starkem Verkehr betroffen seien.

4.1.9. Gestaltung (§ 9)

§ 9 Strassen, Mauern und Einfriedigungen haben den Anforderungen von § 238 PBG zu genügen.

Kantonale Stellen und Gerichte

Das BRG fordert eine analoge Aufzählung zu den anderen Bestimmungen, da ansonsten nebst Strassen auch Wege und Plätze aufgezählt werden müssten. Somit sei § 9 wie folgt zu formulieren: «Zufahrten, Ausfahrten, Mauern und Einfriedigungen haben den Anforderungen von § 238 PBG zu genügen».

RZU und Planungsregionen

Keine Äusserungen.

Gemeinden und ihre Organisationen

Nach Ansicht der Stadt Zürich ist auf § 9 zu verzichten. Der Verweis auf das PBG sei unnötig. Die Gestaltungsanforderungen würden sich aus § 238 PBG und der jeweiligen Bau- und Zonenordnung (BZO) ergeben und müssten nicht wiederholt werden. In Kernzonen und bei Arealüberbauungen würden aufgrund der jeweiligen Bestimmungen in der BZO erhöhte Anforderungen gelten. Der Verweis auf § 238 PBG wäre somit auch nicht vollständig.

Parteien

Die EVP beantragt einen neuen § 9 Abs. 2 mit folgendem Wortlaut einzufügen: «Sind private Grundeigentümer von Gestaltungen tangiert, werden sie angehört». Gestaltung hätten nebst gesetzlichen und normativen Vorgaben auch eine ästhetische Komponente. Letztere definiere sich nach individuellen Präferenzen. Seien private Grundeigentümer betroffen, müssten sie ihre diesbezüglichen Sichtweisen einbringen können.

Weiter wird ein neuer § 9 Abs. 3 mit dem folgenden Wortlaut gefordert: «Schliessen neue Gestaltungen an bestehende an, kann zugunsten einer kongruenten Gesamtgestaltung von den gängigen Normen abgewichen werden». Gewachsenen Strukturen und Bauten sei bei ergänzenden Neu-Gestaltungen angemessen Rechnung zu tragen. Die Einhaltung von gesetzlichen Normen habe in Abwägung einer stimmigen Gesamtgestaltung bereits Bestehendes zu berücksichtigen. Dementsprechend müsse von solchen Anforderungen auch abgewichen werden können.

Verbände und weitere Interessierte

Nach der FSU ist auf § 9 zu verzichten, da die Grundlage für die Einordnung und Gestaltung bereits in § 238 PBG gegeben sei. Ein Verweis auf das PBG erscheine daher überflüssig.

4.2. Zufahrten (II)

4.2.1. Festlegung der Zufahrtsart (§ 10)

§ 10¹ Es wird zwischen folgenden Zufahrtsarten unterschieden:

- a. Zufahrtsweg,
- b. Zufahrtsstrasse 1 und 2,
- c. Erschliessungsstrasse.

² Die Festlegung der Zufahrtsart erfolgt wahlweise nach dem voraussichtlichen Verkehrsaufkommen aufgrund der Nutzung mit Wohneinheiten gemäss den Ausgangswerten in Anhang 6.1 oder durch die planerische Ermittlung des erwarteten Verkehrsaufkommens gemäss § 12. Andere Nutzweisen werden aufgrund des voraussichtlichen Verkehrsaufkommens in Wohneinheiten umgerechnet.

Kantonale Stellen und Gerichte

Keine Äusserungen.

RZU und Planungsregionen

Die meisten Planungsgruppen beantragen, dass eine Umrechnungshilfe für die Berechnung der Anzahl Wohneinheiten wie auch über die Umrechnung anderer Nutzungen in Wohneinheiten zur Verfügung gestellt wird (ZPK, ZPP, ZPZ, PZU, RZU, ZPL). Die Umsetzungshilfe habe in Form eines Merkblatts (ZPK, ZPL) oder Leitfadens (ZPK, PZU, RZU, ZPL) zu erfolgen.

Die ZPF beantragt, Wohneinheiten nicht mehr als Bemessungsgrundlage zu verwenden. Bisher seien Wohneinheiten als Bemessungsgrundlage für die Kategorisierung der Zufahrtstypen verwendet worden. Obwohl sich diese Grundlage gemäss dem Erläuterungsbericht zur Vorlage offenbar bewährt habe, sei die ZPF der Ansicht, dass diesbezüglich eher auf die Vorschriften zu den Fahrzeugabstellplätzen in den jeweiligen kommunalen Bau- und Zonenordnungen abgestellt werden solle. Zunächst sei der Begriff «Wohneinheit» sehr breit und umfasse das gesamte Spektrum von Kleinst- bis Grosswohnungen. Ferner sei das Verkehrsaufkommen in hohem Mass von der konkreten Anzahl Fahrzeugabstellplätze abhängig, welche ihrerseits in der BZO geregelt werde. Als Eventual-Antrag wird die Berücksichtigung von autoarmen bzw. autofreien Siedlungen gefordert. In Anbetracht der Tatsache, dass immer mehr Gemeinden in ihren Bau- und Zonenordnungen auch autoarme bzw. autofreie Siedlungen erlauben, müsse dieser Tendenz auch in der Erschliessungsverordnung mit entsprechenden Bestimmungen Rechnung getragen werden. Zudem regt die ZPF an, die Erschliessungsverordnung müsse auch für Misch- und reine Arbeitsplatzgebiete gelten, wofür eine Umrechnungshilfe nötig sei. In diesen Gebieten sei das Verkehrsaufkommen stark von der jeweiligen Nutzung abhängig. Daher sollten Nicht-Wohnnutzungen nicht auf Wohneinheiten umgerechnet werden. Vielmehr sei auch hier zunächst auf die Zahl der Abstellplätze abzustellen (vgl. Norm SN 640 281). Weiter sei das spezifische Fahrtenaufkommen pro Parkplatz zu berücksichtigen, welches je nach Nutzung stark variieren kann; ferner würden unterschiedliche Nutzungen auch stark voneinander abweichende Tages- bzw. Wochenganglinien aufweisen (vgl. Norm SN 640 283). Schliesslich sei auch das Zusammenwirken verschiedener Nutzungen zu berücksichtigen: So ergebe sich beispielsweise bei einer Kombination eines Einkaufszentrums mit einem Kino an Freitagabenden eine Überlagerung von Einkaufs- und Freizeitverkehr, welche zu einem besonders hohen Verkehrsauf-

kommen führe. Bei einer isolierten Betrachtung der einzelnen Nutzungen werde diesem Umstand nicht ausreichend Rechnung getragen.

Gemeinden und ihre Organisationen

Die Stadt Zürich fordert eine Überprüfung der Begriffe, insbesondere für «Zufahrtsweg» und «Zufahrtsstrasse». Es sei auch zu klären, ob es sich bei den Begriffen «voraussichtliches» und «erwartetes» Verkehrsaufkommen um Synonyme handelt. Weiter wird eine Umformulierung von § 10 Abs. 2 gefordert, so dass die Festlegung der Zufahrtsart in der Regel aufgrund der Nutzung mit Wohneinheiten erfolgt. Die Festlegung der Zugangsart müsse in erster Linie immer aufgrund der Nutzung mit Wohneinheiten erfolgen und nur wenn dies nicht zweckmässig erscheine über eine planerische Ermittlung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens. Daher dürfe nicht von «wahlweise» gesprochen werden. Die Formulierung sei entsprechend anzupassen.

Das Festhalten an den Wohneinheiten als Bemessungsgrundlage für die Anforderung der Zufahrten sei nachvollziehbar. Im Sinne der Siedlungsentwicklung nach innen sei eine Anhebung der Wohneinheiten je Zufahrtstyp gestützt auf neueste verkehrliche Forschungsergebnisse unumgänglich. In Verbindung mit den Abweichungen vom Regelfall in § 6 würden sich, insbesondere im Bestand, zweckmässige und verhältnismässige Lösungen zur Verdichtung der Siedlungsfläche finden lassen. (VZGV und politische Gemeinden Adliswil, Bonstetten, Stäfa, Horgen, Wallisellen, Freienstein-Teufen)

Mehrere politische Gemeinden beantragen eine Umrechnungshilfe in Wohneinheiten oder der Verkehrsaufkommen für Arbeitsnutzungen (Affoltern am Albis, Bonstetten, Adliswil, Wädenswil, Thalwil, Stäfa, Wallisellen, Oberrieden). Die Gemeinde Affoltern am Albis regt an, die Umrechnung anderer Nutzungen zu Wohneinheiten sei beispielsweise mittels Leitfaden, zu präzisieren. Gerade bei grösseren Gebieten mit Misch- oder reinen Arbeitsplatznutzungen seien unter Umständen die Flächennutzungen in der Planung noch unklar und die Fahrtenberechnung könne daher stark variieren. Die Wohneinheiten aufgrund des voraussichtlichen Verkehrsaufkommens zu bestimmen sei somit mit sehr grossen Schwankungen behaftet.

Nach Ansicht der Gemeinde Regensdorf ist ausschliesslich auf die planerische Ermittlung des voraussichtlichen Verkehrsaufkommens abzustellen.

Weiter wird angeregt, § 10 Abs. 2 müsse auf § 11 anstatt § 12 verweisen, da dort die planerische Ermittlung des erwarteten Verkehrsaufkommens festgehalten sei (Gemeinwesen Zürich, Affoltern am Albis und Bonstetten).

Die Konsistenz der Begrifflichkeiten sei sicherzustellen (Stadt Dübendorf).

In § 10 sei zu präzisieren, dass es sich dabei um Feinerschliessungsanlagen handle (Gemeinde Horgen).

Parteien

Keine Äusserung.

Verbände und weitere Interessierte

Der FSU begrüsst eine flexible Umsetzungsvorlage oder Umrechnungshilfe in Bezug auf

das Verkehrsaufkommen und die Zusammensetzung des zu erwartenden Verkehrs für die Umrechnung in Wohneinheiten bei anderen Nutzungsweisen (Gewerbe etc.). Mit dem Ziel der inneren Verdichtung erscheine es der richtige Ansatz, dass die Anzahl der Wohneinheiten für die Bestimmung der jeweiligen Erschliessungsanlagen deutlich angehoben werde. Eine Methode für die Umrechnung anderer Nutzungen (Gewerbe/Industrie) werde aber als wichtig erachtet, da die Erschliessungsverordnung auch für Gebiete mit einer Misch- oder reinen Arbeitsplatznutzung dienen müsse.

Die ZHK beantragt den Wortlaut in § 10 Abs. 2 dahingehend zu ändern, dass die Festlegung der Zufahrtsart nicht «wahlweise» erfolgt, sondern davon abhängig gemacht wird, ob sich die Zufahrt in einem Wohngebiet oder in einer Industrie- und Gewerbezone befindet. In Industrie-, Gewerbe- und Mischzonen habe die planerische Ermittlung des erwarteten Verkehrsaufkommens einen klaren Vorrang. Eine blosser Umrechnung in Wohneinheiten werde einer adäquaten Berücksichtigung von Wirtschaftszonen nicht gerecht. Diese Methode möge als Bemessungsbasis für das mengenmässige Verkehrsaufkommen passend sein, doch lasse sie keine Aussage über die Art des Verkehrs (Schwerverkehr, Gewerbefahrten, Langsamverkehr usw.) zu. Gerade in Industriegebieten, aber auch in Mischzonen, sei dies von hoher Relevanz. Deshalb sei es zentral, dass sich die unterschiedlichen Bedürfnisse an Zufahrten zukünftig nicht nur durch die Anzahl Wohneinheiten ausdrücken würden. Die Möglichkeit in § 11 zur planerischen Ermittlung des erwarteten Verkehrsaufkommens, in der die Art des Verkehrs zusammen mit weiteren Umständen berücksichtigt wird, trage diesem Umstand insofern Rechnung. Wenn die Gemeinde aber die Art des Verfahrens zur Festlegung der Zufahrt frei wählen könnten, bestehe weiterhin die Gefahr, dass in Gebieten mit Anwesenheit von Unternehmen, so insbesondere in Mischzonen, alleine eine Abstützung auf die Anzahl Wohneinheiten erfolge. Die ZHK regt zudem an, dass § 10 Abs. 2 auf § 11 anstatt § 12 verweisen müsse, da dort die planerische Ermittlung des erwarteten Verkehrsaufkommens festgehalten sei.

4.2.2. Planerische Ermittlung des erwarteten Verkehrsaufkommens (§ 11)

§ 11¹ Durch planerische Ermittlung des erwarteten Verkehrsaufkommens können die in einem Beizugsgebiet erschlossenen Wohneinheiten unter Vorbehalt des wirksamen Einsatzes der öffentlichen Dienste und der Verkehrssicherheit bis zu den Maximalwerten gemäss Anhang 6.1 erhöht werden.

² Das Beizugsgebiet ist für die jeweiligen Zufahrten oder Abschnitte in Bezug auf die durch sie erschlossenen Grundstücke festzulegen.

³ Für die Ermittlung des erwarteten Verkehrsaufkommens sind insbesondere nachfolgende Kriterien massgebend:

- a. der Ausbaustandard der Strasse,*
- b. die Art des Verkehrs,*
- c. die Vorgaben der Bau- und Zonenordnung zur Nutzweise und zu den Abstellplätzen,*
- d. die Erschliessungsgüte mit öffentlichen Verkehrsmitteln,*
- e. vorhandene Verkehrsberuhigungsmassnahmen,*
- f. die Bedeutung als Schulweg oder Fussgänger- und/oder Velowegverbindung.*

⁴ Bei einer Erhöhung der Wohneinheiten ist die Aufnahmefähigkeit des Mehrverkehrs durch die Anlagen der Groberschliessung nachzuweisen.

⁵ Das Beizugsgebiet und die Anzahl der Wohneinheiten sind in einem verbindlichen Nutzungsplan darzustellen.

Kantonale Stellen und Gerichte

Keine Äusserungen.

RZU und Planungsregionen

Die RWU fordert eine nicht zwingende, sondern freiwillige Festsetzung eines formellen Nutzungsplanes. Der vorgeschlagene, zwingende Nutzungsplan schaffe Klarheit bezüglich der massgebenden Wohneinheiten pro Strassenabschnitt. Es sei aber eine aufwendige Planung erforderlich (für eine mittlere Gemeinde rund Fr. 50'000.-) und der Spielraum für die Baubehörde im Vollzug entfalle. Wenn ein solcher Nutzungsplan erstellt würde, müsste auch der Ausbaubedarf (u.a. Mängel beim Ausbau wie fehlendes Trottoir oder ungenügende Sichtweiten usw.) festgestellt werden. Die Basis könne der nach wie vor zwingend zu erstellende kommunale Verkehrsplan sein. Ein Vorteil des grundeigentümerverbindlichen Nutzungsplanes sei die Anwendung der Erleichterungen (z.B. bei Tempo-30-Zonen) und erhöhten Anforderungen in grundeigentümerverbindlicher Form.

Die ZPG erachtet die Festlegung von Wohneinheiten und Verkehrsmengen als nicht praktikabel und beantragt, dass im verbindlichen Nutzungsplan die Strassentypen respektive Zufahrtsarten festgelegt werden. Weiter beantragt die ZPG den ersatzlosen Verzicht von Abs. 4 im § 11. Es könne nicht sein, dass im Rahmen einer Feinerschliessungsplanung ein Nachweis der Leistungsfähigkeit, insbesondere von Staatstrassen, erbracht werden müsse. Die Beurteilung der Aufnahmefähigkeit des Mehrverkehrs auf Staatsstrassen sei durch die Genehmigungsinstanz im Rahmen des Genehmigungsverfahrens der Nutzungsplanung vorzunehmen.

Die ZPK beantragt, dass die Festlegung des Beizugsgebiets und der Anzahl Wohneinheiten

gemäss § 11 Abs. 5 über im PBG verankerte Instrumente erfolgt. Für die grundeigentümerverbindliche Festlegung in einem Ergänzungsplan (und damit auch für die vorgesehene Ergänzung der Verordnung über die Darstellung von Nutzungsplänen) fehlt die gesetzliche Grundlage. Weiter begrüsst die ZPK die Möglichkeit zur planerischen Ermittlung des erwarteten Verkehrsaufkommens. Die Gemeinden würden die Möglichkeit erhalten, das Leistungsvermögen von Zufahrten planerisch und grundeigentümerverbindlich zu bestimmen. Damit könne die Zufahrtsart basierend auf dem effektiv erwarteten Verkehrsaufkommen festgelegt werden, das heisst beispielsweise die Erschliessungsgüte durch den öffentlichen Verkehr wie auch Vorgaben zu den Abstellplätzen zu berücksichtigen. Durch die Einführung eines «Feinerschliessungsplans» als entsprechende «Hilfsplanung» der Bau- und Zonenordnung könne das Element der hinreichenden Dimensionierung bzw. Leistungsfähigkeit der Zufahrt im nachgelagerten Baubewilligungsverfahren nicht mehr angefochten werden. Für die grundeigentümerverbindliche Festlegung in einem Ergänzungsplan und damit auch für die vorgesehene Ergänzung der Verordnung über die Darstellung von Nutzungsplänen fehle die gesetzliche Grundlage. Gemäss § 11 Abs. 5 seien das Beizugsgebiet und die Anzahl Wohneinheiten in einem verbindlichen Nutzungsplan darzustellen. Im Erläuterungsbericht werde präzisiert, dass dies in einem grundeigentümerverbindlichen Ergänzungsplan zu erfolgen habe und die Verordnung über die Darstellung von Nutzungsplänen vom 11. Mai 2015 (VDNP; LS 701.12) im Rahmen einer Nebenänderung in diesem Sinne zu ergänzen sei. Sowohl für eine grundeigentümerverbindliche Festlegung im Ergänzungsplan als auch für die entsprechende Ergänzung der Verordnung über die Darstellung von Nutzungsplänen fehle jedoch die gesetzliche Grundlage. Der Erläuterungsbericht besage zwar auf S. 24 «Der Gesetzgeber erwähnt den Erlass von entsprechenden Plänen in den §§ 2 lit. c in Verbindung mit 236 Abs. 2 PBG». § 2 lit. c PBG regle jedoch lediglich, dass die politischen Gemeinden zur Festsetzung von (im PBG vorgesehenen) kommunalen Plänen zuständig seien. § 236 Abs. 2 PBG könne sich nur auf (bestehende) Quartier- oder Gestaltungspläne beziehen. Zudem werde im bestehenden Planungsrecht die Nutzungsintensität über Ausnützung, Abstände, Höhenmasse usw. definiert. Die Anzahl Wohneinheiten sei frei und hänge von den gewählten Wohnungsgrössen ab. Eine grundeigentümerverbindliche Festlegung der Anzahl zulässiger Wohneinheiten wäre höchstens über Gestaltungspläne denkbar.

Der ZPP beantragt den Verzicht von § 11 Abs. 4. In der Bestimmung werde ein Nachweis zur Aufnahmefähigkeit des Mehrverkehrs durch die Anlagen der Groberschliessung verlangt. Dies würde ein erheblicher Mehraufwand bedeuten. Diese Aufgabe werde als Bestandteil des Genehmigungsverfahrens der Nutzungsplanung, welche durch die Genehmigungsinstanz zu erfüllen sei, gesehen.

Die ZPG und ZPZ beantragen, dass im Sinne einer Vollzugshilfe die Grundlagen und Richtwerte (bspw. Modal-Split, Verkehrserzeugungsraten, Annahmen zu Entwicklungen in umliegenden Gebieten) zuhanden der Gemeinden erläutert werden und § 11 damit präzisiert werde. Gemäss § 10 bis 12 erfolge die Festlegung der Zufahrtsart basierend auf der Anzahl Wohneinheiten oder dem planerisch zu ermittelnden zu erwartenden Verkehrsaufkommen. Mit der jetzigen Festlegung könne nur durch ein entsprechendes Gutachten das zu erwartende Verkehrsaufkommen abgeschätzt werden.

Weiter beantragt die ZPZ einen ersatzlosen Verzicht von § 11 Abs. 4. Die Beurteilung der Aufnahmefähigkeit des Mehrverkehrs auf Staatstrassen sei durch die Genehmigungsinstanz im Rahmen des Genehmigungsverfahrens der Nutzungsplanung vorzunehmen. In § 11 sei festgelegt, dass das Beizugsgebiet und die Anzahl der Wohneinheiten für eine Erhöhung der Wohneinheiten auf die Maximalwerte in einem verbindlichen Nutzungsplan (Feinerschliessungsplan als Ergänzung zur BZO) darzustellen seien. Die ZPZ erachtet die

Festlegung von Wohneinheiten und Verkehrsmengen als nicht praktikabel und beantragt, dass im verbindlichen Nutzungsplan die Strassentypen respektive Zufahrtsarten festzulegen sind.

Gemäss §11 sei bei einer Erhöhung der Wohneinheiten die Aufnahmefähigkeit des Mehrverkehrs durch die Anlagen der Groberschliessung nachzuweisen. Die PZU regt an, es sei zu präzisieren, in welchem Rahmen und zu welchem Zeitpunkt dieser Nachweis zu erbringen sei.

Die RZU stellt den Antrag, dass im Nutzungsplan (oder Feinerschliessungsplan) Strassentypen bzw. Zufahrtsarten und daraus abgeleitete Gabelwerte für Wohneinheiten dargestellt werden. § 11 fordere für den Nutzungsplan die Festlegung von Beizugsgebieten, Wohneinheiten und Verkehrsmengen. Es werde als wenig praktikabel erachtet, in einem solchen Planungsstadium (Revision der Bau- und Zonenordnung) Verkehrsmengen festzulegen. Zielführender sei die Festlegung der entsprechenden Zufahrtstypen und daraus abgeleitete Bandbreiten für Wohneinheiten. Weiter wird von der RZU beantragt, dass zur besseren Verständlichkeit und Vermeidung von Missverständnissen entweder der Begriff «Feinerschliessungs- oder Nutzungsplan» verwendet werde. Aus dem Entwurf zur Erschliessungsverordnung und dem Erläuterungsbericht gehe hervor, dass der Nutzungs- und Feinerschliessungsplan einen identischen Zweck verfolgen. In § 11 der Erschliessungsverordnung werde ein verbindlicher Nutzungsplan zur Festlegung des Beizugsgebiets und der Anzahl Wohneinheiten gefordert. Der Erläuterungsbericht würde demgegenüber von einem sogenannten Feinerschliessungsplan als Ergänzung zur Bau- und Zonenordnung sprechen, der im Rahmen der Revision der Bau- und Zonenordnung verbindliche Festlegungen enthalten solle und durch das in der jeweiligen Gemeinde zuständige Legislativorgan erlassen werde. Wenn beide Begriffe den gleichen Plan meinen, müsste ein einheitlicher Begriff verwendet werden. Inhalt und Stellenwert des Plans müsse zudem in der Gänze präzisiert werden.

Gemeinden und ihre Organisationen

Die Stadt Zürich beantragt, dass die vorgeschlagene Einführung der planerischen Ermittlung des erwarteten Verkehrsaufkommens in § 11 ist zu überarbeiten sei. Die planerische Ermittlung des erwarteten Verkehrsaufkommens müsse der Abweichung von den «Standardwohneinheiten» dienen. Die früher ohne weitere Prüfung mögliche Erhöhung der Wohneinheiten aufgrund einer guten ÖV-Erschliessung solle grundsätzlich beibehalten werden. In der Stadt Zürich sei die Erschliessung immer unter Berücksichtigung der guten ÖV-Erschliessung berechnet worden. Die Klammer im Anhang 6.1 beziehe sich neu nur noch auf eine planerische Ermittlung des Verkehrsaufkommens. Für die planerische Ermittlung des Verkehrsaufkommens müsse aber keine Maximalwerte der Wohneinheiten (Klammerangaben im Anhang 6.1) herangezogen werden. Die Stadt Zürich erachtet in ihrer Beurteilung das erwartete Verkehrsaufkommen entsprechend der Standardwohneinheiten als massgebend und nicht die Zahl der Wohneinheiten.

Die Stadt Uster verlangt eine Wegleitung für die Erstellung und Umsetzung von «Feinerschliessungsplänen». Die Gemeinden hätten die Möglichkeit zu erhalten, das Leistungsvermögen von Zufahrten planerisch und grundeigentümerverbindlich zu bestimmen. Durch die Einführung eines Feinerschliessungsplanes könne als Neuerung das Element der hinreichenden Dimensionierung bzw. die Leistungsfähigkeit der Zufahrt im nachgelagerten Baubewilligungsverfahren nicht mehr angefochten werden. Der Feinerschliessungsplan werde durch die Gemeinde erlassen und sei genehmigungspflichtig. Dagegen könne ein Rechtsmittel ans BRG erhoben werden. Mit der vorliegenden Erschliessungsverordnung sei die Erarbeitung und Umsetzung eines «Feinerschliessungsplanes» nur grob geregelt und lasse in der Erarbeitung grossen Interpretations- und Handlungsspielraum offen. Daher sei

eine Wegleitung für die Verwaltung wünschenswert.

Nach Ansicht mehrerer politischer Gemeinden ist auf § 11 Abs. 4 zu verzichten (Zürich, Adliswil, Wädenswil, Horgen, Oberrieden). Nach der Stadt Zürich dürfe es nicht Aufgabe von Privaten sein, die Funktionsfähigkeit der Groberschliessung nachzuweisen. Es obliege der Behörde zu prüfen, ob allfällige Auswirkungen auf die Groberschliessung zu erwarten seien. Nach Ansicht der Gemeinde Adliswil ist der Nachweis der Aufnahmefähigkeit des Mehrverkehrs durch die Groberschliessung im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zur Nutzungsplanung zu erbringen.

Einige politische Gemeinden weisen darauf hin, der Nachweis erscheine zu aufwendig und § 11 Abs. 4 sei zu unklar formuliert (Hittnau, Dübendorf, Stäfa). So sei nicht schlüssig, ob die Bestimmung nur bei Nutzungsplanungsrevisionen oder auch im Rahmen von Sondernutzungsplanungen oder gar bei jedem Baugesuch anwendbar sei (Stadt Dübendorf) und wie der erforderliche Nachweis zu erbringen sei (Gemeinde Hittnau).

Die Gemeinden Stäfa und Wallisellen beantragen eine klarere Bestimmung, die mit Parameter definiert ist. Es müsse geregelt werden, von welchem Stand ausgegangen werden könne und wie mit zukünftigem Ausbaupotential umgegangen werde. Der Nachweis erscheine aufwendig und müsse vermutlich im Rahmen einer BZO-Revision oder Revision des Verkehrsrichtplans erfolgen (Gemeinden Stäfa, Wallisellen). Die Beurteilung der Aufnahmefähigkeit des Mehrverkehrs auf Staatsstrassen sei durch die Genehmigungsinstanz im Rahmen des Genehmigungsverfahrens der Nutzungsplanung vorzunehmen (Gemeinde Wallisellen).

Mehrere politische Gemeinden beantragen den Verzicht von § 11 Abs. 5 (Zürich, Hittnau, Höri, Adliswil, Dielsdorf, Lindau, Horgen, Wallisellen, Birmensdorf, Regensdorf). Nach der Stadt Zürich sei die vorgeschlagene Einführung der planerischen Ermittlung des erwarteten Verkehrsaufkommens in § 11 zu überarbeiten. Es erscheine nicht zweckmässig, dass diese operative Aufgabe zwingend in einem Nutzungsplanungsverfahren zu erfolgen habe (Abs. 5). Dies hätte eine unerwünschte Verschiebung der Festsetzungskompetenz der Feinerschliessungsfragen von der Exekutive an die Legislative mit zusätzlichen zeitaufwendigen Verfahren und offenen Vollzugsfragen zur Folge. Die Stadt Zürich führt weiter aus, dass die Feinerschliessung heute Sache der Gemeindeexekutive (z.B. Baubewilligung, Quartierplan) sei. Anordnungen hinsichtlich niedrigerem Verkehrsaufkommen würden üblicherweise im Rahmen der Baubewilligung (Mobilitätskonzept, autoarmes Wohnen, bauliche Anordnung von grösseren Parkieranlagen) und/oder gegebenenfalls in Verbindung mit spezifischen Verkehrsanordnungen (Begegnungszonen) festgelegt werden. Somit könne auf die örtlichen Verhältnisse Bezug genommen werden, was in der Folge eine höhere Anzahl von Wohneinheiten zulasse. Sollte sich im Betrieb zeigen, dass erweiterte Massnahmen zu treffen seien, könne diese umgehend und somit einfacher vollzogen werden. Die neu vorgesehene Festlegung in einem verbindlichen Nutzungsplan sei nicht zweckmässig und notwendig sowie unverhältnismässig. Das PBG kenne keinen Erschliessungsplan auf Feinerschliessungsstufe. Die gesetzliche Möglichkeit für solche Festlegungen bestünde somit nur in einem Gestaltungsplan oder SBV, was ohnehin bereits gegeben sei, sofern diese Instrumente zur Anwendung gelangen würden. Gestaltungspläne und Sonderbauvorschriften seien für die Festlegung der Erschliessungsfrage nicht geeignet. Diese stünden immer im Zusammenhang mit einer spezifischen Bebauungsregelung, welche von der Regelbauweise abweiche. Würde ein solches Planungsinstrument nur für die Erschliessung verwendet werden, gäbe es diesbezüglich eine unerwünschte Kompetenzverschiebung an die Legislative einzig für Erschliessungsfragen.

Nach mehreren Gemeinwesen ist die Festlegung von Beizugsgebiet und Anzahl Wohnein-

heiten in § 11 Abs. 2 zusammenzufassen. In Verbindung mit den übrigen planerischen Ermittlungen genüge die Festlegung von Beizugsgebiet und Anzahl Wohneinheiten. Die Erstellung eines verbindlichen Nutzungsplans gemäss VDNP sei mit hohem Aufwand verbunden, der sich angesichts des erzielbaren Nutzens nicht rechtfertige. Auf die Gemeinden würden unter diesem Titel erhebliche Planungskosten zukommen (Politische Gemeinden Hittnau, Höri, Adliswil, Dielsdorf, Lindau, Horgen, Wallisellen, Birmensdorf, Regensdorf).

Einige politische Gemeinden verlangen eine genaue Definition des Begriffs «verbindlicher Nutzungsplan» sowie die Festlegung des Verfahrens zu dessen Festsetzung (Dübendorf, Affoltern am Albis, Bonstetten).

Die politischen Gemeinden Wädenswil, Thalwil und Oberrieden beantragen, dass im Sinne einer Vollzugshilfe die Grundlagen und Richtwerte (bspw. Modal-Split, Verkehrserzeugungsraten, Annahmen zu Entwicklungen in umliegenden Gebieten) zuhanden der Gemeinden erläutert und der § 11 damit präzisiert werde. Mit der jetzigen Festlegung könne das zu erwartende Verkehrsaufkommen nur durch ein entsprechendes Gutachten abgeschätzt werden.

Die Gemeinde Zollikon lehnt ein neues Planungsverfahren ab. Die erheblich gesenkten Anforderungen bedingten, dass der Anschluss einer Anzahl Wohnungen über den neuen Standardwerten mit einem komplizierten neuen, grundeigentümerverbindlichen Planungsverfahren abhängig gemacht werde. Auch für bestehende Strassen könne ein solches Verfahren notwendig werden. Bei einer realistischen Definition der Erschliessungsanforderungen wäre die Einführung dieses neuen Verfahrens überflüssig. Andere Kantone hätten auch kein derartiges Verfahren.

Die Gemeinwesen Wädenswil, Thalwil und Oberrieden beantragen, dass im verbindlichen Nutzungsplan die Strassentypen respektive Zufahrtsarten festzulegen sind, da sie die Festlegung von Wohneinheiten und Verkehrsmengen als nicht praktikabel erachten.

Der VZGV beantragt den Verzicht auf § 11 Abs. 5. Die Festlegung von Beizugsgebiet und Anzahl Wohneinheiten seien in § 11 Abs. 2 zusammenzufassen. In Verbindung mit den übrigen planerischen Ermittlungen genüge die Festlegung von Beizugsgebiet und Anzahl Wohneinheiten. Die Erstellung eines verbindlichen Nutzungsplans gemäss VDNP sei hinsichtlich Zweckerreichung unverhältnismässig.

Parteien

Die Grünen beantragt einen neuen § 11 Abs. 1^{bis} mit folgendem Wortlaut: «Sind in einem Gebiet speziell autofreie oder autoarme Nutzungen geplant, dürfen die Maximalwerte gemäss Anhang 6.1 in begründeten Fällen überschritten werden». Autofreies Wohnen werde immer beliebter. In autofreien Siedlungen werde häufig vertraglich festgehalten, dass Mieter kein Auto besitzen dürften oder nur in Ausnahmefällen. Dadurch würde sich der Automobil auf den Velo- oder Fussverkehr verlagern. Die Erschliessungsanforderungen könne in solchen Fällen weiter reduziert werden.

Nach Ansicht der CVP ist auf die Einführung eines «Feinerschliessungsplans» zu verzichten. Im schweizerischen Recht gäbe per Definitionen keine «unverbindlichen» Nutzungspläne. In den Erläuterungen werde immerhin der Begriff «Feinerschliessungsplan» verwendet. Das sei jedoch nicht besser, weil der Quartierplan das gesetzliche Instrument zur Herstellung der genügenden Feinerschliessung sei – und deshalb das Verhältnis zwischen diesen beiden Instrumenten völlig unklar bleibe. Aus dem Entwurf sei bezüglich Verfahren

und Zuständigkeiten nichts ersichtlich. Insbesondere bleibe unklar, wer das Verfahren in Gang bringe, wer die Planungskosten trage und wer für die Festsetzung des Plans zuständig sei. Dies könne jedenfalls nicht die Gemeindeversammlung sein, weil sonst die angestrebte Flexibilität gerade nicht erreicht werden könne. Wenn sich die Gemeindeversammlung zu Erschliessungsfragen äussere, erfolge dies mit dem Erschliessungsplan als Rahmen für die Feinerschliessungsplanung. Dies sei eine gesetzwidrige Aushebelung des Erschliessungs- und des Quartierplans gemäss §§ 90 ff. und §§ 123 ff. PBG. Die gesetzlichen Zuständigkeiten würden verunklärt werden und teilweise in das Gegenteil verkehrt. Es könne nicht sein, dass Private im Rahmen des neu vorgesehenen Planungsverfahrens die Leistungsfähigkeit eines Strassennetzes nachweisen müssten, welches je nach konkreter Situation Gegenstand des kommunalen Erschliessungsplans sein sollte. Wie in den «Vorbemerkungen» erwähnt, drohe eine weitere Vernachlässigung der kommunalen Zuständigkeiten zulasten der Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer. Gerade weil die Zahl der zulässigen Wohneinheiten gegenüber den geltenden Vorgaben in den Zugangsnormen bei allen Zufahrtsarten zum Teil deutlich erhöht werden könne, steige zwar die Eintrittshürde für die Durchführung von Quartierplanverfahren, dafür müsse mit Einführung des «Feinerschliessungsplans» ein zusätzliches Planungsverfahren durchgeführt werden, und dies tendenziell mit noch grösseren Perimetern als dies zur Abgrenzung von Quartierplänen nötig sei (vgl. § 124 Abs. 2 PBG). Für die einzelnen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer würde alles noch komplizierter, teurer und unflexibler werden. Falls die heutigen Regelungen des Erschliessungs- und des Quartierplans nicht ausreichen würden, sei nicht ein neues zusätzliches Instrument einzuführen, sondern es seien die bestehenden Verfahren anzupassen. Bezugnehmend auf § 11 Abs. 4 des Entwurfs sei ausdrücklich festzustellen, dass die Ermittlung der Verkehrs-Aufnahmefähigkeit der Anlagen der Groberschliessung im Rahmen der Erschliessungsplanung gemäss §§ 90 ff. PBG durch die Gemeinde zu erfolgen habe.

Verbände und weitere Interessierte

Der Fussverkehr Schweiz beantragt einen neuen § 11 Abs. 1^{bis}: «Sind in einem Gebiet speziell aufofreie oder autoarme Nutzungen geplant, dürfen die Maximalwerte gemäss Anhang 6.1 in begründeten Fällen überschritten werden». Eine überdimensionierte Infrastruktur sei nicht im Sinne der Verkehrssicherheit, da sie ein Anreiz sei, Geschwindigkeitsübertretungen zu begehen. Zudem widerspräche sie dem Grundsatz, wonach mit dem Boden und finanziellen Mitteln haushälterisch umzugehen sei

Der FSU stellt den Antrag, klare Bestimmungen mit Parameter zu definieren. Es werde geregelt, dass bei einer Erhöhung der Wohneinheiten die Aufnahmefähigkeit des Mehrverkehrs durch die Anlagen der Groberschliessung nachzuweisen sei. Es solle aber auch geregelt werden, von welchem Stand ausgegangen werden könne und wie mit zukünftigem Ausbaupotential umgegangen werde müsse. Die Formulierung erscheine unausgereift und unpraktikabel. Der Nachweis erscheine aufwendig und müsse vermutlich im Rahmen einer BZO-Revision oder Revision des Verkehrsrichtplanes erfolgen. Weiter wird eine Präzisierung bezüglich der Art des Plans beantragt. Es sei unklar, auf welche gesetzliche Grundlage sich ein verbindlicher Nutzungsplan stütze. Gemäss PBG fehle eine rechtliche Grundlage. Mit einem Ergänzungsplan bestehe die Gefahr, ein «Schattendokument» zu schaffen. Die Erstellung eines verbindlichen Nutzungsplans gemäss VDNP sei hinsichtlich Zweckerreichung unverhältnismässig. Zudem weist die FSU darauf hin, dass zur Unterstützung in der Praxis eine Anleitung und Skizzen hilfreich wären und zudem die Begriffe aus der Verkehrsplanung (VSS-Normen) zu verwenden seien.

Der HEV und die ZHK beantragen, dass auf die Einführung eines «Feinerschliessungsplans» verzichtet wird. Der HEV und die CVP begründen dies mit den gleichen Argumenten (vgl. CVP § 11). Nach Ansicht der ZHK tauche mit dem «verbindlichen Nutzungsplan» im Verordnungsentwurf ein neu zu schaffendes Instrument der Raumpolitik auf, das jedoch nicht weiter erläutert werde. Art des Verfahrens und Zuständigkeiten bleibe unbekannt, ebenso, wer das Verfahren in Gang bringe, wer die Planungskosten trage und wer für die Festsetzung des Plans zuständig sei. Ungewiss sei auch, in welchem Verhältnis dieser «Feinerschliessungsplan», wie er im erläuternden Bericht genannt wird, zum Erschliessungsplan und Quartierplan gemäss §§ 90 ff. und §§ 123 ff. PBG stehe. Jedenfalls bestehe die Gefahr, dass die durch Anhebung der Eintrittshürde für die Durchführung von Quartierplanverfahren angestrebte administrative Vereinfachung, die wir oben gewürdigt haben, wieder Zunichte gemacht würde. Mit Einführung des «Feinerschliessungsplans» müsse ein zusätzliches Planungsverfahren durchgeführt werden mit tendenziell noch grösseren Perimetern, als dies zur Abgrenzung von Quartierplänen nötig sei (vgl. § 124 Abs. 2 PBG). Für die einzelnen Grundeigentümer drohe letztlich ein administrativer und kostenmässiger Mehraufwand, was der Zielsetzung der neuen Erschliessungsverordnung diametral entgegenstehe. Falls die heutigen Regelungen des Erschliessungs- und Quartierplans nicht ausreiche, sei nicht ein neues zusätzliches Instrument einzuführen, sondern es seien die bestehenden Verfahren anzupassen.

4.2.3. Abschnittsweise Betrachtung (§ 12)

§ 12¹ Wird der zulässige Anwendungsbereich einer Zufahrt in einem Abschnitt überschritten, ist in diesem Abschnitt die nächste, leistungsfähigere Zufahrtsart zu wählen.

² Die abschnittsweise Abgrenzung einer Zufahrt ist in einem verbindlichen Nutzungsplan darzustellen.

Kantonale Stellen und Gerichte

Nach dem BRG ist auf § 12 Abs. 2 zu verzichten. Bei der Anwendung von § 265 PBG könne gemäss Rechtsprechung eine Zufahrt aufgrund der Erschliessungsfunktion in Abschnitte mit entsprechend unterschiedlichen Strassen-/Wegabständen unterteilt werden. Massgebend sei gemäss bisheriger Rechtsprechung die Qualifikation als Zufahrtsweg oder Zufahrtsstrasse gemäss ZN. Die Erschliessungsverordnung sei indes keine Ausführungsverordnung zu § 265 PBG. Insofern habe sie keine Auswirkungen auf den Strassen-/Wegabstand. Eventuell müsse die Rechtsprechung aufgrund der Ausweitung des Anwendungsbereiches für Zufahrtswege eine neue, von den Zufahrtsarten gemäss Erschliessungsverordnung unabhängige Definition finden. Der Begriff «Weg» werde in BEZ 1982 Nr. 20 wie folgt definiert: «Ein Weg im Sinne von § 265 PBG sei eine Anlage, die primär dem Fussgänger- und Radfahrerverkehr dient und nur wenig Motorfahrzeugverkehr aufzunehmen hat».

RZU und Planungsregionen

Der GPV beantragt den ersatzlosen Verzicht auf § 12 Abs. 2. Die Beibehaltung dieses Absatzes würde gegenüber der heutigen Praxis zu erheblichem Aufwand führen, da bei einer abschnittswisen Beurteilung eines Strassenzuges zwingend ein Nutzungsplan erstellt werden müsste. Dabei sei zu beachten, dass ein Nutzungsplan gemäss § 11 nur erforderlich sei, wenn die höheren Werte gemäss Anhang 6.1 eingefordert werden möchten und dürfe deshalb nur im Bedarfsfall erstellt werden. Zudem sei gemäss § 3 eine Zufahrt die Verbindung ab der Grundstücksgrenze bis zum Strassennetz der Groberschliessung. In der Praxis könnten dies relativ lange Strassenzüge sein. Eine abschnittsweise Betrachtung resp. Unterscheidung könne also durchaus sinnvoll und zweckmässig sein. Der Verzicht von § 12 Abs. 2 würde den Gemeinden eine abschnittsweise Beurteilung ermöglichen, ohne dabei viel Aufwand (Kosten, Zeit) zu generieren.

Die ZPW; Gemeindepräsidentenverband Bezirk Andelfingen beantragt eine Definition des Begriffs «verbindlicher Nutzungsplan» sowie die Klärung, welches Organ für die Festlegung zuständig sei. Alternativ wird ein Verzicht von § 12 Abs. 2 gefordert.

Gemeinden und ihre Organisationen

Der VZGV und zahlreiche politische Gemeinden fordern einen Verzicht von § 12 Abs. 2, da er unverhältnismässigen Aufwand mit sich bringe (Zürich, Winterthur, Eglisau, Freienstein-Teufen, Horgen, Glattfelden, Hittnau, Höri, Lindau, Horgen, Wallisellen, Birmensdorf, Regensdorf). Eine abschnittsweise Betrachtung müsse nicht zwingend zu den höheren Werten gemäss § 11 führen (Zürich, Eglisau, Freienstein-Teufen, Horgen, Glattfelden). Die neu vorgesehene Festlegung in einem verbindlichen Nutzungsplan sei nicht zweckmässig und notwendig sowie unverhältnismässig (Stadt Zürich). In Verbindung mit den übrigen planerischen Ermittlungen genüge die Festlegung der abschnittswisen Abgrenzung einer Zufahrt (VZGV). Auf die Gemeinden würden durch einen Feinerschliessungsplan erhebliche Planungskosten zukommen (Gemeinwesen Hittnau, Höri, Lindau, Horgen, Wallisellen, Bir-

mensdorf, Regensdorf). Nach der Stadt Winterthur ist § 12 alternativ analog der Formulierung von § 7 Abs. 1 und 2 der Zugangsnormen anzupassen. Die Beibehaltung dieses Absatzes würde gegenüber der heutigen Praxis zu erheblichem Aufwand führen, da bei einer abschnittswisen Beurteilung eines Strassenzuges zwingend ein Nutzungsplan erstellt werden müsste. Dabei ist folgendes zu beachten: Ein Nutzungsplan sei gemäss § 11 nur erforderlich, wenn die höheren Werte gemäss Anhang 6.1 eingefordert werden möchten und dürfte deshalb nur im Bedarfsfall erstellt werden. Zudem sei gemäss § 3 eine Zufahrt die Verbindung ab der Grundstücksgrenze bis zum Strassennetz der Groberschliessung. In der Praxis würden dies relativ lange Strassenzüge sein können, eine abschnittswise Betrachtung resp. Unterscheidung könne also durchaus sinnvoll und zweckmässig sein. Die bisherige Formulierung in § 7 Abs. 1 und 2 der Zugangsnormen habe sich bewährt und solle sinngemäss beibehalten werden.

Der Begriff «verbindlicher Nutzungsplan» sei zu definieren. Es sei insbesondere zu klären, durch welches Organ der verbindliche Nutzungsplan festgelegt werde (Gemeinde Stäfa).

Parteien

Keine Äusserungen.

Verbände und weitere Interessierte

Der FSU beantragt eine Definition des Begriffs «verbindlicher Nutzungsplan». Es sei insbesondere zu klären, durch welches Organ der verbindliche Nutzungsplan festgelegt werde. Es wird darauf hingewiesen, dass auf § 12 auch verzichtet werden könnte.

4.2.4. Öffentliche Dienste und Notzufahrt (§ 13)

§ 13¹ Zufahrten sind so nahe an die zu erschliessenden Grundstücke beziehungsweise Bauten und Anlagen heranzuführen, dass ein wirksamer Einsatz der öffentlichen Dienste jederzeit möglich ist.

² Die Notwendigkeit von grundstücksinternen Zufahrten für den Notfalleinsatz der öffentlichen Dienste und die Anforderungen an diese ergeben sich aus den Richtlinien für Feuerwehrzufahrten, Bewegungs- und Stellflächen (FKS-Richtlinien, Ausgabe 2015).

Kantonale Stellen und Gerichte

Keine Äusserungen.

RZU und Planungsregionen

Die ZPL beantragt, dass auf die jeweils gültige Norm und nicht auf eine bestimmte Ausgabe verwiesen wird.

Gemeinden und ihre Organisationen

Die Stadt Zürich fordert eine grundsätzliche Überprüfung in Zusammenhang mit § 4 und eine allfällige Präzisierung der Formulierung. Es sei zu prüfen, ob § 13 Abs. 1 allenfalls in § 13 Abs. 4 integriert werden könne. Weiter wird beantragt, dass die sogenannte Schlauchlänge (40 m bzw. 80 m) gemäss Anhang der bestehenden Zugangsnormen der Klarheit halber in der Erschliessungsverordnung geregelt werden sollte, da dies nicht in der FKS-Richtlinie definiert sei.

Mehrere politische Gemeinden stellen den Antrag, dass auf die jeweils gültige Norm und nicht auf eine bestimmte Ausgabe verwiesen wird (Winterthur, Dübendorf, Lindau, Eglisau, Freienstein-Teufen, Wallisellen, Glattfelden, Hombrechtikon). Um nicht bei jeder Anpassung der FKS-Richtlinien auch die Erschliessungsverordnung anpassen zu müssen, solle ein dynamischer und nicht ein statischer Verweis auf die Richtlinien gemacht werden.

Zudem seien als Schlussfolgerung von § 13 Abs. 2 grundstücksintern keine Abstände gemäss § 265 PBG einzuhalten, was der Klarheit halber zu erwähnen sei.

Parteien

Die FDP begrüsst, dass nicht einfach auf Fachnormen verwiesen wird, sondern die Regelungen in der Verordnung technisch aufgenommen wurden. Dadurch sei sichergestellt, dass verschärfte Fachnormen nicht automatisch auch zur rechtlichen Grundlage werden, sondern eine politische Würdigung möglich sei.

Verbände und weitere Interessierte

Nach dem FSU ist auf § 13 Abs. 1 und 2 zu verzichten, da diese Vorgaben bereits durch übergeordnete Bestimmungen gegeben seien.

4.2.5. Ausweichstellen (§ 14)

§ 14 Erfordert die geordnete Verkehrsabwicklung in Ergänzung zu den Anforderungen gemäss Anhang 6.1 die Anordnung von Ausweichstellen, werden deren Lage und Dimensionierung aufgrund der konkreten örtlichen Verhältnisse insbesondere nach folgenden Kriterien festgelegt:

- a. Länge der Zufahrt,*
- b. Erwartetes Verkehrsaufkommen,*

Kantonale Stellen und Gerichte

Keine Äusserungen.

RZU und Planungsregionen

Keine Äusserungen.

Gemeinden und ihre Organisationen

Die Stadt Zürich beantragt eine Ergänzung von § 14 mit lit. c.: «Sichtbeziehungen».

Die Gemeinde Horgen beantragt, dass auf eine Quartierplanrevision, wenn immer möglich zu verzichten ist. In technischer Hinsicht nicht gelöst sei der konkrete Umgang mit «Zufahrtswegen» und «Zufahrtsstrassen 1» mit zulässigen Fahrbahnbreiten $\leq 4.00\text{m}$, an welche neu bis zu 150 WE (300 WE bei guter öffentlicher Erschliessung) angeschlossen werden können. Bei dieser Strassenbreite sei ein Kreuzen von 2 PWs nicht möglich. Somit müssten neue Ausweichstellen erstellt werden. Das sei bei «Neuerschliessungen» mittels Strassenprojekt oder mit einem Quartierplan denkbar. In bestehenden Quartierplangebieten mit engen Strassen und dichter Überbauung sei die Anordnung von zusätzlich notwendigen Ausweichstellen sehr anspruchsvoll. Wenn dies erforderlich werde, solle dies mittels eines Strassenprojekts (gemäss Kant. StrG) möglich sein, bzw. auf eine Quartierplanrevision sei wenn immer möglich zu verzichten.

Im Anhang 6.1 Normen sei bei der Zufahrtsart «Zufahrtsstrasse 2» in Anlehnung an die VSS-Normen als massgebenden Begegnungsfall «PW/PW» festzulegen und die Spannweite der Fahrbahnbreite entsprechend zu reduzieren. Ergänzend seien bei Bedarf Ausweichstellen für LW gemäss § 14 anzubringen. Bei der Zufahrtsart «Erschliessungsstrasse» sei der massgebende Begegnungsfall «LW/PW» mit dem Zusatz «bei stark reduzierter Geschwindigkeit» zu ergänzen (Gemeinde Oberrieden).

Parteien

Die Grüne beantragt eine Ergänzung von § 14 mit lit. c: «Kreuzungswahrscheinlichkeit». In Gebieten mit reiner Wohnnutzung sei das Verkehrsaufkommen in der Morgen- und Abendspitze erhöht. 99% des Verkehrs fliesse aber in dieselbe Richtung. Trotz erhöhtem Verkehrsaufkommen sei die Kreuzungswahrscheinlichkeit sehr klein und deshalb seien nur wenige Ausweichstellen notwendig.

Nach Ansicht der GLP ist § 14 mit folgendem lit. c zu ergänzen: «Schutz der unversiegelten Flächen».

Verbände und weitere Interessierte

Der Fussverkehr Schweiz beantragt § 14 mit folgendem lit. c zu ergänzen: «Kreuzungswahrscheinlichkeit». In Gebieten mit reiner Wohnnutzung sei das Verkehrsaufkommen in der Morgen- und Abendspitze erhöht. 99% des Verkehrs fliesse aber in dieselbe Richtung.



Trotz erhöhtem Verkehrsaufkommen sei die Kreuzungswahrscheinlichkeit sehr klein und deshalb seien nur wenige Ausweichstellen notwendig.

Der FSU beantragt einen ergänzenden lit. c in § 14: «Qualität des Verkehrs». Bei der Aufzählung werde die Qualität des Verkehrsaufkommens, welche sich aufgrund der Nutzungen in einem Quartier unterscheiden könne, nicht berücksichtigt. Je nach Nutzung wirke sich dies unterschiedlich auf das Verkehrsaufkommen und die zu erwartenden Fahrzeugbegegnungen aus.



4.2.6. Einbahnsysteme (§ 15)

§ 15 Wird in begründeten Fällen die Betriebsform des Einbahnsystems vorgesehen, werden die Ausbaugrössen aufgrund der konkreten örtlichen Verhältnisse gesondert festgelegt. Massgebend für die Festlegung sind insbesondere:

- a. die Zufahrtsart,*
- b. die Bedeutung als Schulweg oder Fuss- und/oder Veloweg,*
- c. die Öffnung des Einbahnsystems für Velofahrende im Gegenverkehr.*

Keine Äusserungen.

4.2.7. Verzweigungen und Einmündungen (§ 16)

§ 16¹ Bei der Verzweigung von Zufahrten sowie bei Einmündungen ins Strassennetz der Groberschliessung gelten die technischen Anforderungen des Anhangs 6.2 und die Sichtbereiche sinngemäss.

² Ausfahrten sind im Bereich von Verzweigungen und Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel in der Regel nicht zulässig.

Kantonale Stellen und Gerichte

Das BRG beantragt den Wortlaut «technische Anforderungen» durch «technische Anforderungen an Ausfahrten» und den Begriff «Sichtbereiche» durch «Sichtweiten» zu ersetzen.

RZU und Planungsregionen

Keine Äusserungen.

Gemeinden und ihre Organisationen

Die Stadt Zürich weist darauf hin, die Begrifflichkeiten in § 16 mit jenen in § 1 und 3 zu überprüfen.

Die Gemeinwesen Affoltern am Albis und Bonstetten beantragen die Gestattung von Ausnahmen, wenn keine anderen Möglichkeiten bestehen.

Eine ergänzende Skizze im Anhang zur besseren Erläuterung sei notwendig. Es sei unklar, ob Einmündungen auch Ausfahrten seien (Gemeinden Stäfa und Wallisellen).

Parteien

Keine Äusserungen.

Verbände und weitere Interessierte

Nach Ansicht des FSU ist eine ergänzende Skizze im Anhang zur besseren Erläuterung notwendig. Es sei unklar, ob es sich bei Einmündungen und Ausfahrten um Synonyme handle.

4.2.8. Fusswegverbindungen (§ 17)

§ 17¹ Können Fusswegverbindungen nicht im Bereich von Trottoirs an Strassen angeschlossen werden, ist an der Anschlussstelle für genügende Sichtweiten und bei Bedarf für einen ausreichenden Warteraum zu sorgen.

² Ausfahrten sind im Bereich von Verzweigungen und von Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel in der Regel nicht zulässig.

Kantonale Stellen und Gerichte

Das BRG beantragt einen Verzicht auf § 17 Abs. 2.

RZU und Planungsregionen

Der GPV und die ZPW; Gemeindepräsidentenverband Bezirk Andelfingen beantragen den ersatzlosen Verzicht auf § 17 Abs. 2.

Gemeinden und ihre Organisationen

Nach einigen Gemeinwesen ist auf § 17 Abs. 2 zu verzichten (Zürich, Winterthur, Dübendorf, Erlenbach, Eglisau, Freienstein-Teufen, Affoltern am Albis, Bonstetten, Glattfelden).

Die Gemeinde Hombrechtikon regt an, eine Skizze für § 17 im Anhang zu erstellen.

Parteien

Die Grünen fordert den Verzicht von § 17 Abs. 2. Der Anschluss einer Fusswegverbindung im Bereich einer öV Haltestelle sei gerade bei einer Situation ohne Trottoir sinnvoll. Oftmals sei die öV-Haltestelle das Ziel der FussgängerInnen. In einer Situation ohne Trottoir, könne damit verhindert werden, dass die FussgängerInnen eine längere Strecke entlang der Strasse ohne Trottoir gehen müssten. Des Weiteren sei «Ausfahrt» ein ungeeigneter Begriff für eine Fusswegverbindung.

Die EVP beantragt einen weiteren Abs. in § 17 mit folgendem Wortlaut einzufügen: «Sind Anschlussstellen nur eingeschränkt sicher ausgestaltbar, können zur Erhöhung der Sicherheit Bodenmarkierungen oder andere Signalisationsformen in Erwägung gezogen werden». Der Sicherheit von Fussgängern und insbesondere von Kindern müsse höchste Priorität eingeräumt werden. Dies gelte im Speziellen bei Schulwegen und in der Nähe von Schulhausarealen.

Verbände und weitere Interessierte

Der Fussverkehr Schweiz und der FSU fordern einen Verzicht auf § 17 Abs. 2.

4.2.9. Mitbenützung von privatem Grund durch die Öffentlichkeit (§ 18)

§ 18 Können Vorplätze durch die Öffentlichkeit mitbenützt werden, sind sie ausreichend tragfähig zu gestalten.

Kantonale Stellen und Gerichte

Keine Äusserungen.

RZU und Planungsregionen

Aufgrund der intensiveren Nutzung der verschiedenen Zugänge, erscheine es nach Ansicht der ZPL angebracht, dass angrenzende private Vorplätze zumindest auf einer anstossenden Breite von ca. 1.5 m für die Verkehrsabwicklung genutzt werden würden. Es sei insbesondere bei schmalen Zugängen stossend, wenn Grundeigentümer ein unkompliziertes Kreuzen von Fahrzeugen auf ihren Vorplätzen durch entsprechende Pfosten und dergleichen verhindern könnten. Solche Einbauten seien mit der Erschliessungsverordnung zu untersagen.

Gemeinden und ihre Organisationen

Die Stadt Zürich weist darauf hin, dass die Bestimmung aus § 15 Abs. 1 VSiv komme und eigentlich zum neuen § 21 gehöre. Die Notwendigkeit sei nicht klar, da sich die Traglast aus den Fachnormen ergeben würde. Zudem seien detaillierte Ausführungen zur Traglast im Anhang zweckdienlich.

Die Bestimmung seien durch den Hinweis auf eine Sicherung im Grundbucheintrag zu ergänzen, der für die Mitbenützung von privatem Grund durch die Öffentlichkeit erforderlich ist (Gemeinwesen Winterthur, Hittnau, Affoltern am Albis, Bonstetten, Wallisellen). Die Stadt Winterthur beantragt § 18 durch folgenden 2. Satz mit Hinweis auf den Grundbucheintrag zu ergänzen: «Im Rahmen von Baubewilligungsverfahren kann die Gemeinde für die Sicherstellung der Mitbenützung im Grundbuch einen Eintrag verlangen». Dies entspräche bereits heute der Praxis. Die Ergänzung der Regelung sei auch als Ersatz für den gestrichenen Hinweis in bestimmten Zugangsnormen und im Anhang betreffend die technischen Anforderungen zu sehen.

Der VZGV und mehrere politische Gemeinden weisen darauf hin, in § 18 den Begriff «Vorplätze» durch «Wege, Strassen und Plätze» zu ersetzen. Die potenzielle Mitbenützung beschränke sich nicht nur auf Vorplätze (Hittnau, Dübendorf, Höri, Lindau, Horgen, Wallisellen, Birmensdorf).

Parteien

Die EVP beantragt § 18 mit folgendem neuen Abs. 2 zu ergänzen: «Bei der Gewährleistung dieser Anforderung werden betroffene Privatgrundeigentümer sowohl bei den Investitions- als auch bei den Unterhaltskosten durch die öffentliche Hand unterstützt». Eine ausreichende Tragfähigkeit von Vorplätzen zu gewährleisten könne höhere Investitions- und Unterhaltskosten bedeuten. Würden die erhöhten Anforderungen von privatem Grund primär der Öffentlichkeit dienen, müsse diese bei den Mehrkosten auch entsprechend beteiligt werden.

Die CVP beantragt, es sei ausdrücklich klarzustellen, dass eine solche Mitbenützung grundsätzlich gestützt auf eine Dienstbarkeit erfolge, den betroffenen Eigentümerinnen und Eigentümern grundsätzlich zu entschädigen sei, und dass die Kosten für bauliche Massnahmen, die durch die Mitbenützung der Öffentlichkeit nötig werden, vom Gemeinwesen zu



tragen seien. Die entsprechende Klarstellung sei in § 18 explizit aufzuführen.

Verbände und weitere Interessierte

Der FSU beantragt den Verzicht auf § 18. Die Regelung sei nicht nötig, da die Ausgestaltung aufgrund der Tragfähigkeit und dem Nutzungszweck durch den allgemeinen Stand der Technik jederzeit gegeben und übergeordnet in § 239 PBG geregelt sei.

Der HEV fordert, eine ausdrückliche Klarstellung, dass eine solche Mitbenützung grundsätzlich gestützt auf eine Dienstbarkeit erfolge, den betroffenen Eigentümern grundsätzlich zu entschädigen sei, und die Kosten für bauliche Massnahmen, die durch die Mitbenützung der Öffentlichkeit nötig werden, vom Gemeinwesen zu tragen seien.

4.3. Anforderungen an Ausfahrten und Auswirkungen von Grundstücksnutzungen (III)

4.3.1. Unzulässige Auswirkungen (§ 19)

§ 19¹ Die Verkehrssicherheit und die Sicherheit des Strassenkörpers dürfen weder durch Materialien, Verschmutzung noch Auswirkungen jeder Art, die von Grundstücken ausgehen, beeinträchtigt werden. Es sind die notwendigen Schutzvorkehrungen zu treffen.

² Ausfahrten aus Anlagen, bei denen Fahrzeuge stark verschmutzt werden, müssen auf einer hinreichenden Strecke bis zur Strasse mit festem Oberflächenbelag versehen werden. Bei Bedarf sind weitere Massnahmen vorzusehen.

³ Die Zulässigkeit der Auswirkung von Grundstücknutzungen ist unter folgenden Gesichtspunkten zu beurteilen:

- a. Bedeutung der Strasse sowie deren Ausbaugrad und -geschwindigkeit unter Berücksichtigung verkehrspolizeilicher Signalisationsvorschriften,*
- b. Örtliche Verhältnisse wie bestehende Überbauung, Zonenordnung und Strassenverlauf.*

Kantonale Stellen und Gerichte

Das BRG weist darauf hin, dass der Begriff «Auswirkungen» mit beispielhafter Aufzählung bereits in § 3 lit. e definiert sei. Somit seien die Begriffe «Materialien» und «Verschmutzung» nicht in § 19 Abs. 1 zu erwähnen.

RZU und Planungsregionen

Nach Ansicht der ZPW; Gemeindepräsidentenverband Bezirk Andelfingen müssen Zweck und Auslegung von § 19 Abs. 3 umschrieben werden. Es sei unklar, was mit diesem Abschnitt bezweckt werde. Es entstehe der Eindruck, dass die Auswirkungen von Grundstücknutzungen auf den Strassenkörper je nach Strassenart unterschiedliche Massstäbe zulassen würden, was in der Praxis Fragen aufwerfen könne.

Gemeinden und ihre Organisationen

Die Stadt Zürich weist darauf hin, dass der Begriff «Strassenkörper» anstelle «Sicherheit des Strassenkörpers» genüge.

Nach den politischen Gemeinden Winterthur, Affoltern am Albis und Bonstetten sind Merkblätter und Leitfäden über die zulässigen Einflüsse zu erstellen bzw. die Auslegung anderweitig zu präzisieren. Nach der Stadt Winterthur sei es unklar, was mit diesem Abschnitt bezweckt werde. Es entstehe der Eindruck, dass die Auswirkungen von Grundstücknutzungen auf den Strassenkörper je nach Strassenart unterschiedliche Massstäbe zulassen würden, was in der Praxis Fragen aufwerfen könne. Die Möglichkeit, die Zulässigkeit der Auswirkungen von Grundstücksnutzungen je nach Gegebenheiten unterschiedlich zu beurteilen, könne in der Praxis zu Ungleichbehandlung führen (Gemeinden Affoltern am Albis, Bonstetten).

Parteien

Keine Äusserungen.



Verbände und weitere Interessierte

Der FSU beantragt den Verzicht von § 19 Abs. 3. Es sei unklar, was mit diesem Abschnitt bezweckt werde. Es entstehe der Eindruck, dass die Auswirkungen von Grundstücknutzungen auf den Strassenkörper je nach Strassenart unterschiedliche Massstäbe zulassen würden, was in der Praxis Fragen aufwerfen könne.



4.3.2. Lichtraumprofil (§ 20)

§ 20¹ Das Lichtraumprofil im Strassengebiet beträgt vorbehältlich den Ausnahmetransport-routen 4.5 m.

² Im Bereich von Velo- und Fusswegen kann der Lichtraum bis auf eine Höhe von 2.5 m verkleinert werden.

³ Das Lichtraumprofil darf, vorbehältlich der Baulinien-, Abstands- und Sondergebrauchs-vorschriften, weder durch Pflanzen noch feste oder bewegliche Teile von Bauten und Anla-gen beeinträchtigt werden. Es ist durch die Grundeigentümer dauernd freizuhalten.

Kantonale Stellen und Gerichte

Das TBA beantragt, dass in § 20 Abs. 1 der Begriff «Lichtraumprofil» durch «Lichtraumprofil in der Höhe» ersetzt wird. Weiter sei in § 20 Abs. 2 der Begriff «Lichtraumprofil» durch «Lichtraumprofil in der Höhe» und die Höhe von «2.5 m» durch «2.65 m» zu ersetzen, wo-bei auf Norm VSS SN 640201 verwiesen wird. Für § 20 Abs. 3 wird folgende Formulierung vorgeschlagen, damit die seitliche Begrenzung des Lichtraumprofils nicht vergessen gehe: «Das Lichtraumprofil in der Breite im Strassengebiet beträgt mindestens 0.3 m (innerorts) bzw. 0.5 m (ausserorts) ab Fahrbahnrand». In § 20 Abs. 4 sei der Begriff «Lichtraumprofil» durch «Lichtraumprofil in der Höhe und in der Breite» zu ersetzen.

RZU und Planungsregionen

Keine Äusserungen.

Gemeinden und ihre Organisationen

Nach der Stadt Zürich muss eine Überprüfung und eine allfällige Umformulierung oder Ver-schiebung von § 20 Abs. 1 und 2 in Titel IV erfolgen, so dass kein Widerspruch zu beste-henden BZO-Bestimmungen der Städte entsteht. Weiter wird darauf hingewiesen, § 20 Abs. 3 dementsprechend zu präzisieren, dass die privaten Grundeigentümer der angrenzenden Grundstücke und nicht die Strasseneigentümer gemeint seien.

Die Gemeinden Eglisau, Freienstein-Teufen, Hausen am Albis und Glattfelden stellen den Antrag, dass in § 20 Abs. 1 der Begriff «Lichtraumprofil» durch «Lichtraumprofil in der Hö-he» ersetzt wird. Zudem soll die lichte Höhe von «2.5 m» durch «2.55 m» ersetzt werden (Gemeinden Eglisau, Freienstein-Teufen, und Glattfelden). Das Lichtraumprofil, bestehend aus lichter Höhe und lichter Breite, sei über das ganze Strassengebiet (von Strassengrenze zu Strassengrenze) einzuhalten, was bei der Messweise in Anhang 6.5 nicht klar dargestellt sei.

Parteien

Keine Äusserungen.

Verbände und weitere Interessierte

Der FSU weist darauf hin, dass die Bezeichnung «Lichtraumprofil» durch «lichte Höhe der Fahrbahn» zu ersetzen sei.

4.3.3. Abtrennung (§ 21)

§ 21 Abstell- und Kehrplätze, die gemäss dem Anhang zu dieser Verordnung nur vorwärts befahren werden dürfen, parallel zur Strasse verlaufende Zufahrten sowie Vorplätze und Vorgärten sind durch geeignete bauliche Massnahmen von der Strasse abzugrenzen. Aus wichtigen Gründen kann davon abgewichen werden.

Kantonale Stellen und Gerichte

Das TBA beantragt, den Begriff «Kehrplätze» durch «Wendeplätze» zu ersetzen.

RZU und Planungsregionen

Der ZPF begrüsst, dass aus wichtigen Gründen von der Vorschrift abgewichen werden könne, wonach Vorplätze durch geeignete bauliche Massnahmen von der Strasse abzugrenzen seien. Eine typische Umgebungsgestaltung in Kernzonen zeichne sich eben gerade durch halböffentliche Freiräume aus, welche als wesentliches Element zur Verzahnung des Strassenraums mit den daran anstossenden Flächen beitragen. Vielerorts würden sich kleine Platzsituationen mit einer Abfolge unterschiedlicher Bodenbeläge (Pflasterung, Asphaltierung, Chaussierung) finden.

Gemeinden und ihre Organisationen

Die Stadt Zürich fordert eine Überprüfung der Begriffe und Formulierungen. Insbesondere der Begriff «Kehrplätze» sei schwer verständlich und werde auch nicht im Anhang beschrieben. Da Kehrplätze nicht nur vorwärts befahrt und auch nicht abgetrennt würden wäre der Begriff allenfalls durch «Ein- und Ausfahrt» zu ersetzen.

Die Stadt Winterthur beantragt, die Anpassung von § 21 ff. dahingehend, dass der Begriff «Wendeplätze» anstatt «Kehrplätze» verwendet wird. Der Begriff «Kehren» sei ein Wort, das nicht mehr häufig verwendet werde und auch zu Verwechslungen mit der Bedeutung „Wischen“ führen könne. Der Begriff Wenden werde zudem auch in der Fachliteratur (u. a. Schweizer Normen SN) genutzt.

Parteien

Keine Äusserungen.

Verbände und weitere Interessierte

Der FSU weist darauf hin, den Begriff «Kehr- oder Wendeplatz» gemäss den VSS-Normen zu überprüfen und Beispiele für «wichtige Gründe» aufzuführen.

4.3.4. Abfliessen von Wasser und anderen Flüssigkeiten (§ 22)

§ 22 Regen- und Schmelzwasser und andere Flüssigkeiten dürfen nicht auf die Strasse abfliessen oder abgeleitet werden.

Kantonale Stellen und Gerichte

Keine Äusserungen.

RZU und Planungsregionen

Keine Äusserungen.

Gemeinden und ihre Organisationen

Die Stadt Zürich beantragt eine Umformulierung von § 22, so dass vom Grundsatz abgewichen werden kann. Daher § 22 sei mit «in der Regel» zu ergänzen. In der Praxis werde von diesem Grundsatz abgewichen, wenn der Strasseneigentümer sein Einverständnis erteile, wie beispielsweise bei gestalterisch zusammenhängenden platzartigen Flächen. Da die möglichen Abweichungen gemäss § 6 nur für die technischen Anforderungen gelten würden, solle hier eine Formulierung gewählt werden, die solche Abweichungen zulasse.

Die Gemeinden Affoltern am Albis und Bonstetten beantragen Ausnahmen für Kleinstflächen. Diese sollten auch weiterhin definiert werden und möglich sein. Der Aufwand sei sonst teilweise unverhältnismässig bzw. eine Lösung kaum möglich.

Parteien

Keine Äusserungen.

Verbände und weitere Interessierte

Der FSU weist darauf hin, auf § 22 zu verzichten oder in § 19 zu integrieren.



4.3.5. Sichtweiten (§ 23)

§ 23 Die erforderlichen Sichtweiten sind dauernd freizuhalten.

Kantonale Stellen und Gerichte

Der Begriff «Sichtweiten» sei durch «Sichtbereiche» zu ersetzen (BRG).

RZU und Planungsregionen

Keine Äusserungen.

Gemeinden und ihre Organisationen

Nach der Stadt Zürich handelt es sich in § 23 um «Sichtbereiche» und nicht «Sichtweiten». Zudem sei die Wiederholung von § 240 PBG nicht notwendig.

Die Stadt Winterthur beantragt den Begriff «Sichtweiten» durch «Sichtfelder» zu ersetzen.

Die Gemeinde Horgen regt an, dass mit Anwendung der VSS-Normen parkierte Autos (auf öffentlichen oder privaten Parkplätzen) als Sichthindernisse eingestuft werden würden und nicht in der Sichtberme liegen dürften.

Parteien

Die GLP beantragt § 23 mit folgendem 2. Satz zu ergänzen: «Das Abstellen von Fahrzeugen im Sichtbereich ist nur in Ausnahmefällen zulässig».

Verbände und weitere Interessierte

Die FSU regt an, den Begriff «Sichtweiten» durch «Sichtfelder» zu ersetzen und verweist auf die VSS-Normen.

4.3.6. Zusatzanforderungen an Tankstellen (§ 24)

§ 24¹ Die Wegfahrtachse bei Tankstellen hat zur Strassenachse einen Winkel von 45 bis 90° einzuhalten.

² Längs der Grenze der Verkehrsfläche ist zwischen Zu- und Wegfahrt der Tankstelle ein mindestens 0.5 m breiter und 12 m langer, nicht überfahrebarer Trennstreifen zu erstellen.

³ Die Anlagen sind so zu gestalten, dass sich die stehenden Fahrzeuge ausserhalb der Verkehrsfläche und der notwendigen Sichtbereiche bei Kurven, Verzweigungen und Ausfahrten befinden.

⁴ Die Zapfsäulen haben von der Verkehrsfläche einen lichten Abstand von mindestens 4 m aufzuweisen.

Kantonale Stellen und Gerichte

Keine Äusserungen.

RZU und Planungsregionen

Keine Äusserungen.

Gemeinden und ihre Organisationen

Die Stadt Zürich weist darauf hin, die Begrifflichkeiten zu überprüfen. Der Begriff «Verkehrsfläche» werde nicht klar verstanden. So sei es beispielsweise fraglich, ob dazu auch das Trottoir und Bankett gehören würden.

Die Stadt Winterthur weist darauf hin, auf § 26 zu verzichten oder auf das entsprechende Normenwerk zu verweisen.

Parteien

Die GLP regt an, den Begriff «Tankstelle» zu definieren und von den Elektroladesäulen abzugrenzen.

Verbände und weitere Interessierte

Nach Ansicht des FSU ist es fraglich, ob die Besonderheit bezüglich Tankstellen in § 24 vorgeschrieben werden müsse oder ob dies übergeordnet der Fall sei bzw. bei einem konkreten Projekt aktuelle Normen/Wegleitungen beigezogen werden könnten.

4.3.7. Ausnahmetransportrouten (§ 25)

§ 25 ¹ Die Volkswirtschaftsdirektion setzt Routen für Ausnahmetransporte in einem Plan fest.

² Es gelten folgende Anforderungen:

	Typ I Exportrouten	Typ II Versorgungsrouten
Lichte Höhe mindestens	5.20 m	4.80 m
Lichte Breite mindestens	7.50 m	6.50 m
Totalgewicht höchstens	480 t	240 t
Achslast höchstens	30 t	20 t

Kantonale Stellen und Gerichte

Keine Äusserungen.

RZU und Planungsregionen

Die Festlegung der Ausnahmetransportrouten habe ebenfalls in einem formellen Verfahren zu erfolgen und die Möglichkeit zur periodischen resp. fallweisen Überprüfung sei gegeben. Die Gemeinden hätten nur eine sehr eingeschränkte Möglichkeit zur Einflussnahme auf die Führung der Ausnahmetransportrouten. Aus der Festlegung ergebe sich aber erhebliche Einschränkungen bei der Strassengestaltung. Zudem sei es wünschenswert, wenn die Bewilligungen für die Ausnahmetransporte zwischen den Kantonen koordiniert erfolgen würde. Für Transportunternehmungen sei die heutigen Verfahren aufwendig und würden teils zu unbefriedigenden Ergebnissen führen (RWU).

Der GPV und die ZPW beantragen folgende Umformulierung von § 25 Abs. 1: «Die Volkswirtschaftsdirektion setzt, in Absprache mit den Gemeinden, Routen für Ausnahmetransporte in einem Plan fest». Die alleinige Festsetzung von Ausnahmetransportrouten durch die Volkswirtschaftsdirektion werde in Anbetracht der Tatsache, dass auch kommunale Strassen betroffen sein können, als einseitig erachtet. Auch mit bisheriger Regelung in der VSiv sei den Gemeinden eine bedingte Mitsprachemöglichkeit eingeräumt worden. Aus Sicht der Gemeinden sei ein Einbezug bei der Festlegung der Ausnahmetransportrouten zwingend erforderlich.

Gemeinden und ihre Organisationen

Nach Ansicht der Stadt Zürich muss geprüft werden, ob § 25 in die Erschliessungsverordnung gehöre. Die Routen für Ausnahmetransporte seien Teil der Groberschliessung und dementsprechend nicht in der Erschliessungsverordnung zu regeln.

Die Stadt Winterthur beantragt, dass den Gemeinden eine bedingte Mitsprachemöglichkeit durch folgende Formulierung von § 25 Abs. 1 eingeräumt wird: «Die Volkswirtschaftsdirektion setzt, in Absprache mit den Gemeinden, Routen für Ausnahmetransporte in einem Plan fest». Die alleinige Festsetzung von Ausnahmetransportrouten durch die Volkswirtschaftsdirektion sei in Anbetracht der Tatsache, dass auch kommunale Strassen betroffen sein können, als einseitig zu betrachten. Auch mit bisheriger Regelung in der VSiv sei den Gemeinden eine bedingte Mitsprachemöglichkeit eingeräumt worden.

Parteien

Der GLP beantragt folgende Umformulierung von § 25 Abs. 1: «Die Volkswirtschaftsdirekti-



on setzt, in Absprache mit den Gemeinden, Routen für Ausnahmetransporte in einem Plan fest».

Verbände und weitere Interessierte

Nach dem FSU ist es fraglich, ob die Besonderheit bezüglich Ausnahmetransportrouten überhaupt in der Erschliessungsverordnung aufgeführt werden müsse; da sich die Verordnung ja vor allem auf Erschliessungsstrassen beziehe, welche nur in wenigen Fällen Ausnahmetransportrouten seien. Es sei davon auszugehen, dass diese Besonderheiten anderweitig verbindlich geregelt seien.

4.4. Abstände von Mauern, Einfriedungen und Pflanzen (IV)

4.4.1. Abstände für Mauern und Einfriedungen (§ 26)

§ 26¹ *Sofern die Verkehrssicherheit nicht beeinträchtigt wird, dürfen an die Strassengrenze gestellt werden:*

- a. *Offene Einfriedungen,*
- b. *Mauern und geschlossene Einfriedungen bis zu 0.8 m Höhe in allen Strassenbereichen,*
- c. *Mauern und geschlossene Einfriedungen von über 0.8 m Höhe an geraden Strassenstrecken und an der Aussenseite von Kurven.*

² *In Strassenabschnitten, in denen ein normgerechter Fussgängerschutz fehlt, kann zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit die Einhaltung eines Abstandes von bis zu 0.5 m angeordnet werden.*

Kantonale Stellen und Gerichte

Das TBA beantragt folgende Überschrift für § 26: «Abstände für Bauten, Anlagen, Klein- und Anbauten, Ausrüstungen und Ausstattungen». Es seien möglichst alle Sichthindernisse im Bereich von Strassen, welche Einfluss auf die Verkehrssicherheit und Unterhaltsarbeiten haben, zu erfassen (vgl. ABV). Weiter sei § 26 Abs.1 wie folgt zu formulieren: «Sofern die Verkehrssicherheit nicht beeinträchtigt und das Lichtraumprofil gemäss § 20 freigehalten wird, dürfen an die Strassengrenze gestellt werden: Bauten, Anlagen, Klein- und Anbauten, Ausrüstungen und Ausstattungen bis zu 0.6 m Höhe in allen Strassenbereichen (lit. a), Bauten, Anlagen, Klein- und Anbauten, Ausrüstungen und Ausstattungen von über 0.6 m Höhe an geraden Strassenstrecken und an der Aussenseite von Kurven (I Offene und geschlossene Einfriedungen seien nicht definiert, weshalb auf eine Unterscheidung zu verzichten sei. Darüber hinaus könnten offene Einfriedungen je nach Situation auch eine Wandwirkung haben und somit sicherheitsrelevant sein. Weiter dürfe gemäss Norm VSS SN 640273a die Höhe nur 0.6 m betragen, damit man schulpflichtige Kinder erkennen könne.

RZU und Planungsregionen

Die RWU beantragt eine Prüfung, ob eine Regelung zur Sichtweite auf den Gehbereich zweckmässig sein würde.

Der GPV plädiert für eine weitgehende Vereinheitlichung mit den Werten im Einführungsge-
setz zum ZGB (EG ZGB, §§ 169 f.). Dies gelte sinngemäss auch für die nachfolgenden
Paragraphe.

Gemeinden und ihre Organisationen

Vom VZGV und mehreren Gemeinden wird darauf hingewiesen, dass in Anhang 6.5
«Messweisen» zur Veranschaulichung der Definition von Strassengrenze diese links und
rechts der Strasse einzuzeichnen seien. In Verbindung mit Anhang 6.5 «Sichtweiten Fahr-
bahn» sei unklar, in welchen Fällen der Fahrbahnrand auch die Strassengrenze darstelle.

Von etlichen politischen Gemeinden wird beantragt, dass § 26 durch die Möglichkeit, einen
Bankettabstand zu verlangen ergänzt wird. So seien Einfriedungen namentlich für die
Schneeräumung oder den Unterhalt direkt an der Strassengrenze ungünstig (Hittnau, Stäfa,
Lindau, Bonstetten, Wallisellen). Die Stadt Dübendorf regt an, die Definition des Strassen-

gebiets in Anhang 6.5 kläre noch nicht die Abgrenzung zwischen öffentlich und privat. Somit könne die Strassengrenze hinter dem Bankett liegen, obwohl es sich dabei bereits um privaten Grund handle. Des Weiteren wird auf die Ausführungen des FSU verwiesen.

Es sei eine Zusammenfügung der §§ 26 und 28 vorzunehmen, da es sich um dasselbe Thema handle (Gemeinde Erlenbach).

Die Höhe von Mauern und geschlossenen Einfriedungen im Sichtbereich sei entsprechend der Norm SN 640 273a auf eine Höhe von 0.6 m zu begrenzen (Gemeinde Erlenbach).

Die Gemeinde Stäfa ist der Ansicht, dass zu prüfen sei, ob in der Erschliessungsverordnung einen Hinweis auf das Sichtfeld bei Fussgängerstreifen gemacht werden müsse, da diese Höhe um 0.20 m von der angegebenen Höhe 0.80 m in der Erschliessungsverordnung abweiche. In der VSS-Norm 640 241 Querungen für den Fussgänger und leichten Zweiradverkehr — Fussgängerstreifen würden im Kapitel C Ziffer 14 die notwendigen Sichtweiten und das Sichtfeld bei Fussgängerstreifen festgehalten werden. Gemäss dieser Norm sei das Sichtfeld auf einer Höhe von 0.60 m — 2.50 m von Sichthindernissen freizuhalten.

Parteien

Keine Äusserungen.

Verbände und weitere Interessierte

Der FSU beantragt eine Definition oder Ergänzung in Abbildung 6.5. Der Pflanzabstand werde hier in Bezug auf die Strassengrenze geregelt. In der Praxis sei die Strassengrenze jedoch nicht zwingend identisch und parzellenscharf mit dem Strassenrand oder dem Strassengebiet. In der Praxis müsse der Pflanzabstand jeweils in Bezug auf den effektiven Fahrbahnrand gemessen werden. Zudem regt der FSU an, den Begriff der «Strassengrenze» genau zu umschreiben oder in Abbildungen im Anhang aufzuzeigen. Auch wird angemerkt, dass die Praxis bei der Höhe von Mauern und geschlossenen Einfriedungen im Sichtbereich teilweise von 0.6 m ausgehe.

4.4.2. Abstände für Pflanzen (§ 27)

§ 27¹ Unter Vorbehalt der nachstehenden Bestimmungen sind mindestens folgende Pflanzabstände von der Strassengrenze einzuhalten:

- a. Bäume aller Art: 4 m, gemessen ab Mitte Stamm,*
- b. andere Pflanzen: ein Abstand, bei dem sie im Verlaufe ihres natürlichen Wachstums nicht über die Strassengrenze hinausragen, es sei denn, sie würden üblicherweise entsprechend unter der Schere gehalten; Sträucher und Hecken aber mindestens 0.5 m.*

² Gegenüber Fusswegen, freigeführten Trottoirs, Velowegen und Strassen, die vorwiegend dem Quartier oder Anstösserverkehr dienen, oder im Interesse des Ortsbildes kann der Abstand von Bäumen auf 2 m verringert werden. Der Werkträger kann die Reduktion von einem Unterhaltsvertrag abhängig machen.

³ Bei verringertem Abstand im Sinne von Absatz 2 kann eine entschädigungslose Beseitigung von Pflanzen verfügt werden, wenn die Verkehrssicherheit nicht gewahrt ist.

Kantonale Stellen und Gerichte

Das TBA beantragt, dass die Abstände für Bäume aller Art von der Strassengrenze mindestens 4 m innerorts und 8 m ausserorts, gemessen ab Mitte Stamm, betragen (§ 27 Abs. 1 lit. a). Dabei wird auf die VSS-Normen, BFU-Richtlinien und Forschungsergebnisse verwiesen. Für andere Pflanzen gemäss § 27 Abs. 1 lit. b sei zudem nicht darauf abzustellen, dass sie «nicht in die Strassengrenze hinausragen», sondern, dass sie «nicht in das Lichtraumprofil hineinragen».

Nach Ansicht des ALN muss der Abstand auch gegenüber Waldstrassen auf 2 m verringert werden können (vgl. § 27 Abs. 2). Waldstrassen würden hauptsächlich der Feinerschliessung und nicht dem Durchgangsverkehr dienen, weshalb ein 4 m Abstand nicht erforderlich sei und bis anhin auch in der Praxis nicht durchgesetzt worden sei.

RZU und Planungsregionen

Die ZPF beantragt zur Aufwertung des Strassenraums auf eine numerische Verringerung des Abstands von Bäumen gemäss § 27 Abs. 2 zu verzichten.

Der GPV verlangt eine Anpassung von § 27 ohne einen konkreten Formulierungsvorschlag. Die Umformulierung der Bestimmung sei wichtig, damit eine angemessene Anwendung möglich werde. Damit sollten auch strassenbegleitende Baumalleen (innerhalb der Strassenparzelle oder direkt angrenzend) möglich werden. Abs. 2 und 3 griffen hierfür zu wenig weit.

Gemeinden und ihre Organisationen

Die Stadt Winterthur plädiert für eine angemessene Anwendung der Bestimmung, da diese sonst zur Verhinderung von strassenbegleitenden Baumalleen führen könne. Es würde eine weitgehende Vereinheitlichung mit den Werten im Einführungsgesetz zum ZGB (EG ZGB, §§ 169 f.) begrüsst werden.

Auf eine numerische Verringerung des Abstands von Bäumen gemäss § 27 Abs. 2 sei zu verzichten (VZGV und Gemeinwesen Hittnau, Dübendorf, Höri, Adliswil, Lindau, Eglisau, Freienstein-Teufen, Affoltern am Albis, Bonstetten, Horgen, Birmensdorf, Glattfelden). Zur Aufwertung von Strassenräumen sollen Bäume auf privatem Grund soweit technisch machbar, nahe an die Strassengrenze gepflanzt werden dürfen, so beispielsweise zur Realisierung einer Baumreihe oder als Gestaltungselement in der Mitte von Längsparkierfeldern. In diesem Zusammenhang ist in Anhang 6.5 Messweisen ein entsprechender Vermerk in Bezug zur eingezeichneten Strassengrenze anzubringen (VZGV und politische Gemeinden Hittnau, Dübendorf, Höri, Adliswil, Lindau, Affoltern am Albis, Bonstetten, Horgen, Birmensdorf).

Nicht nur die Verkehrssicherheit sollte Grund für eine Beseitigung gemäss § 27 Abs. 3 sein, sondern generell überwiegendes, öffentliches Interesse (Gemeinden Eglisau, Freienstein-Teufen und Glattfelden).

Der Abstand von 4 m sei zu gross und verhindere eine hinreichende Durchgrünung des Strassenraums (Gemeinde Zollikon).

Die Pflanzenabstände seien ab dem Strassenrand und nicht der Strassengrenze zu messen, da dies den Vollzug in der Praxis vereinfachen würde (Gemeinden Affoltern am Albis und Bonstetten).

Die Gemeinde Stäfa möchte eine Definition oder Ergänzung in Abbildung 6.5. Der Pflanzabstand werde hier in Bezug auf die Strassengrenze geregelt. In der Praxis sei die Strassengrenze jedoch nicht zwingend identisch und parzellenscharf mit dem Strassenrand oder dem Strassengebiet. In der Praxis sei der Pflanzabstand jeweils in Bezug auf den effektiven Fahrbahnrand zu messen.

Parteien

Die GLP beantragt § 27 zu ändern. Entweder müsse der Abstand ab dem Fahrbahnrand und nicht ab der Strassengrenze gemessen werden oder das Lichtraumprofil im Strassenraum dürfe nicht durch Bäume oder Bepflanzungen in den Vorbereichen der privaten Grundstücke beeinträchtigt werden. Die Regelung habe zur Folge, dass selbst wenn ein Trottoir bestehe, ab Trottoirhinterkante ein Abstand von 4 Metern eingehalten werden müsse. Dies sei ein zu grosser Eingriff in die Gestaltung der Grundstücksvorbereiche. Es seien die 4 Meter Abstand ab Fahrbahnrand und nicht ab Strassengrenze zu messen oder darauf abzustellen, dass das Lichtraumprofil im Strassenraum nicht durch Bäume oder Bepflanzungen in den Vorbereichen der privaten Grundstücke beeinträchtigt werde dürfe. Die zweite Regelung erfülle den Zweck besser und schränke das Eigentumsrecht weniger ein.

Die CVP beantragt, auf den Abschluss von Unterhaltsverträgen zu verzichten. Der Anwendungsbereich derartiger Unterhaltsverträge würde in aller Regel Situationen betreffen, in denen der Baumabstand zugunsten der Öffentlichkeit verringert werde, wie beispielsweise in Kern- und Quartiererhaltungszonen. Es sei nicht einzusehen, weshalb die Kosten auf die Grundeigentümerin und den Grundeigentümer zu überwälzen seien.

Verbände und weitere Interessierte

Der FSU beantragt den Abstand grundsätzlich auf 2 m zu verringern oder ganz auf eine numerische Abstandsvorschrift zu verzichten. Bäume würden eine immer stärkere Bedeutung im Rahmen von Vorplatz- und Strassenraumgestaltungen erhalten. Zur Aufwertung von Strassenräumen sollen Bäume auf privatem Grund soweit technisch machbar, mög-



lichst nahe an die Strassengrenze gepflanzt werden dürfen, wie beispielsweise in der Mitte von Längsparkierfeldern. Weiter wird angeregt, auf das Wort «üblicherweise» zu verzichten. Es wird zudem darauf hingewiesen, den Begriff «Lichtraumprofil» anstatt «Verkehrssicherheit» zu verwenden.

Der HEV beantragt auf den Abschluss von Unterhaltsverträgen zu verzichten. Der Anwendungsbereich derartiger Unterhaltsverträge würde in aller Regel Situationen betreffen, in denen der Baumabstand zugunsten der Öffentlichkeit verringert werde, wie beispielsweise in Kern- und Quartiererhaltungszonen. Es sei nicht einzusehen, weshalb die Kosten auf die Grundeigentümerin und den Grundeigentümer zu überwälzen sei.

Für die KZPV ist der Baumabstand von 4 m in vielen Fällen zu gross. Es sei zudem mehr Spielraum zu ermöglichen.

4.4.3. Abstände auf der Innenseite von Kurven (§ 28)

§ 28 Bei Mauern, geschlossenen Einfriedigungen und dichter Bepflanzung von über 0.8 m Höhe an der Innenseite von Kurven kann aus Gründen der Verkehrssicherheit ein angemessener Abstand verlangt werden.

Kantonale Stellen und Gerichte

Das TBA beantragt folgende Formulierung von § 28: «Bei Bauten, Anlagen, Klein- und Anbauten, Ausrüstungen, Ausstattungen und Pflanzen von über 0.6 m Höhe an der Innenseite von Kurven kann aus Gründen der Verkehrssicherheit ein angemessener Abstand verlangt werden.». Es würden die Vorgaben für die Bestimmung der Sichtbereiche und des Sichtfeldes (vgl. Norm VSS SN 640090b und Strassenabstandsverordnung Anhang Ziff. A.) fehlen.

RZU und Planungsregionen

Keine Äusserungen.

Gemeinden und ihre Organisationen

Die Gemeinde Erlenbach regt an, dass sich §§ 26 und 28 allenfalls zusammenführen liessen. Dafür solle der heutige § 18 StrAV (Beseitigungspflicht) in die Erschliessungsverordnung aufgenommen werden.

Entsprechend der Norm SN 640 273a sei die Höhe von Mauern, geschlossenen Einfriedungen und dichter Bepflanzung im Sichtbereich auf eine Höhe von 0.6 m zu begrenzen (Stadt Regensdorf).

Für einige Gemeinden stellt sich die Frage, ob der angemessene Abstand der erforderlichen Kurvensichtweite entspräche (Eglisau, Freienstein-Teufen, Glattfelden).

Parteien

Keine Äusserungen.

Verbände und weitere Interessierte

Es wird darauf hingewiesen, den Begriff «Sichtbereich» anstatt «Verkehrssicherheit» zu verwenden (FSU).

4.4.4. Befreiung von festem Abstandsmass (§ 29)

§ 29¹ Ausstattungen und Ausrüstungen für den bestimmungsgemässen Gebrauch der Strasse, die sind im Rahmen dieser Funktionen unter Beachtung der Verkehrssicherheit von festen Massvorschriften befreit.

² Einzelne inventarisierte Schutzobjekte bei Strassen und Plätzen sind unter Beachtung der Verkehrssicherheit von festen Massvorschriften befreit. Die Verkehrssicherheit muss in diesen Fällen durch andere Massnahmen gewährleistet werden.

Kantonale Stellen und Gerichte

Das BRG regt an, die Beispiele «Stützmauern», «Lärmschutzeinrichtungen» und «Abschränkungen» für den bestimmungsgemässen Gebrauch aufzuführen. Die Aufzählung von Beispielen, wie in § 9 StrAV, würde der Verständlichkeit dienen.

Das TBA beantragt den ersatzlosen Verzicht auf § 29 Abs. 1. Auch Stützmauern und Lärmschutzwände seien von § 3 StrG erfasst, weshalb die Bestimmung überflüssig sei. Zudem müsse in § 29 Abs. 2 eine Interessenabwägung möglich sein, weshalb die Bestimmung als «Kann-Vorschrift» auszugestalten sei.

RZU und Planungsregionen

Der GPV beantragt folgende Formulierung von § 29 Abs. 1: «Ausstattungen und Ausrüstungen für den bestimmungsgemässen Gebrauch der Strasse sind im Rahmen dieser Funktionen unter Beachtung der Verkehrssicherheit von festen Massvorschriften befreit». Die Lesbarkeit der Bestimmung werde damit verständlicher.

Gemeinden und ihre Organisationen

Die Stadt Winterthur plädiert für folgende formulierungstechnische Korrektur von § 29 Abs. 1 vor: «Ausstattungen und Ausrüstungen für den bestimmungsgemässen Gebrauch der Strasse sind im Rahmen dieser Funktionen unter Beachtung der Verkehrssicherheit von festen Massvorschriften befreit».

Es wird darauf hingewiesen, den sprachlichen Fehler zu korrigieren. Zudem wird die Frage aufgeworfen, weshalb einzelne Schutzobjekte von den Massvorschriften befreit sind (Gemeinden Egglisau, Freienstein-Teufen, Glattfelden).

Parteien

Keine Äusserungen.

Verbände und weitere Interessierte

Der FSU weist darauf hin, dass § 29 Abs. 2 nicht nur für einzelne, sondern sämtliche inventarisierten Schutzobjekte gelte.

4.4.5. Bestimmung der Sichtbereiche (§ 30)

§ 30 Auf Gesuch hin bestimmt bei Gemeindestrassen die örtliche Baubehörde und bei Staatsstrassen das Amt für Verkehr die Grenze der in den Anhängen 6.2 bis 6.4 vorgeschriebenen Sichtbereiche unentgeltlich.

Kantonale Stellen und Gerichte

Das BRG merkt an, dass die Bestimmung unvollständig erscheine bzw. eine Vorschrift zu den Sichtbereichen im Zusammenhang mit Pflanzen (max. Höhe von Pflanzen und das Hineinragen von Pflanzen) fehle, wie heute in § 16 Abs. 1 und § 2 StrAV enthalten sei. Die Anhänge 6.2 bis 6.4 würden zudem «Sichtweiten» und nicht «Sichtbereiche» regeln.

RZU und Planungsregionen

Die ZPF fordert eine entgeltliche Bestimmung der Sichtweite. Eine unentgeltliche Bestimmung widerspräche dem Verursacherprinzip. Die den Gemeinden anfallenden Kosten für die Bestimmung der Sichtweite sollen dem Gesuchsteller angelastet und nicht der Allgemeinheit überwält werden, wie dies auch für alle anderen Arten der verkehrstechnischen Abklärungen im Rahmen von Bauvorhaben Privater gelte.

Gemeinden und ihre Organisationen

Die Stadt Dübendorf beantragt den Verzicht auf § 30.

Für die Gemeinden Eglisau, Freienstein-Teufen und Glattfelden stellt sich die Frage, weshalb die Formulierung auf «Grenze der Sichtbereiche» und nicht einfach den «massgebenden Sichtbereichen» (aus den erforderlichen Sichtweiten gemäss den Anhängen) lautet. Zudem erscheine es nicht klar, weshalb § 30 als notwendig erachtet werde. Es wird daraus gefolgert, dass dann konsequenterweise auf Gesuch hin auch andere und komplexere, baurechtliche Beurteilungen unentgeltlich durchgeführt werden müssten.

Parteien

Keine Äusserungen.

Verbände und weitere Interessierte

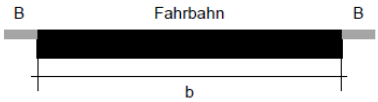
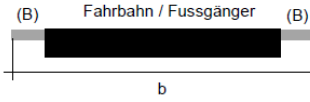
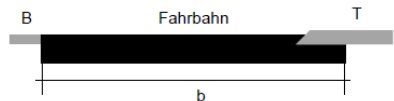
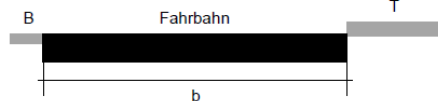
Keine Äusserungen.

4.5. Anhänge

4.5.1. Anhang 6.1

Anhang 6.1: Technische Anforderungen an Zufahrten

Zufahrtsarten ²	Anwendungs- bereiche	Massgebender Begegnungsfall ³	Ausbaugrössen Fahrbahn		Strassentypen ⁴	Bemerkungen zum Fussgängerschutz
	Nutzung WE		R min m	Breite b m	Querschnitt	
Zufahrtsweg	Bis 50 (100*)	PW/VF	5.00 (10.00) ¹	3.00 – 4.00	Typ 1 Typ 2 ⁴	- Begegnungszone ⁴ , eventuell verbreitertes Bankett oder Trottoir teilweise befahrbar bei Ausweichstellen
Zufahrtsstrasse 1	Bis 150 (300*)	PW/PW	10.00	4.00 – 5.70 ^{a, b}	Typ 3	- Die Bedürfnisse von mobilitäts- und sehbehinderten Menschen sind angemessen zu berücksichtigen
Zufahrtsstrasse 2	Bis 300 (600*)	LW/PW	10.00	4.80 – 7.20 ^{a, b}	Typ 4 Typ 2 ⁴ Typ 3	- In Abhängigkeit von Bedeutung als Fusswegverbindung oder Schulweg eventuell beidseitiges Trottoir - Begegnungszone ⁴ , eventuell verbreitertes Bankett oder Trottoir teilweise befahrbar bei Ausweichstellen
Erschliessungs- strasse	Bis 600 (1200*)	LW/PW	15.00	4.80 – 6.10 ^b	Typ 4	- eventuell Trottoir beidseitig

Strassentypen	
Typ 1	Typ 2
	
Typ 3	Typ 4
	
Anforderungen: ¹ Sofern Notzufahrt für Feuerwehr ² Bei Stichstrassen ist Kehrplatz oder Kehrmöglichkeit notwendig ³ Ausweichstellen nach § 14 für andere Begegnungsfälle ⁴ Nach Massgabe der Verkehrsanordnungen ^a inkl. teilweise befahrbarer Fussgängerschutz bei Ausweichstellen oder Mischverkehr ^b bei Gewerbe-/Industriezonen Fahrbahnbreite mind. 6.10 m * Maximalwert gemäss § 11 Abs. 1 Abkürzungen: WE Wohneinheiten VF Velofahrer PW Personenwagen LW Lastwagen R Radius in der Achse B Bankett (mind. 0.3 m) T Trottoir mind. 2 m	

Kantonale Stellen und Gerichte

Das BRG ist dafür, dass anstelle von Banketten wie bisher auch die Verbreiterung der Fahrbahn um das entsprechende Mass zulässig sei.

RZU und Planungsregionen

Der Gestaltungsspielraum für die Gemeinden sei wie bisher genügend offen zu lassen. Es wird auf die Ausführungen von §§ 5 und 6 verwiesen (RWU).

Die ZPG und ZPZ fordern, bei der Zufahrtsart «Zufahrtsstrasse 2» in Anlehnung an die VSS-Normen als massgebenden Begegnungsfall PW/PW festzulegen und die Spannweite der Fahrbahnbreite entsprechend zu reduzieren. Ergänzend seien bei Bedarf Ausweichstellen für LW gemäss § 14 anzubringen. Bei der Zufahrtsart «Erschliessungsstrasse» sei der

massgebende Begegnungsfall LW/PW mit dem Zusatz «bei stark reduzierter Geschwindigkeit» zu ergänzen.

Die ZPP verlangt die Reduktion der Ausbaugrösse der Fahrbahn beim Typ «Zufahrtsstrasse 2».

Die Skizzen in Anhang 6.1 seien nicht nachvollziehbar, indem die Fahrbahnbreite beim Typ 2 das Bankett mitumfasst und bei den anderen Typen das Bankett nicht in die Fahrbahnbreite eingeschlossen sei. Bei einer festen Breite b dürfe offenbar die Fahrbahn bei Typ 2 noch schmaler als in Typ 1 werden, was dem Vorstand widersinnig erscheine, da der Typ 2 mit vermehrtem Fussgängerverkehr rechne (ZPL).

Gemeinden und ihre Organisationen

Die Stadt Zürich beantragt den vollständigen Verzicht auf Typ 2. Dieser führe dazu, dass die minimale Ausbaugrösse inkl. Bankett auf 3 m reduziert werden könne und unterschreite damit die minimalsten Anforderungen, insbesondere für Feuerwehrezufahrten, da Bankette in der Regel nicht begehbar seien. Die Umsetzung der Erschliessungsverordnung sei auch ohne Typ 2 möglich, weshalb auf diesen in der Verordnung zu verzichten sei. Weiter wird die Ergänzung des «öffentlichen Verkehrs» in den Anforderungen bei lit. b und * (Klammerwert) gefordert. Der öffentliche Verkehr benötigt in der Regel mindestens 6.1 m, weshalb dieser unter den Anforderungen, lit. b (oder separat) aufzuführen sei. Bei Tempo 50 betrage die Mindestbreite beim ÖV 6.80 m (Angabe VBZ), ob dieser (Begegnungs-)Fall in der Praxis auf Feinerschliessungsstrassen tatsächlich vorkommt, ist zu prüfen und allenfalls zu ergänzen. Zudem seien die Begriffe, insbesondere «Zufahrtsweg», «Zufahrtstrasse 1» und «Zufahrtstrasse 2», sowie die Breiten zu überprüfen.

Es wird weiter darauf hingewiesen, dass namentlich bei Typ 3 der Auslegungsspielraum des überlappenden Teils des Trottoirs unklar sei. Es sei eine diesbezügliche Präzisierung vorzunehmen, da die Überlappung ansonsten (theoretisch) die ganze Trottoirbreite betragen könne. Zudem sei bei den zu erwartenden Verkehrsmengen der Zugangsart «Zufahrtstrasse 2» ein Trottoir zwingend erforderlich. Auch wird kritisiert, die Herleitung der Breiten 5.7 m bei der «Zufahrtstrasse 1» und 7.2 m bei der «Zufahrtstrasse 2» sei nicht nachvollziehbar.

Die Stadt Winterthur regt an, man könne für die Verdichtung, insbesondere bei guter öV-Erschliessung, auch mehr Wohneinheiten fordern.

Nach Ansicht der Stadt Uster dürften Zufahrtswege nicht mit einem Typ 3 geplant werden. Zudem wird gefordert, dass die Zufahrtswege eine Mindestbreite von 3.4 m (PW/Velo) aufweisen. Im Anhang seien verschiedene Strassentypen, mit und ohne Trottoir definiert. Ein zukünftiges Trottoir müsse mindestens 2 m breit sein. Gemäss Anforderungen an einen Zufahrtsweg bis 50 Wohneinheiten sei die minimale Ausbaugrösse der Fahrbahn 3 m. Da das Trottoir die Fahrbahn überlagern könne, wie beim Typ 3 beschrieben, wäre die Fahrbahn nur noch 1 m breit.

Die Kategorien «Zufahrtsweg» und «Zufahrtstrasse 1» berücksichtigten den Veloverkehr auf untergeordneten Strassen zu wenig. Durch die geplante Verdichtung werde der Velo- und Fussverkehr zunehmen. Die Fahrbahn der beiden Kategorien müsse die Minimalbreite von PW/Fussgänger (3.2 m beim Tempo 20 km/h) und PW/Velo (3.4 m bei Tempo 20 km/h) gewährleisten.

Weiter fordert die Stadt Uster, dass bei Typ 2 das Bankett zusätzlich zur Strassenbreite addiert wird. Gemäss der Vorlage seien Zufahrtswege mindestens 3 m breit zu planen. Wie bei Typ 2 beschrieben, sei ein beidseitiges Bankett von je 30 cm innerhalb der 3 m Strassenbreite vorgesehen. Somit wäre die effektive Strassenbreite nur noch 2.4 m. Dies genüge

der Ver- und Entsorgung der öffentlichen Dienste nicht mehr. Die Gemeinden Höri und Lindau weisen darauf hin, bei den Strassentypen den Begriff «Typ 2» durch «Typ 2 (Begegnungszone Tempo 20)» und «Typ 3» durch «Typ 3 (Ausweichstelle, § 14 Erschliessungsverordnung)» zu ersetzen.

Nach Ansicht der Gemeinde Adliswil muss beim massgebenden Begegnungsfall der Zufahrtsstrasse 2 «LW/PW» durch «PW/PW, bei Bedarf Ausweichsteilen für LW» ersetzt werden. Der massgebende Begegnungsfall der Erschliessungsstrasse soll von «LW/PW» durch «LW/PW, bei stark reduzierter Geschwindigkeit» ersetzt werden.

Die Gemeinwesen Wädenswil und Thalwil beantragen im Anhang 6.1 bei der Zufahrtsart «Zufahrtsstrasse 2» in Anlehnung an die VSS-Normen als massgebenden Begegnungsfall PW/PW festzulegen und die Spannweite der Fahrbahnbreite entsprechend zu reduzieren. Ergänzend seien bei Bedarf Ausweichstellen für LW gemäss §14 anzubringen. Bei der Zufahrtsart Erschliessungsstrasse sei der massgebende Begegnungsfall LW/PW mit dem Zusatz «bei stark reduzierter Geschwindigkeit» zu ergänzen.

Die Gemeinde Wallisellen regt an, die Tabelle mit dem Begriff «Sammelstrasse» zu ergänzen sowie zu erläutern, dass beim Anwendungsbereich auf die Güteklassen A — C als gut mit dem öffentlichen Verkehr erreichbar, abgestützt werden könne (vgl. Ziff. 4.4.1 im Erläuterungsbericht).

Parteien

Die Grünen beantragt, bei Typ 1 sei die Fahrbahn, wie bei Typ 2 als Fahrbahn/Fussgänger zu bezeichnen. Ohne ein ordentliches Trottoir dürften die Fussgänger die Strasse mitbenutzen, ein 0.3 m breites Bankett reicht nicht als Gehfläche.

Verbände und weitere Interessierte

Der Fussverkehr Schweiz beantragt, bei Typ 1 die Fahrbahn wie bei Typ 2 als Fahrbahn/Fussgänger zu bezeichnen.

Der FSU fordert eine Überprüfung und Ergänzung des Anhangs 6.1. So sei auf den Begriff «Begegnungszone» bei den «Bemerkungen zum Fussgängerschutz» des «Zufahrtswegs» und der «Zufahrtsstrasse 2» zu verzichten und diesen möglicherweise bei der «Erschliessungsstrasse» hinzuzufügen. Weiter fordert der FSU eine Überprüfung der Mindest-Breiten und eine Anpassung an die VSS-Normen (Norm VSS 640 201 betr. Geometrie/Normalprofil und 640 273a betr. Lichtraumprofil). Entscheidend seien die Begegnungsfälle und die Fahrgeschwindigkeiten. Zudem sei eine Erläuterung wichtig, dass beim Anwendungsbereich auf die Güteklassen A – C, als gut mit dem öffentlichen Verkehr erreichbar, abgestützt werden könne (vgl. Ziff. 4.4.1 im Erläuterungsbericht).

4.5.2. Anhang 6.2

Anhang 6.2: Technische Anforderungen an Ausfahrten

Anwendung verschiedener Ausfahrtstypen					
Anschluss von	an	Zufahrtsweg	Zufahrtsstrasse	Erschliessungsstrasse	Übergeordnete Strasse
Ausfahrten mit der verkehrstechnischen Bedeutung von:					
Einzelner Abstellplatz		A	A	A	B
Zufahrtsweg		A	A	B	B
Zufahrtsstrasse 1 und 2		-	A/B	B/C	B/C
Erschliessungsstrasse		-	-	B/C	B/C

Anforderungen ¹				
Kriterium	Ausfahrtstyp	Typ A	Typ B	Typ C
Aus- und Einfahrt nur vorwärts		Nein	Ja	Ja
Trottoir entlang übergeordneter Strasse (falls vorhanden)		(durchgehend)	durchgehend	unterbrochen oder durchgehend
Maximale Neigung innerhalb 5 m ab Strassengrenze	%	± 8	± 5	± 5
Maximaler Gefällsbruch ohne Vertikalausrundung (an der Strassengrenze)	%	6	6	6
Einlenkerradius	m	3	5	6–12
Beobachtungsdistanz ab Fahrbahnrand		2.5	2.5	2.5
Breite der Ausfahrt				
- mit Gegenverkehr	m	3	4–5	5–6
- mit Einbahnverkehr		3	3	3

¹ Ist die Ausfahrt eine Notzufahrt im Sinne der Verordnung, sind deren Mindestwerte einzuhalten.

Kantonale Stellen und Gerichte

Das BRG beantragt, den Begriff «Sichtweiten» durch «Sichtbreiten» zu ersetzen.

Das TBA fordert, dass sich die Beobachtungsdistanz ab Fahrbahnrand gemäss Abhandlung Sichtweiten im Strassenverkehr vom 11. August 2017 bemisst und somit für alle Ausfahrtstypen einheitlich 2.5-5 m beträgt.

RZU und Planungsregionen

Das Trottoir entlang übergeordneter Strassen (falls vorhanden) bei Typ B habe nicht immer «durchgehend», sondern «i.d.R. durchgehend» zu sei. Aufgrund der Einhaltung der Sichtweiten und der Veloroutenführung über Quartierstrassen seien durchgehende Trottoirs nicht überall realisierbar resp. Sinnvoll (GPV).

Die RWU wünscht eine Prüfung, ob die Regelung zur Sichtweite auf den Gehbereich zweckmässig sei.

Die ZPW regt an, dass bei den «Technischen Anforderungen an Ausfahrten» teilweise zwei Ausfahrtstypen aufgeführt seien. Es sei eine Erläuterung notwendig, wie die Kombination der zwei Ausfahrtstypen anzuwenden sei.

Gemeinden und ihre Organisationen

Die Stadt Zürich beantragt entsprechend der VSS-Norm 640 273a eine Ergänzung einer minimalen Beobachtungsdistanz ab Fahrbahnrand von 1.5 m.

Die Stadt Winterthur beantragt den Verzicht der Anhänge 6.2 bis 6.4, sofern § 5 Abs. 2 eingeführt wird. Falls die Anhänge bestehen bleiben, beantragt sie alternativ, dass das Trottoir entlang übergeordneter Strassen (falls vorhanden) bei Typ B nicht immer «durchgehend», sondern «i.d.R. durchgehend» sei. Aufgrund Einhaltung der Sichtweiten und der Veloroutenführung über Quartierstrassen seien durchgehende Trottoirs nicht überall realisierbar resp. sinnvoll.

Nach der Stadt Uster ist der Begriff «Technische Anforderungen» zu verwenden. In der Verkehrssicherheitsverordnung werde der Begriff «Mindestanforderungen» verwendet. Zudem wird verlangt, die Einlenkradien auf 4 m zu belassen. In Hinblick auf die immer grösser werdenden Fahrzeuge sei sogar eine Anpassung auf 5 m zu prüfen. Eine Reduktion der Einlenkradien auf 3 m führe vermehrt zu Konflikten mit den zukünftigen Benutzern und den immer grösseren Fahrzeugen.

Die Gemeinwesen Hittnau Affoltern am Albis, Bonstetten und Wallisellen beantragen eine Präzisierung von Anhang 6.2. Bei den Kombinationen der Ausfahrtstypen (A/B, bzw. B/C) sei unklar, wann welcher Typus zu wählen sei. In der Darstellung «Sichtweiten auf Fahrbahn» bleibe mit der Aufführung der drei Begriffe «(Fahrbahnrand)», «Strassengrenze» und «Grenze der Verkehrsfläche» unklar, was in welchem Fall gelte und zu beachten sei. Die Differenzierung bzw. der Umgang in der Praxis sei nicht erkennbar.

In Anhang 6.2 sei eine Differenzierung von Zufahrtsstrasse 1 und 2 nur bei «nach» und nicht bei «von» vorzunehmen (Gemeinde Eglisau).

Parteien

Keine Äusserungen.

Verbände und weitere Interessierte

Der FSU beantragt eine Erläuterung im Anhang, wie die Kombination von zwei Ausfahrtstypen anzuwenden sei. Teilweise werde bezüglich des Ausfahrtstyps wieder eine Kombination von „A/B“ oder „B/C“ aufgeführt. In der Praxis führe dies manchmal zu Auslegungsproblemen. Es sei unklar, ob je nach Ermessen der Gemeinde beides möglich sei oder die Anforderungen von beiden Typen gemischt werden könnten. Zudem sei zu prüfen, ob bezüglich der verschiedenen Anforderungen nicht besser auf die VSS-Norm zu verweisen sei.



4.5.3. Anhang 6.3

Anhang 6.3: Sichtweiten auf Fahrbahn

Erforderliche Sichtweiten je nach Geschwindigkeit der vortrittsberechtigten Motorfahrzeuge							
Geschwindigkeit (km/h)	20	30	40	50	60	70	80
Sichtweite A (m)	10–20	20–35	35–50	50–70	70–90	90–110	110–140

Kantonale Stellen und Gerichte

Das BRG beantragt den Begriff «Sichtweiten» durch «Sichtbreiten» zu ersetzen.

Das TBA fordert, dass für die Geschwindigkeiten (km/h) 30, 40, 50, 60, 70 und 80 eine Sichtweite (A) von 30, 40, 50, 70, 100 bzw. 135 m vorliegen müsse. Es wird auf die Abhandlung Sichtweiten im Strassenverkehr vom 11. August 2017 Ziff. 6.2. verwiesen.

RZU und Planungsregionen

Die RWU wünscht eine Prüfung, ob die Regelung zur Sichtweite auf den Gehbereich zweckmässig sei.

Gemeinden und ihre Organisationen

Die Stadt Uster beantragt die Geschwindigkeit als signalisierte Höchstgeschwindigkeit zu definieren und die Abhängigkeit der Verkehrsmenge zu erläutern. Aus der Tabelle sei nicht ersichtlich, ob es sich bei den Geschwindigkeiten um die signalisierte Höchstgeschwindigkeit oder um die effektiv gefahrene Geschwindigkeit handle. Liege letzteres vor, so müsste bei jedem Baugesuch eine Verkehrserhebung und Geschwindigkeitsmessung durchgeführt werden. Des Weiteren seien die Sichtweiten in einer Spannungsbreite von 10 bis 30 m aufgrund der jeweiligen Geschwindigkeit definiert. In der Praxis werde meistens das Mindestmass verwendet. Sinn und Zweck der Spannbreite sei die Einhaltung der Sichtweite in Abhängigkeit der Verkehrsmenge. Je höher die Verkehrsmenge auf dem übergeordneten Strassennetz, desto grösser sei die Sichtweite zu bestimmen.

Die Neugliederung der Sichtweiten im Zusammenhang mit Begegnungs- und Tempo 30-Zonen wird begrüsst (Gemeinde Niederhasli).

Parteien

Keine Äusserungen.

Verbände und weitere Interessierte

Der FSU fordert eine Prüfung, ob anstelle eines Anhanges mit fixen Zahlen bezüglich der verschiedenen Anforderungen nicht besser auf die VSS Norm zu verweisen sei.

4.5.4. Anhang 6.4

Anhang 6.4: Erforderliche Sichtweiten auf separat geführte Velowege

	Längsneigung der vortrittsberechtigten Anlage mit Veloverkehr					
	≥ - 5%	- 4%	- 2%	0	+ 2%	≥ + 4%
Sichtweite A (m)	≥ 50	45	35	25	15	≤ 10

Kantonale Stellen und Gerichte

Die Sicherheitsdirektion beantragt die Sichtweiten (A) mit einem Minimalmass von 30 m anzugeben. Grund dafür seien Elektrovelos, die trotz Steigung höhere Geschwindigkeiten erreichen könnten.

Das BRG fordert, den Begriff «Sichtweiten» durch «Sichtbreiten» zu ersetzen.

Nach Ansicht des TBA muss bei Längsneigung der vortrittsberechtigten Anlage mit Veloverkehr von kleiner als 6%, gleich oder grösser als 6%, jedoch kleiner als 8% sowie gleich oder grösser als 8% eine Sichtweite (A) von 55, 60 bzw. 65 m vorliegen. Es wird auf Abhandlung Sichtweiten im Strassenverkehr vom 11. August 2017 Ziff. 6.3. verwiesen.

RZU und Planungsregionen

Die RWU wünscht eine Prüfung, ob die Regelung zur Sichtweite auf den Gehbereich zweckmässig sei.

Gemeinden und ihre Organisationen

Die Stadt Winterthur stellt sich die Frage, ob die Trottoirsichtweiten in Anhang 6. 4 nicht separat geregelt werden müssten.

Die Stadt Uster fordert eine Anpassung der Sichtweiten auf separat geführten Velowegen gemäss den Empfehlungen der BfU. Die geplanten Sichtweiten auf separat geführten Velowegen reichten gemäss den aktuellen Forschungsergebnissen, insbesondere für E-Bikes, nicht aus. Die Beratungsstelle für Unfallverhütung (BfU) habe eine Empfehlung ausgearbeitet, welche Sicht je nach Gefälle der Strassenanlage zu verwenden sei.

Die Gemeinde Birmensdorf weist darauf hin, dass die Bezeichnung «Erforderliche Sichtweiten auf separat geführte Velowege» durch «Erforderliche Sichtweiten auf separat geführte Velowege und Trottoirs» zu ersetzen sei. Zudem sei die Bezeichnung «Längsneigung der vortrittsberechtigten Anlage mit Veloverkehr» durch «Längsneigung der vortrittsberechtigten Anlage mit Veloverkehr / Langsamverkehr» zu ersetzen.

Die Neugliederung der Sichtweiten im Zusammenhang mit Begegnungs- und Tempo 30-Zonen wird begrüsst. Jedoch sei die Erschliessungsverordnung im Sinne der Gleichstellung aller Verkehrsteilnehmer durch Vorschriften zu Sichtweiten bei Strassen mit begleitenden Trottoirs (Gehwegen) zu ergänzen. Grund dafür sei die Zunahme der Personen in den letzten Jahren, die sich mit fahrzeugähnlichen Geräten auf Trottoirs bewegen und damit deutlich schneller unterwegs sind als Fussgänger (Gemeinde Niederhasli).

Parteien

Keine Äusserungen.

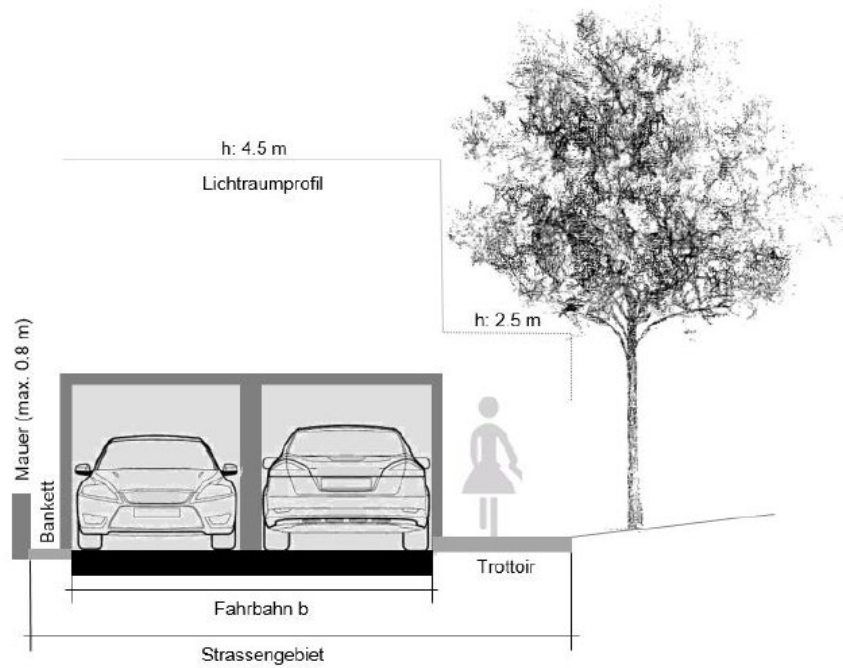


Verbände und weitere Interessierte

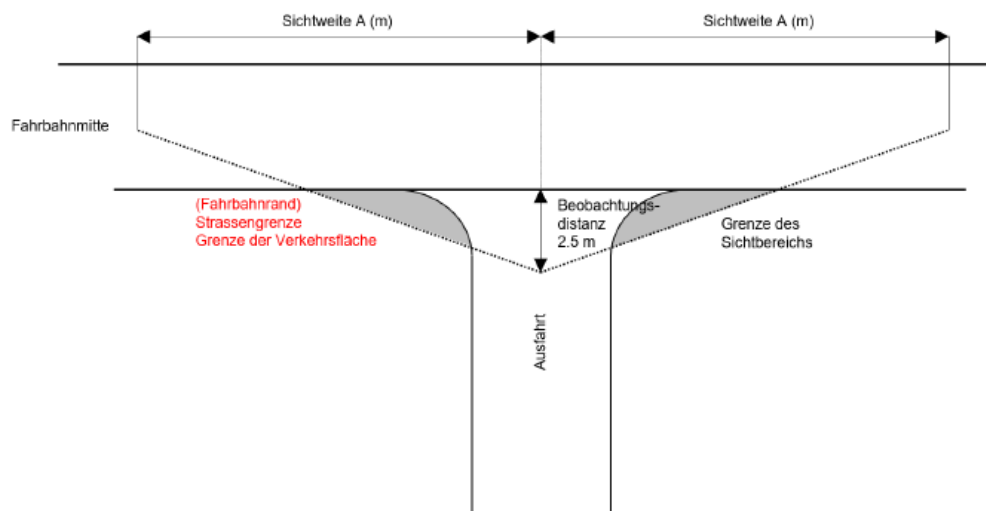
Der FSU fordert eine Prüfung, ob anstelle eines Anhanges mit fixen Zahlen bezüglich der verschiedenen Anforderungen nicht besser auf die VSS Norm zu verweisen sei.

4.5.5. Anhang 6.5

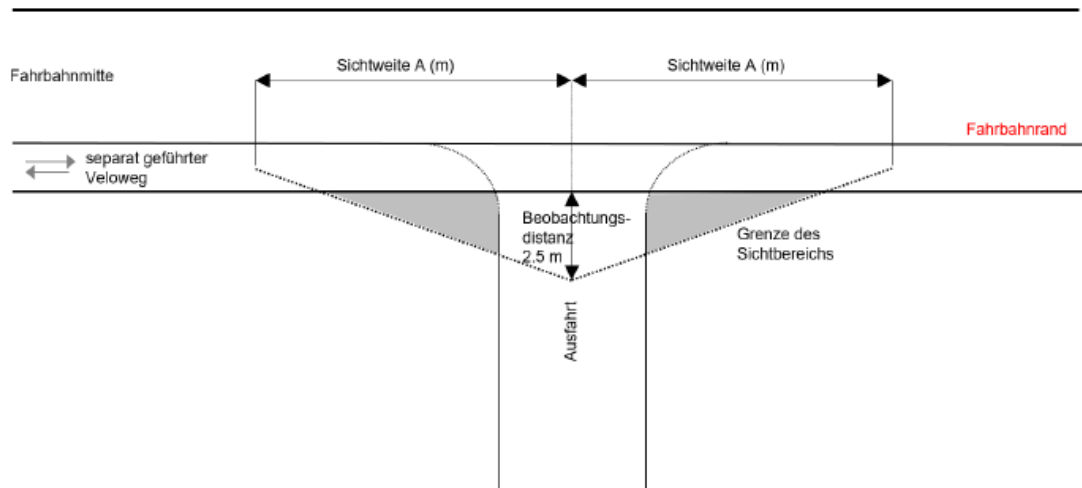
Anhang 6.5: Messweisen



Sichtweiten auf Fahrbahn



Sichtweiten auf separat geführte Velowege



Kantonale Stellen und Gerichte

Das TBA beantragt einige Ergänzungen und Änderungen in den Abbildungen. Es wird grundsätzlich kritisiert, gewisse Positionen seien unklar und Vermassungen fehlten. So seien beispielsweise die unterschiedlichen Ausgangshöhen der beiden Lichtraumprofile in der ersten Abbildung von Anhang 6.5 einzubringen. Weiter seien in dieser Abbildung die seitlichen Abgrenzungen gemäss VSS SN 640201 zu erklären und die Vermassung zum Baum anzugeben. In der Abbildung 2 von Anhang 6.5 sei auf den Begriff «Strassengrenze» zu verzichten, da diesem nicht die gleiche Bedeutung wie «Fahrbahnrand» zukomme. Weiter sei die Beobachtungsdistanz gemäss der VSS Norm von «2.5 m» durch «3 m» in Abbildung 2 und 3 von Anhang 3 zu ersetzen. Auch fehle in Abbildung 3 die Sichtweite auf die Fahrbahn, was sicherheitsrelevant sei.

RZU und Planungsregionen

Die RWU wünscht eine Prüfung, ob die Regelung zur Sichtweite auf den Gehbereich zweckmässig sei.

Der GPV beantragt den Verzicht auf die Abbildungen zur «Sichtweiten auf Fahrbahn» und «Sichtweiten auf separat geführte Velowege» in Anhang 6.5, sofern ein neuer Abs. 2 zu § 5 einflüsse. Ansonsten sollte die zweite Abbildung «Sichtweiten auf Fahrbahn» von Anhang 6.5 mit der Bezeichnung «Fahrstreifenmitte» angepasst werden.

Die ZPW; Gemeindepräsidentenverband Bezirk Andelfingen beantragt eine Ergänzung der Darstellung mit dem Begriff «(Fahrbahnrand)/Strassengrenze».

Gemeinden und ihre Organisationen

Die Stadt Zürich beantragt eine der Angabe der vertikalen Höhenwirkung sowie eine Überprüfung des Begriffs «Fahrbahnmitte». Da die Sichtweiten in der neuen Erschliessungsverordnung reduziert worden seien, müsse die Fahrstreifenmitte und nicht die Fahrbahnmitte herangezogen werden. Ohne Ausführungen sei unklar, welcher vertikale Bereich freizuhalten sei. Weiter wird eine Ergänzung der Angabe der vertikalen Höhenwirkung gefordert. Ohne Ausführungen sei unklar, welcher vertikale Bereich freizuhalten sei.

Die Stadt Winterthur regt an, bei Anhang 6.5 sei auf die «Sichtweiten auf Fahrbahn» und «Sichtweiten auf separat geführte Velowege» zu verzichten, wenn ein neuer Abs. 2 zu § 5 eingefügt werden sollte.

Die Skizze der «Messweisen; Sichtweite auf Fahrbahn» sei dahingehend anzupassen, dass zukünftige Diskussionen betreffend den Umgang mit Sichtweiten bei einem einfachen Trottoir vermieden werden könnten (Gemeinwesen Adliswi, Affoltern am Albis und Bonstetten).

Die Darstellung des Lichtraumprofils in Anhang 6.5 sei zu ändern. Das Lichtraumprofil, bestehend aus lichter Höhe und lichter Breite, sei über das ganze Strassengebiet (von Strassengrenze zu Strassengrenze) einzuhalten, was bei der Messweise in Anhang 6.5 nicht klar dargestellt sei (Gemeinde Eglisau).

Es wird darauf hingewiesen, dass in Anhang 6.5 Messweisen zur Veranschaulichung der Definition der Strassengrenze diese links und rechts der Strasse einzuzeichnen sei. In Verbindung mit Anhang 6.5 Sichtweiten Fahrbahn sei unklar, in welchen Fällen der Fahrbahnrand auch die Strassengrenze darstelle (Stadt Horgen).

Die Gemeinde Wallisellen beantragt eine Ergänzung der Darstellung in 6.5 mit dem Begriff «(Fahrbahnrand)/Strassengrenze». In der Darstellung sei auch der Begriff («Fahrbahnrand» / Strassengrenze» gemäss der nächstfolgenden Darstellung bezüglich Sichtweite aufzuführen. In der Praxis gebe es immer wieder Diskussionen ob der Sichtbereich bei einem einfachen Trottoir mitberücksichtigt werden müsse. Die Kantonale Baudirektion wende bei einzelnen Fällen entlang von Staatsstrassen manchmal auch einen Sichtbereich bei Gehwegen an (i.Z. mit fahrzeugähnlichen Geräten wie Skateboards etc.). Bei Gemeindestrassen sei dies bis anhin nicht üblich oder Praxis.

Die Bezeichnung «Sichtweiten auf separat geführte Velowege» sei durch «Sichtweiten auf separat geführte Velowege / Trottoirs» zu ersetzen (Gemeinde Birmensdorf).

Die Gemeinde Hombrechtikon würde eine Bezeichnung des Beobachtungspunktes und des Sichtlinienendes begrüssen.

Verbände und weitere Interessierte

Der FSU regt an, die Darstellungen in Anhang 6.5 mit dem Begriff «Fahrbahnrand» / «Strassengrenze» zu ergänzen. In der Praxis gebe es immer wieder Diskussionen, ob der Sichtbereich bei einem einfachen Trottoir mitberücksichtigt werden müsse. Die Baudirektion wende bei einzelnen Fällen entlang von Staatsstrassen manchmal auch einen Sichtbereich bei Gehwegen an (i.Z. mit fahrzeugähnlichen Geräten wie Skateboard etc.). Bei Gemeindestrassen sei dies bis anhin nicht üblich oder Praxis. Zudem sei auf die entsprechende VSS Norm zu verweisen.

5. Ergänzende Stellungnahmen zur privilegierten Mauerhöhe

Im Rahmen der verwaltungsinternen Erarbeitung der Verordnungsvorlage nach durchgeführter Vernehmlassung bestanden zwischen den involvierten Direktionen bzw. Fachämtern Differenzen in Bezug auf Abstandsvorschriften von Mauern, Einfriedigungen und Pflanzungen, wie sie in die Verordnung zu berücksichtigen sind.

Nach einer verwaltungsinternen Bereinigung der Vorlage verblieb eine Differenz in Bezug die privilegierte, bewilligungsfreie Mauerhöhe an Strassengrenzen sowie an Innenseiten von Kurven.

Die Vernehmlassungsvorlage stellte bei der zulässigen Höhe für Mauern und für geschlossene Einfriedigungen, die uneingeschränkt entlang der Strassengrenzen erstellt werden können, auf das im Kanton Zürich bestehende Mass von 0.8 m ab (vgl. 7 lit. b StrAV). Diese Vorschrift findet ihre Entsprechung in § 1 lit. e der Bauverfahrensverordnung (BVV), wonach solche Anlagen keiner Bewilligung bedürfen.

Für eine Herabsetzung eines bewilligungsfreien Masses auf neu 0.6 m sprachen Aspekte der Verkehrssicherheit. Das Mass stimmt überein mit Norm SN 640 273a Sichtverhältnisse in Knoten an einer Ebene» des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS, Ausgabe 2010). Das Mass gilt für alle Knoten in einer Ebene sowie für alle Knoten mit Grundstückszufahrten oder mit Radwegen.

Beim Kanton Zürich existiert kein Datenmaterial in der Verkehrsunfallstatistik, da statistisch lediglich generelle Sichtbehinderungen erfasst werden.

Mit Schreiben des Baudirektors vom 17. Dezember 2018 wurden nachfolgende Interessenverbände sowie die Städte Zürich und Winterthur zu einer ergänzenden Stellungnahme zur spezifischen Frage einer privilegierten, bewilligungsfreien Mauerhöhe an Strassengrenzen sowie an Innenseiten von Kurven eingeladen:

- Städte Zürich und Winterthur
- Gemeindepräsidentenverband Kanton Zürich (GPV)
- Verein Zürcher Gemeindeschreiber und Verwaltungsfachleute (VZGV)
- Baurekursgericht
- Fussverkehr Schweiz
- Hauseigentümerverband Kanton Zürich (HEV)
- Konferenz der Zürcher Planerverbände (KZPV)
- Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen
- Zürcher Handelskammer (ZHK)
- Zürcher Anwaltsverband

Eine ergänzende Stellungnahme erfolgte von den Städten Zürich und Winterthur, dem GPV, Fussverkehr Schweiz, dem HEV sowie der Zürcher Handelskammer.

Aus den Stellungnahmen, Anträgen und Bemerkungen resultierte kein einheitliches Ergebnis. Es wurde sinngemäss geltend gemacht, dass die damit einhergehende Frage nach einer hinreichenden Verkehrssicherheit einerseits vom Vorliegen von weiteren baulichen Massnahmen oder Verkehrsanordnungen abhängt (Fussverkehr Schweiz; HEV Zürich, ZHK) bzw. andererseits einer Einzelfallbeurteilung zugänglich sein müsse, in welcher auch weitere öffentliche Interessen berücksichtigt werden können (Stadt Winterthur, GPV, Fussverkehr Schweiz). Von Seiten des GPV wurde beantragt, dass ein Vernehmlassungsverfahren zu dieser Fragestellung bei sämtlichen politischen Gemeinden durchzuführen sei.

Gestützt auf dieses Ergebnis wurde durch die Projektaufsicht entschieden, dass in Bezug auf die bewilligungsfreie Mauerhöhe am bisherigen Mass von 0.8 m festgehalten werden soll. Es wird angestrebt, dass die Planungs- und Baugesetzgebung zu einem späteren Zeitpunkt systematisch und gesamthaft auf Verkehrssicherheitsaspekte überprüft und zum Gegenstand eines separaten Rechtsetzungsprojekts gemacht wird.