



Baudirektion
Amt für Raumentwicklung
Zentrale Dienste
Rechtsdienst

Erschliessungsverordnung - Schlussbericht mit Handlungs- empfehlungen (Teilprojekt II)

19. Mai 2016



Impressum

Auftraggeber	Kanton Zürich, Baudirektion, Amt für Raumentwicklung (BD-ARE), Rechtsdienst (RD), Michael Steiner (Projektleiter)
Begleitgruppe	Michael Steiner, BD-ARE RD Josua Raster, BD-ARE RD Fridolin Störi, Fachsektion Bau und Umwelt, Verein Zürcher Gemeindeschreiber und Verwaltungsfachleute (VZGV), bis April 2015 Marcel Angele, Ressortleiter Bau und Planung Adliswil (VZGV), seit April 2015 Heinz Liebhart, Gebäudeversicherung Kanton Zürich (GVZ), Ausbildung Feuerwehr Karl Rusterholz, Gebäudeversicherung Kanton Zürich (GVZ), Instruktor Feuerwehr und Fahrzeugbauer Christian Kurt, Stadtpolizei Uster Daniel Bader, Tiefbauamt (TBA) Stadt Zürich, Verkehr + Stadtraum Rudolf Steiner, Tiefbauamt (TBA) Stadt Zürich, Projektierung + Realisierung Markus Zimmermann, Kantonspolizei (SD-KP), verkehrstechnische Abteilung Marc Neeracher, Kantonspolizei (SD-KP), verkehrstechnische Abteilung, bis April 2014 Sara Künzli, Volkswirtschaftsdirektion, Amt für Verkehr (VD-AFV), bis Februar 2015 Nina Dajcar, Volkswirtschaftsdirektion, Amt für Verkehr (VD-AFV), Rechtsdienst (RD), ab Februar 2015 Edyta Schäfer, Volkswirtschaftsdirektion, Amt für Verkehr (VD-AFV), Bauen an Staatsstrassen Kurt Rohner, Baudirektion, Tiefbauamt (BD-TBA), Unterhaltsregion III Michael Rothen, Baudirektion, Amt für Raumentwicklung (BD-ARE), Nutz- und Richtplanung, bis März 2015 Thomas Eiermann, Baudirektion, Amt für Raumentwicklung (BD-ARE), ab Mai 2015 Franz Kistler, Baudirektion, Amt für Raumentwicklung (BD-ARE), Quartierpläne
Auftragnehmerin	ewp AG Effretikon Raumplanung + Bauberatung
Projektleiterin Projektstabunterstützung	Claudine Merz Direktwahl 052 354 22 71 / claudine.merz@ewp.ch
Auftragsnummer	13.2.7.50.15.0001.

Inhalt

1. Thematik und Projektorganisation	5
1.1. Innenentwicklung und Erschliessung	5
1.2. Anstoss zum Reformpaket Erschliessungsverordnung	6
1.2.1. Teilprojekt I	6
1.2.2. Teilprojekt II	6
1.3. Gegenstand der Erschliessungsverordnung	7
1.4. Projektorganisation und Projektablauf	7
1.4.1. Projektorganisation	7
1.4.2. Weiteres Vorgehen	8
2. Grundlagen und Problemfelder	9
2.1. Problemfelder	9
2.2. Rechtsgrundlagen im Kanton Zürich	10
2.3. Neue übergeordnete Rahmenbedingungen	11
2.3.1. Aufwertung Strassenräume und tiefes Geschwindigkeitsniveau	11
2.3.2. Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen	11
2.3.3. Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG; LS 151.3)	11
2.3.4. Notzufahrten	11
2.4. Verhältnis zu Fachnormen	12
2.5. Schlussfolgerungen und Interessenabwägung	12
3. Ziele des Reformpaketes	14
4. Revisionsvorschläge	15
4.1. Arbeitstitel «Erschliessungsverordnung»	15
4.2. Gliederung des Schlussberichts «Erschliessungsverordnung»	15
4.3. A. Allgemeine Bestimmungen inkl. Ausnahmen	16
4.3.1. Begriffe	16
4.3.2. Ermessen	17
4.3.3. Ausnahmen	17
4.3.4. Massnahmen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit	18
4.3.5. Behindertengleichstellungsgesetz und Schulwegsicherung	18
4.4. B. Anforderungen an Zugänge	20
4.4.1. Wohneinheiten	20
4.4.2. Sicherheit für den Fussverkehr	21
4.4.3. Einstreifige Wege und Ausweichstellen	21
4.4.4. Groberschliessungen mit Strassenanlagen	22
4.4.5. Bestimmungen	22
4.5. Anhang 1, Technische Anforderungen an Zugänge	24
4.5.1. Gegenüberstellung der zwei Varianten	27
4.5.2. Vergleich der Varianten	28
4.5.3. Empfehlung zu den Varianten 1 und 2	29
4.5.4. Weitere technische Anforderungen	29

4.5.5.	Bankette	30
4.5.6.	Wendemöglichkeit bei Stichstrassen	30
4.5.7.	Groberschliessungsanlagen und Regelungen zu Fuss- und Radwegen	30
4.6.	C. Anforderungen an die Verkehrssicherheit	31
4.6.1.	Geschwindigkeit	31
4.6.2.	Sichtbereiche auf den Nachbargrundstücken	31
4.6.3.	Bestimmungen	32
4.7.	Anhang 2, Technische Anforderungen an Ausfahrten	35
4.8.	Anhang 3, Sichtweiten bei Ausfahrten	38
4.8.1.	II Sichtweiten bei Ausfahrten mit Trottoir	39
4.8.2.	III Sichtweiten bei separat geführten Radwegen	41
4.9.	D. Abstände von Mauern, Einfriedungen und Pflanzen	42
4.9.1.	Geltungsbereich	42
4.9.2.	Anforderungen	42
4.9.3.	Bestimmungen	43
4.10.	Anhang 4, Sichtweiten an der Innenseite von Kurven	46
4.11.	Verweise und sprachliche Anpassungen	47
4.12.	Reformvorschläge ausserhalb der Erschliessungsverordnung	47
5. Linkliste zu den Grundlagen		49
Anhang A		50

1. Thematik und Projektorganisation

1.1. Innenentwicklung und Erschliessung

Mit der Strategie, die Siedlungsentwicklung nach innen zu lenken, soll der Bedarf unserer Gesellschaft nach neuen Wohnungen und Arbeitsplätzen primär innerhalb des heutigen Siedlungsgebietes gedeckt werden. Dabei sollen bereits erschlossene Bauzonen besser genutzt, und es soll auf die Erschliessung von neuen Bauzonen verzichtet werden. Dadurch soll die Zersiedelung eingedämmt werden.

Siedlungsentwicklung nach innen bedeutet deshalb, Potenziale in den bestehenden Bauzonen auszuschöpfen oder durch die Erhöhung der Dichten an dafür geeigneten Lagen neue Potenziale zu schaffen. Bei diesem Prozess ist stets Augenmerk auf die städtebauliche Qualität und im Spezifischen die ausreichenden Durchgrünung der Quartiere sicher zu stellen. Eine Erhöhung der Nutzungsmasse (Ausnützungsziffer/Baumassenziffer) führt dazu, dass auf den Grundstücken mehr Wohnungen und Gewerbeflächen entstehen können. Soll nun, wie mit der Innentwicklung beabsichtigt, ein dichter genutztes Grundstück über bestehende Strassen- und Werkleitungsnetze erschlossen werden, stellt sich planungsrechtlich die Frage, ob das Grundstück resp. das Quartier hinreichend erschlossen ist (§ 236 Planungs- und Baugesetz; PBG, LS 700.1).

Die hinreichende verkehrliche Erschliessung eines Grundstückes wird im Kanton Zürich hauptsächlich anhand der Zugangsnormen beurteilt (Normen über die Anforderungen an Zugänge, LS 700.5). In der Tabelle im Anhang der Zugangsnormen ist unter anderem definiert, wie viele Wohneinheiten über einen bestimmten Strassentyp erschlossen werden dürfen, wie breit die Fahrbahn ausgebildet wird und wie der Fussgängerschutz zu gewährleisten ist.

Anhand der Zugangsnormen wird bestimmt, ob hinsichtlich der Erschliessung eine Baubewilligung erteilt werden kann und/oder ein Quartierplanverfahren zur hinreichenden Erschliessung durchgeführt werden muss. Stossend an der heutigen Rechtslage ist, dass oftmals für die bisherige Nutzung bereits erschlossene Grundstücke ein zweites Mal erschlossen resp. bereits erstellte Quartierpläne revidiert werden müssen. Dies kann langwierige Planungsverfahren nach sich ziehen und in der Praxis zur Behinderungen der beabsichtigten Siedlungsentwicklung nach innen führen.

Schwierigkeiten bereitet heute zudem die Beurteilung von Grundstücksausfahrten und Umgebungsgestaltungen. Können auf einem Grundstück mehr Wohnungen und Gewerbeflächen erstellt werden, erhöht sich in der Regel auch die Anzahl an Abstellplätzen für Personenwagen, Fahrräder und es braucht Platz für Containerabstellplätze etc. Die Aussenräume werden ebenfalls dichter resp. intensiver genutzt, insbesondere im Strassen- und Wegabstandsbereich. Dies und auch die Gestaltungs- und Durchgrünungsanforderungen führen heute oftmals zu Konflikten bezüglich Anforderungen an Sichtweiten, Ausfahrtsradien usw.. Die hierfür geltenden Bestimmungen stammen aus den 1980er Jahren und entsprechen heute nicht mehr dem Stand der Wissenschaft.

1.2. Anstoss zum Reformpaket Erschliessungsverordnung

Das Postulat KR-Nr. 199/2011 betreffend «Strategie innere Verdichtung» wurde entsprechend dem Bericht und Antrag des Regierungsrates (RRB Nr. 1083/2013) vom 25. September 2013 vom Kantonsrat behandelt und als erledigt abgeschrieben.

Als Handlungsbedarf waren darin als kurzfristige Massnahmen die Integration eines zusätzlichen Erleichterungstatbestandes bei baulicher Verdichtung bzw. bei Tempo-30-Zonen in den Zugangsnormalien (Teilprojekt I) und mittelfristig das Reformpaket «Erschliessungsverordnung» (Strassenabstandsverordnung und Verkehrssicherheitsverordnung) eruiert worden (Teilprojekt II). Langfristig ist darin das Reformpaket «Rechtliche Vereinheitlichung der Gebührenregelungen im Anwendungsbereich des PBG» vorgesehen.

1.2.1. Teilprojekt I

Als kurzfristige Massnahme hat der Regierungsrat die Erleichterungsgründe in § 11 der Zugangsnormalien ergänzt (nachfolgend fett dargestellt). Die Teilrevision der Zugangsnormalien trat am 1. August 2015 in Kraft.

§ 11 Wenn aufgrund der Verhältnisse des Einzelfalls wichtige Gründe bestehen, können unter Vorbehalt der Notzufahrt sowie der Verkehrssicherheit geringere Anforderungen gestellt werden, insbesondere:

- a. bei steilen Hanglagen,
- b. im Interesse von Objekten des Natur- und Heimatschutzes,
- c. bei landwirtschaftlichen Heimwesen,
- d. bei gemeinschaftlichen Parkierungslösungen,
- e. bei separat geführter Rad- oder Fusswegerschliessung,
- f. bei einer Siedlungsentwicklung nach innen in bereits überwiegend überbautem Siedlungsgebiet,**
- g. bei Fussgängerzonen, Begegnungszonen sowie Tempo-30-Zonen.**

~~Unter demselben Vorbehalt sind Erleichterungen zulässig bei:~~

- ~~— landwirtschaftlichen Heimwesen;~~
- ~~— gemeinschaftlichen Parkierungslösungen;~~
- ~~— separat geführter Rad- oder Fusswegerschliessung;~~
- ~~— Fussgängerzonen.~~

1.2.2. Teilprojekt II

Die vorliegenden Handlungsempfehlungen beziehen sich auf die in einem zweiten Schritt vorgesehene Erarbeitung eines Reformpakets «Erschliessungsverordnung» (Teilprojekt II).

Die Themenfelder der «Erschliessungsverordnung» basieren auf dem kantonalen Planungs- und Baugesetz (PBG) und werden zurzeit in drei Verordnungen geregelt:

- Normalien über die Anforderungen an Zugänge (Zugangsnormalien, LS 700.5), gestützt auf § 237 Abs. 2 PBG
- Strassenabstandsverordnung (StrAV; LS 700.4), gestützt auf § 359 Abs. 1 lit. k PBG

- Verkehrssicherheitsverordnung (VSiv; LS 722.15) gestützt auf § 359 Abs. 1 lit. i PBG

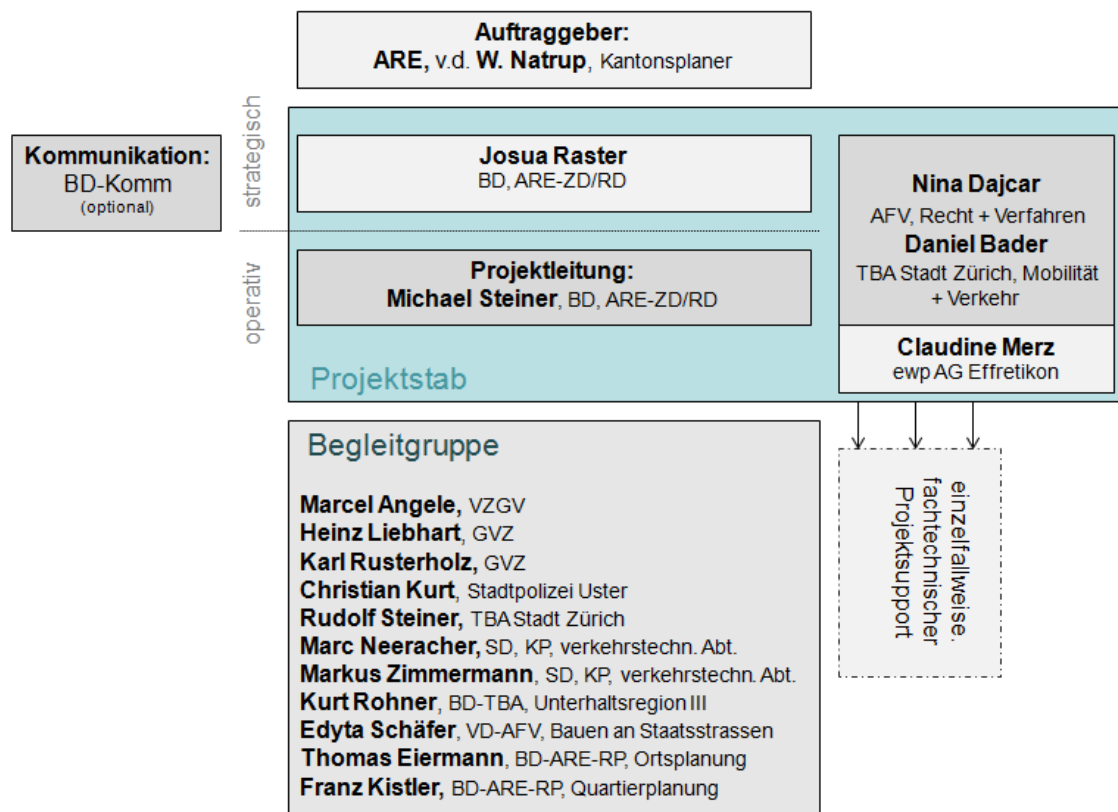
1.3. Gegenstand der Erschliessungsverordnung

Die Erschliessungsverordnung stützt sich auf die Kompetenznormen § 237 Abs. 2 PBG sowie § 359 Abs. 1 lit. i und k PBG. Gegenstand bildet deshalb alleine die verkehrsmässige Erschliessung der Grundstücke.

Gegenstand des Berichtes und Antrages des Regierungsrates vom 25. September 2013 bildet die verkehrsmässige Erschliessung. Die Versorgung mit Wasser und Energie und die einwandfreie Behandlung von Abwässern und Abfallstoffen bilden entsprechend nicht Gegenstand des Reformpaketes.

1.4. Projektorganisation und Projektablauf

1.4.1. Projektorganisation



Der Inhalt des Reformpaketes wurde mit der Begleitgruppe (s. Impressum; die Grafik zeigt den Stand Juni 2015) wie folgt erarbeitet:

- 24. April 2014: Startsitzen und Teilprojekt
- 04. Juli 2014: Themen Zugangsarten Kriterien und Ausbaugrössen
- 21. Mai 2015: Themen Abstellen auf Wohneinheiten, Berücksichtigung der ÖV-Erschliessung, Fussgängerschutz
- 02. Oktober 2015: Themen Anforderungen an Ausfahrten, Sichtweiten etc.
- 12. Februar 2016: Bereinigungssitzung und Verabschiedung Schlussbericht mit Handlungsempfehlungen

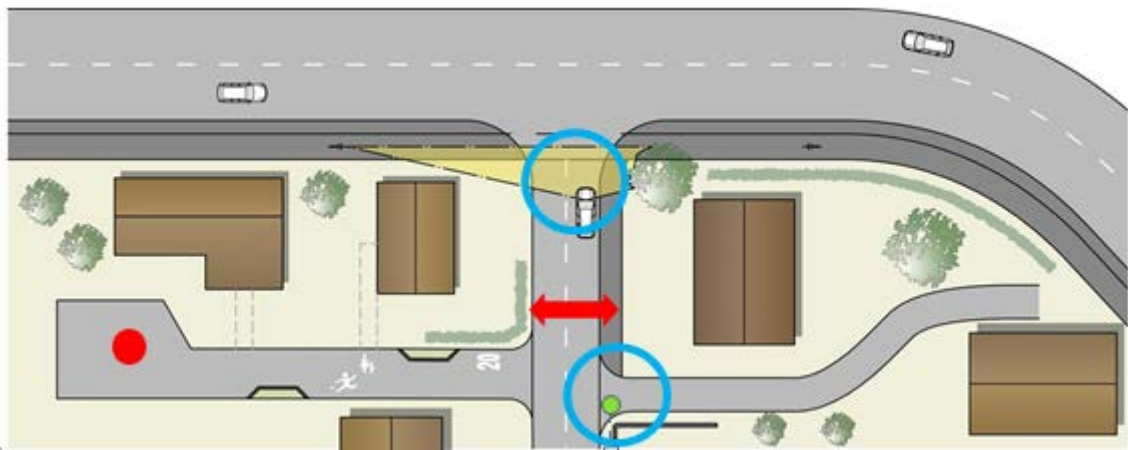
Die Einladungen und Protokolle der Begleitgruppensitzungen befinden sich im Anhang.

1.4.2. Weiteres Vorgehen

Die gesetzestechnische Erarbeitung einer eigentlichen Erschliessungsverordnung und somit die engeren Arbeiten des Rechtsetzungsprojekts erfolgen zwischen der Volkswirtschaftsdirektion und der Baudirektion, jedoch weiterhin in den Strukturen des Projektstabs. Die Projektorganisation auf strategischer Ebene ist entsprechend anzupassen.

Für den Vorentwurf einer Erschliessungsverordnung oder aber die (Teil-)Revision der einzelnen Erlasse ist ein Vernehmlassungs- und verwaltungsinternes Mitwirkungsverfahren durchzuführen.

2. Grundlagen und Problemfelder



● **Anforderungen an Zugänge**
Strassenbreite/Begegnungsfälle
Zugänglichkeit öffentliche Dienste
Fussgängerschutz / Trottoir
Radwege

○ **Anforderungen an Ausfahrten**
Sichtweiten (Mauern,
Bepflanzung)

2.1. Problemfelder

Die heutigen Anforderungen in den Zugangsnormalien stehen in einem Spannungsverhältnis zum politischen Postulat der Siedlungsentwicklung nach innen.

Bei einer Siedlungsentwicklung nach innen führen die heutigen Anforderungen in den Zugangsnormalien dazu, dass viele Strassen im Rahmen von Quartierplanverfahren anzupassen sind.

Die geltenden Bestimmungen der Zugangsnormalien und der Verkehrssicherungsverordnung werden von den Anwendern immer wieder als zu starr empfunden. Die Ausnahmetatbestände finden kaum Anwendung und die Rechtsmittelinstanzen stützen diese rigide Anwendung der Zugangsnormalien.

Den geltenden Zugangsnormen und der Verkehrssicherheitsverordnung liegen die Bestimmungen der VSS-Normen zu Grunde, die damals geltenden Normen wurden teilweise vereinfacht und zusammengefasst. Es erfolgten zudem grobe Typisierungen der Fälle (z.B. Sichtweiten), damit die Anwendung einfacher ist. Durch diese Vereinfachungen sowie die vernachlässigte Aktualisierung an die einschlägigen Fachnormen sind die heutigen Bestimmungen der kantonalen Verordnungen und Normen zum Teil veraltet und nicht mehr situationsgerecht in der Anwendung.

In den letzten Jahren wurde deshalb vermehrt von den geltenden Bestimmungen der Zugangsnormen und der Verkehrssicherheitsverordnung abgewichen. Fachleute wenden insbesondere bei Sichtweiten etc. meist anstelle der Anforderungen der Verkehrssicherheitsverordnung die VSS-Normen direkt an.

In der VSiv und der StrAV bestehen zum Teil widersprüchliche Regelungen wie z.B. bei den Anforderungen an die Sichtbereiche.

2.2. Rechtsgrundlagen im Kanton Zürich

Gemäss § 236 Abs. 1 PBG ist ein Grundstück erschlossen, wenn es für die darauf vorgesehenen Bauten und Anlagen genügend zugänglich ist, wenn diese ausreichend mit Wasser und Energie versorgt werden können und wenn die einwandfreie Behandlung von Abwässern, Abfallstoffen und Altlasten gewährleistet ist. Genügende Zugänglichkeit bedingt in tatsächlicher Hinsicht eine der Art, Lage und Zweckbestimmung der Bauten oder Anlagen entsprechende Zufahrt für die Fahrzeuge der öffentlichen Dienste und der Benutzer. Bei grösseren Überbauungen muss überdies die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr gewährleistet sein. Bei Bauten und Anlagen mit grossem Güterverkehr sind Gleisanschlüsse zu verlangen, wo dies technisch möglich und zumutbar ist (§ 237 Abs. 1 PBG).

Zufahrten sollen für jedermann verkehrssicher sein. Der Regierungsrat erlässt über die Anforderungen Normen (§ 237 Abs. 2 PBG).

Der Regierungsrat erlässt die erforderlichen Verordnungen, insbesondere über die Anforderungen an die Verkehrssicherheit und die Sicherheit von Strassenkörpern sowie den Abstand von Mauern, Einfriedigungen und Pflanzungen von Strassen (§ 359 Abs. 1 lit. i und k PBG). Die Bestimmungen über den Abstand von Mauern, Einfriedigungen und Pflanzungen von Strassen bedürfen der Genehmigung durch den Kantonsrat (§ 359 Abs. 2 PBG).

Die Strassenabstandsverordnung wurde im Jahr 1978, die Verkehrssicherheitsverordnung im Jahr 1983 und die Zugangsnormen im Jahr 1987 erlassen. Seit Erlass der Verordnungen haben sich verschiedene Rahmenbedingungen verändert. Die Verordnungen wurden seither lediglich in Teilbereichen angepasst.

Kompetenzdelegation Zürich und Winterthur

Die Städte Zürich und Winterthur sind auf ihrem Gemeindegebiet zuständig den Abstand von Mauern, Einfriedigungen und Pflanzungen zu regeln (§ 265 Abs. 3 PBG). Diese Kompetenz soll beibehalten werden. Sie ist übereinstimmend mit den entsprechenden Kompetenzen der Städte Zürich und Winterthur betreffend den Bau von überkommunalen Strassen auf dem Stadtgebiet (vgl. §§ 43 des Strassengesetzes; StrG).

2.3. Neue übergeordnete Rahmenbedingungen

2.3.1. Aufwertung Strassenräume und tiefes Geschwindigkeitsniveau

Im Rahmen der Agglomerationspolitik wird mit der verstärkten Koordination von Siedlung und Verkehr der Gestaltung der Strassenräume eine wichtige Funktion beigemessen. Mit der Absicht mehr Sicherheit, Bewegungsfreiraum und Lebensqualität in den dicht bebauten Wohnquartieren zu erreichen, wurden in der Schweiz Anfang der 1980er Jahre die ersten «Wohnstrassen» eingeführt. Ziel dieser Wohnstrassen war es, einen gleichberechtigten und vielfältig nutzbaren Strassenraum zu schaffen, der die Trennung der Verkehrsarten aufhebt und dem Fussverkehr Priorität einräumt. Die gesamte Verkehrsfläche sollte als Mischverkehrsfläche besonders gestaltet und ebenfalls dem Fussverkehr für Spiel, Sport und als Begegnungsstätte zur Verfügung gestellt werden.

2.3.2. Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen

Bei der Ausarbeitung und Inkraftsetzung der VSiv und der StrAV galt innerorts eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h (vor 1984). Im Jahre 1987 als die Zugangsnormen entstanden waren die zulässigen Geschwindigkeiten auch innerorts generell bei 50 km/h. Erst seit Januar 2002 gelten die Bestimmungen in der Signalisationsverordnung (SSV; LS 741.21) zur «Tempo-30-Zone», «Begegnungszone» und «Fussgängerzone». Heute beträgt die Höchstgeschwindigkeit innerorts grundsätzlich 50 km/h, wobei viele Städte und Gemeinden in Zentren und Wohnquartieren Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen eingerichtet haben.

Tempo-30-Zonen werden auf Nebenstrassen in Quartieren oder Siedlungsbereichen realisiert. In Ausnahmefällen (Ortszentren, Altstadtgebiet) auch auf Hauptstrassen. Grundsätzlich gilt das Prinzip des Rechtsvortritts. Zugleich dürfen die Fussgänger die Strasse überall queren, da keine Fussgängerstreifen vorgesehen sind. Sie sind dabei aber nicht vortrittsberechtigt. Demgegenüber haben Fussgänger in der Begegnungszone Vortritt. Die Höchstgeschwindigkeit für alle Verkehrsteilnehmenden beträgt 20 km/h. Die Begegnungszone löste Anfang 2002 die Wohnstrasse in der eidgenössischen Gesetzgebung ab und kann sowohl in Ortszentren als auch in Wohngebieten eingeführt werden.

Diese Änderungen in der Signalisationsverordnung des Bundes (SSV) führte dazu, dass viele Städte und Gemeinden in Wohnquartieren Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen einrichteten und damit nicht nur die Verkehrssicherheit sondern auch die Wohnqualität erhöhten. Diese Entwicklungen sind in den Handlungsempfehlungen zu berücksichtigen.

2.3.3. Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG; LS 151.3)

Das Behindertengleichstellungsgesetz trat am 1. Januar 2004 in Kraft. Zudem wurde vom Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute der Schweiz (VSS) die Norm SN 640 075 / Hindernisfreier Verkehrsraum, Ausgabe 2014, erarbeitet.

2.3.4. Notzufahrten

Bei der Überarbeitung sollen die technischen Neuerungen berücksichtigt werden. Entsprechend sind die gemäss Richtlinie für Feuerwehzufahrten der Fachkommission Fachtechnik der Feuerwehrkoordination Schweiz (FKS) gestellten Anforderungen an Feuerwehzufahrten etc. zu berücksichtigen.

2.4. Verhältnis zu Fachnormen

Der VSS erlässt auf Basis von Forschungsergebnissen einschlägige Fachnormen. Diese bilden den Stand der Wissenschaft und die anerkannten Regeln der Baukunde (§ 239 PBG) ab und werden regelmässig überarbeitet.

Die kantonalen Normalien und Verordnungen gehen den VSS-Normen rechtlich vor.

Die VSS-Normen sind differenzierter, aber dadurch auch schwieriger in der Anwendung. Sie richten sich primär an Fachleute und erfordern oft ein erhebliches Fachwissen zur korrekten Anwendung. Die VSS-Normen werden regelmässig überarbeitet.

Die VSS-Normen liegen den Empfehlungen zugrunde, sie wurden jedoch entsprechend den Bedürfnissen der kantonalen und kommunalen Bewilligungsbehörden angepasst bzw. vereinfacht. Ein direkter Verweis auf jeweils gültige Normen (sogenannter dynamischer Verweis) ist aus rechtlichen Gründen nicht zulässig. Aus rechtstaatlicher Sicht problematisch ist auch der Umstand, dass die VSS-Normen zwar frei zugänglich aber kostenpflichtig sind.

Heute besteht im Anhang der Verkehrssicherheitsverordnung der Hinweis, dass die Norm SN 521 500/Behindertengerechtes Bauen, Ausgabe 1988, zu beachten sei. Die gültige VSS-Norm SN 640 075/Hindernisfreier Verkehrsraum, Ausgabe 2014, umfasst 71 Seiten und eröffnet einen grossen Interpretationsspielraum in der Auslegung der Erschliessungsverordnung.

Gemäss Empfehlung der Begleitgruppe sollte generell auf statische Verweise von Fachnormen verzichtet werden.

Die angemessene Berücksichtigung beispielsweise der Bedürfnisse von Menschen mit Behinderung wird mittels generell-abstrakter Bestimmung sichergestellt.

2.5. Schlussfolgerungen und Interessenabwägung

Die Zugangsnormen, die Verkehrssicherheitsverordnung und die Strassenabstandsverordnung sind auf der Basis der heutigen Bestimmungen in einem Erlass zusammenzuführen. Die heute aktuellen VSS-Normen und die Richtlinien der Fachverbände sind zudem den Handlungsempfehlungen zugrunde zu legen. Widersprüche sind zu beseitigen und bewährte Regelungen sind beizubehalten.

Interessenabwägung bei den Empfehlungen

Bei den Anforderungen an die Zugänge und an die Ausfahrten sind verschiedene Interessen gegeneinander abzuwägen. Es handelt sich dabei um die Verkehrssicherheit, die Nutzung des Grundeigentums, die Erschliessung und Überbaubarkeit der Grundstücke, der behindertengerechte Zugang, die Gewährleistung der Erschliessung durch die öffentlichen Dienste und das Erscheinungsbild des Strassenraumes, etc.



Da ein zentrales Ziel der Erschliessungsverordnung gemäss politischem Auftrag die Bereitstellung der Voraussetzungen zur Siedlungsentwicklung nach innen möglichst ohne Baulandverlust ist, wurde die Interessenabwägung vorstrukturiert und dem Interesse an der Innenentwicklung – unter Einhaltung der Verkehrssicherheit ein spezielles Gewicht beigemessen.

3. Ziele des Reformpaketes

Siedlungsentwicklung nach innen nicht behindern

- Die bestehenden Erschliessungsanlagen sollten in der Regel für die Erschliessung genügen. Bereits abgeschlossene Erschliessungsplanungen (Quartierpläne) sollen wenn immer möglich (d.h. in der Regel) nicht revidiert werden müssen.
Im Rahmen der Interessenabwägung ist der Aspekt der Siedlungsentwicklung nach innen (Erhöhung der Dichte mit Nutzenden) ein erhöhtes Gewicht beizumessen – stets unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit.

Berücksichtigung der Aspekte der Verkehrssicherheit

- (Neue) Erkenntnisse im Bereich der Verkehrssicherheit sind zu berücksichtigen.
- Es ist aufzuzeigen, wie und wo Spielräume mit der Flexibilisierung der Anwendung der Verordnungen unter Wahrung der Verkehrssicherheit vorhanden sind.
- Einen wichtigen Einfluss auf die Verkehrssicherheit haben die gefahrenen Geschwindigkeiten.

Berücksichtigung der veränderten übergeordneten Rechtslage

- Anpassung der Anforderungen an die Erschliessung aufgrund generell tieferen Geschwindigkeiten und den neuen Verkehrsregimes.
- Die neuen Anforderungen an die Notzufahrten sind zu berücksichtigen.
- Das Behindertengleichstellungsgesetz ist zu berücksichtigen.
- Abgleich mit neueren Erkenntnissen in den Fachnormen.

Bestimmungen aktualisieren

- Flexibilisierung durch differenzierte Bestimmungen.
- Es sind zeitgemässe Inhalte bereitzustellen.

Widersprüchliche Bestimmungen beseitigen/Zusammenführen zur Erschliessungsverordnung

- Es ist im Rahmen der erlasstechnischen Arbeiten zu prüfen, ob die drei Erlasse zweckmässigerweise zu einer «Erschliessungsverordnung» zusammengeführt werden sollen.
- Die Inhalte der drei Verordnungen sind zu koordinieren.

Beibehalten bewährter Regelungen

- Die Tabellen und Skizzen werden von Anwendern als sehr hilfreich wahrgenommen. Die Anhänge sind deshalb beizubehalten und entsprechend anzupassen sowie zu ergänzen.
- Aufgrund der ständigen und gefestigten Rechtsprechung sind bewährte Begriffe und Kriterien wenn immer möglich weiterhin zu verwenden.
- Die Kompetenzdelegation hinsichtlich dem Abstand von Mauern, Einfriedungen und Pflanzen an die Städte Zürich und Winterthur wird beibehalten (§ 265 PBG).

4. Revisionsvorschläge

Die Revisionsvorschläge sind mit grauem Hintergrund wie folgt dargestellt:

- Bestehende und übernommene Textpassagen in normaler Schrift
- Neue Formulierungen resp. Bestimmungen in fatter Schrift
- Zu löschende Bestimmungen in ~~durchgestrichener Schrift~~

4.1. Arbeitstitel «Erschliessungsverordnung»

Die gesamthafte Überprüfung der drei Erlasse Strassenabstandsverordnung, Verkehrssicherheitsverordnung sowie Zugangsnormalien erfolgten unter dem Arbeitstitel «Erschliessungsverordnung». Aus formeller Sicht gibt es verschiedene denkbare Varianten für den Umgang mit den drei zu revidierenden Erlassen. Diese können je einzeln (teil-)revidiert, zwei davon zusammengelegt oder alle drei zu einer einzigen Verordnung zusammengefasst werden.

Es wird im Rahmen der erlasstechnischen Arbeiten definitiv zu prüfen sein, ob die drei Erlasse formell zu einer Verordnung zusammengeführt werden sollen.

Im vorliegenden Schlussbericht wurde Augenmerk darauf gelegt, dass die fachtechnischen Empfehlungen auch bei einer je einzelfallweisen Revision der jeweiligen Erlasse verwendet werden können. Dies führt dazu, dass beispielsweise sowohl für den Regelungsgegenstand der Zugangsnormalien wie auch der Verkehrssicherheitsverordnung in den Handlungsempfehlungen je eine separate Bestimmung für den Umgang mit Erleichterungen/Ausnahmen aufgeführt ist. Bei einer zusammengefassten Erschliessungsverordnung wird es zweckmässig sein, im Allgemeinen Teil der Verordnung einen einzigen Erleichterungstatbestand zu schaffen. Der Schlussbericht mit Handlungsempfehlungen enthält zudem die nämlichen Regelungsgegenstände wie die drei bestehenden Erlasse. Es ist möglich, dass einzelne Themenbereiche gerade bei einer gesamtheitlichen Erschliessungsverordnung ersatzlos wegfallen (bspw. Regelungen an den Strassenbau von Groberschliessungsanlagen).

Es wird eine gesetzestechnische Aufgabe sein, sicherzustellen, dass die Kompetenzdelegation der Städte Zürich und Winterthur gemäss § 265 Abs. 3 PBG im gleichen Umfange beibehalten bleiben (insbesondere auch Strukturierung der Anhänge), sofern sich dies im Vernehmlassungsverfahren (erwartungsgemäss) weiterhin bestätigt.

4.2. Gliederung des Schlussberichts «Erschliessungsverordnung»

- A. Allgemeine Bestimmungen
- B. Anforderungen an Zugänge
- C. Anforderungen an die Verkehrssicherheit

D. Abstände von Mauern, Einfriedungen und Pflanzen**E. Anhänge**

- 1. Technische Anforderungen an Zugänge**
- 2. Technische Anforderungen an Ausfahrten**
- 3. Sichtweiten bei Ausfahrten und Knoten**
- 4. Sichtweiten an der Innenseite von Kurven**

Die Reformvorschläge sind nachfolgend im Bericht entsprechend den drei bisherigen Erlassenen Zugangsnormen, Verkehrssicherheitsverordnung und Strassenabstandsverordnung aufgelistet.

4.3. A. Allgemeine Bestimmungen inkl. Ausnahmen

4.3.1. Begriffe

Der Erschliessungsverordnung sind folgende Definitionen sowie Ausnahmetatbestände, die sich auf alle Bereiche beziehen (Erschliessung, Verkehrssicherheit und Strassenabstände) voranzustellen. Die Begriffe lehnen sich an die Bestimmungen der Zugangsnormen, der Strassenabstandsverordnung und Verkehrssicherheitsverordnung an und wurden präzisiert und ergänzt.

Von einigen Mitgliedern der Begleitgruppe wurde die Frage aufgeworfen, ob der Begriff der Strasse gemäss § 3 des Strassengesetzes (StrG) zu übernehmen sei.

Es hat sich gezeigt, dass der Begriff der Strasse gemäss § 3 StrG: „Zur Strasse gehören ausser den Flächen für den fliessenden und ruhenden öffentlichen und privaten Verkehr alle dem bestimmungsgemässen Gebrauch, der technischen Sicherung und dem Schutz der Umgebung dienenden Bauten und Einrichtungen,...“ zwar sehr umfassend ist, jedoch für die vorliegend wesentlichen Fragen der Strassengrenze etc, zu keiner Klärung beiträgt. Aus diesem Grunde ist eine direkte Übernahme dieser Definition nicht angemessen. Die Relevanz für die Strassengrenze wird im Rahmen der gesetzestechnischen Erarbeitung noch genau zu prüfen sein.

Weiter ist die Bezugsgrösse der Messweise des Strassenabstandes politisch zu klären.

Bankette – auch auf Privatgrundstücken – gehören konstruktiv zur Strasse. Sie stellen zudem das Lichtraumprofil der Strasse sicher. Die Frage nach der Strassengrenze ist zentral für die Messweise des Strassenabstandes. Teilweise sind Bankette bzw. Bankettabschlüsse jedoch nicht sichtbar.

Ist eine Strasse noch nicht dem Planungsrecht entsprechend ausgebaut, ist, sofern ein entsprechendes Projekt bereits besteht, die spätere Strassengrenze massgebend (§ 267 Abs. 1 und 2 PBG). Diese Bestimmung wurde durch die Rechtsprechung präzisiert. In der Begleitgruppe bestehen unterschiedliche Meinungen.

§ 2 Abs. 3 VSiv enthält eine Legaldefinition für die «Ausfahrt». An dieser soll weitgehend festgehalten werden. Die Begleitgruppe sprach sich dafür aus, dass der Aspekt der Anwenderfreundlichkeit des Erlasses höher zu gewichten sei, als die verkehrsplanerisch korrekte Bezeichnung der Situationen (bspw. Unterscheidung/Differenzierung Ausfahrten – Knoten), da eine rechtliche Differenzierung nicht notwendig ist (zur Knotendefinition vgl. VSS-Norm SN 640 250 Ziff. 5). Soweit zweckmässig, werden möglichst wenige und einheitliche Begriffe gewählt, verbunden mit einer entsprechenden Legaldefinition.

4.3.2. Ermessen

Den geltenden Erlassen liegen Anforderungen mit messbaren Grössen zugrunde. Geprüft wurde, ob vorab Ziele (Verkehrssicherheit, Innenentwicklung etc.) formuliert werden sollen und weitgehend auf messbare Kriterien zu verzichten sei. Messbare und zählbare Kriterien haben den Vorteil, dass diese einfach und ohne grosses Vorwissen anwendbar sind. Dies ist wichtig, da Anwender der Zugangsnormen, der Verkehrssicherheitsverordnung und der Strassenabstandsverordnung neben den kantonalen Amtsstellen, den kommunalen Bauverwaltungen und den Ingenieurbüros insbesondere auch Architekten und die Bauherrschaften sind, haben diese doch unter anderem die Auflagen zu Ausfahrten in den Baubewilligungen umzusetzen. Dennoch öffnen sich bei Bestimmungen mit minimalen und maximalen Anforderungen Spielräume für Ermessensentscheide, die unter Berücksichtigung der Verhältnisse im Einzelfall auszufüllen sind.

Eine besondere Beachtung ist der Geschwindigkeit der Verkehrsteilnehmer zu schenken. Normalerweise ist von der signalisierten Höchstgeschwindigkeit auszugehen. Die Geschwindigkeit ist jedoch von den Verkehrsteilnehmern stets den Umständen entsprechend anzupassen. Namentlich ist das Tempo den Besonderheiten von Fahrzeug und Ladung sowie den Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen gerecht anzupassen. Wo das Fahrzeug den Verkehr gefährden könnte, ist langsamer zu fahren und nötigenfalls anzuhalten (z.B. vor unübersichtlichen Stellen, vor nicht frei überblickbaren Strassenverzweigungen sowie vor Bahnübergängen). Art 32 Strassenverkehrsgesetz (SVG) wird in Art. 4 der Verkehrsregelnverordnung (VRV) noch verdeutlicht: Der Fahrzeugführer darf nur so schnell fahren, dass er innerhalb der überblickbaren Strecke halten kann; wo das Kreuzen schwierig ist, muss er auf halbe Sichtweite halten können. Je nach Strassenverlauf und Situation ist es nicht möglich mit der signalisierten Geschwindigkeit zu fahren, dies soll im Einzelfall ebenfalls berücksichtigt werden können (Erleichterungen), sofern die Verkehrssicherheit und die Notzufahrt gewährleistet ist.

4.3.3. Ausnahmen

Gemäss § 360 Abs. 3 PBG soll von Richtlinien und Normen nur aus wichtigen Gründen abgewichen werden. In den bestehenden Erlassen gibt es verschiedene Hinweise zu Ausnahmen von den Anforderungen. Von den Mitgliedern der Begleitgruppe wurde immer wieder auf die besonderen Verhältnisse, bei denen Ausnahmen möglich sein müssen, hingewiesen. Es wurde gewünscht, dass mehr Ausnahmeregelungen aufgenommen werden, da sich in der Praxis zeige, dass in rund 20% der zu beurteilenden Projekte besondere Verhältnisse vorliegen, die eine Ausnahme erfordern. Ausnahmen lassen sich jedoch nicht mit messbaren Kriterien umschreiben.

Entsprechend wurde eine Ausnahmeregelung formuliert, die weniger hohe Anforderungen als der allgemeine Ausnahmetatbestand von § 220 PBG beinhaltet. Ausnahmen sind zu begründen. Da in der Erschliessungsverordnung die Ausnahmeregelung vorangestellt wird, kann auf die einzelnen Bestimmungen weitgehend verzichtet werden. Aufzuheben sind

deshalb § 6 VSiv und § 2 Abs. 2 Zugangsnormalien. § 7 Zugangsnormalien beinhaltet ebenfalls eine Ausnahmeregelung, diese wird beibehalten, jedoch nicht in den allgemeinen Teil integriert.

4.3.4. Massnahmen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit

Insbesondere bei Ausnahmetatbeständen sind flankierende Massnahmen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit erforderlich. Denkbar sind z.B. «seitliche Einengungen» auf dem öffentlichen Grund, um einen Abstand zum Strassenrand zu erhalten und die Sicht bei einer Einfahrt zu ermöglichen. Es wird eine Bestimmung zur Kostentragung für diese Massnahmen vorgeschlagen. Eine entsprechende Bestimmung wäre in Bezug zu setzen bzw. abzugleichen mit der bestehenden Regelung des § 240 Abs. 2 PBG für Bauten und Anlagen, die ungewöhnlich starken Verkehr auslösen.

4.3.5. Behindertengleichstellungsgesetz und Schulwegsicherung

Gemäss § 22a VSiv sind bei der Projektierung und beim Bau von Strassen die im Anhang zur Verordnung aufgeführten Richtlinien und Normalien hinsichtlich der Bedürfnisse der Behinderten und Betagten zu berücksichtigen. Anhang 2 VSiv verweist auf die VSS-Norm SN 521 500/Behindertengerechtes Bauen, Ausgabe 1988. Heute ist bei der Projektierung des Strassenraumes (Erkennen der Verkehrsflächen, Wegführung, etc.) die VSS-Norm SN 640 075/Hindernisfreier Verkehrsraum zu berücksichtigen. Diese ist im Dezember 2014 in Kraft getreten. Im allgemeinen Teil ist in generell-abstrakter Weise auf die Bedürfnisse von Menschen mit Behinderung zu verweisen.

Die Schulwegsicherung stellt ebenfalls ein zentrales Anliegen mit direkter Auswirkung auf die Ausgestaltung der Strassenräume dar. Diesem Umstand soll mit dem ausdrücklichen Verweis auf die Bedürfnisse von Kindern Rechnung getragen. In Bezug auf die Ermittlung der konkreten Anforderungen an den Fussgängerschutz von Strassenabschnitten, soll konkret auch die Bedeutung als Schulweg und Fussgängerverbindung gewürdigt werden können. Dies ergibt sich aus der Behördenverbindlichkeit von kommunalen Verkehrsrichtplänen.

A. Allgemeine Bestimmungen

Anwendungsbereich (vgl. § 4 StrAV)

Diese Verordnung bezieht sich auf öffentliche und private Strassen, Wege und Plätze, Rad- und Fusswege, die nicht ausschliesslich privatem Gebrauch dienen; grundstücksinterne Strassen jedoch nur, soweit sie als gesetzliche Zufahrt Verwendung finden.

Begriffe

Verkehrssicherheit

Durch Bauten, Anlagen, Bepflanzungen und sonstige Grundstücknutzungen dürfen weder der Verkehr behindert oder gefährdet noch der Bestand und die Sicherheit des Strassenkörpers beeinträchtigt werden (vgl. § 240 Abs. 1 PBG).

Strassengebiet:

Bei Strassen, Wegen und Plätzen versteht sich das Strassengebiet einschliesslich der Fuss- und Radwegflächen und Bankette auf Privatgrund.

Messweise der Strassen- und Grenzabstände (vgl. § 5 StrAV):

Die Abstände bemessen sich ab der Strassen- und Weggrenze. Liegen besondere Verhältnisse vor, ist unabhängig von der Parzellengrenze, der effektive Ausbau der Strasse massgeblich. Ist eine Strasse noch nicht dem Planungsrecht entsprechend ausgebaut, ist, sofern ein entsprechendes Projekt bereits besteht, die spätere Strassengrenze massgebend.

Zugänge:

Zugänge sind Verbindungen von Grundstücken und den darauf bestehenden oder vorgesehenen Bauten und Anlagen mit dem hinreichend ausgebauten Strassennetz der Groberschliessung; nicht unter diesen Begriff fallen die vom Zugang zur Haustüre führenden Eingänge. (bisher § 1 Zugangsnormalien).

Ausfahrt:

Als Ausfahrt im Sinne dieser Verordnung gilt jede für die Benützung mit Fahrzeugen oder für Fussgänger bestimmte Verbindung zwischen einem Grundstück und einer Strasse bzw. die Verknüpfung von Wegen oder Strassen unter sich. (in Anlehnung an bisherigem § 2 Abs. 3 VSiv).

Ausfahrtstypen:

Die Ausfahrtstypen sind nach der verkehrlichen Funktion der Ausfahrten und Strassen gemäss Anhang 2 dieser Verordnung zu bestimmen.

Sichtbereiche:

Die Anforderungen an die Sichtbereiche bei Ausfahrten sind im Anhang 3 aufgeführt. Der Sichtbereich ist von Bauten, Anlagen und Pflanzen freizuhalten.

Lichtraumprofil:

Das Lichtraumprofil begrenzt den freien Raum, welcher zur sicheren und vollen Ausnützung der Verkehrsflächen notwendig ist. (bisher § 2 Abs. 2 VSiv).

Ausnahmen:

¹Bei besonderen Verhältnissen sind Abweichungen von den Anforderungen der Erschliessungsverordnung zulässig, wenn die Verkehrssicherheit auch mit anderen Mitteln gewährleistet ist.

²Abweichungen sind insbesondere zulässig aufgrund

- der örtlichen Verhältnissen (Topographie, Hanglagen, Kuppen etc.),
- der Interessen des Ortsbild-, Natur- und Heimatschutzes,
- bei reduzierten Geschwindigkeiten, bei Fussgängerzonen, Begegnungszonen sowie Tempo-30-Zonen,
- von neuen technischen Entwicklungen,
- von weiteren öffentlichen Interessen.

³Ausnahmen sind zu begründen.

Massnahmen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit:

Kann eine verkehrssichere Ausgestaltung nicht durch bauliche Massnahmen erreicht werden, kann die Verkehrssicherheit mittels anderweitigen Massnahmen gewährleistet werden. Die Kosten trägt der Eigentümer des Grundstückes, welches durch die Massnahmen erschlossen wird (Verursacher). Verbesserungen können unabhängig von Änderungsbegeh-

ren des Grundeigentümers angeordnet werden (vgl. § 358 PBG). Massnahmen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit müssen verhältnismässig sein.

Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen sowie von Kindern:

Anlagen im Anwendungsbereich dieser Verordnung sind so zu gestalten, dass sie auch für Menschen mit Behinderungen sowie Kindern zugänglich und verkehrssicher benützbar sind.

4.4. B. Anforderungen an Zugänge

In den Zugangsnormalien sind insbesondere die Ausbaubreiten der verschiedenen Strassentypen geregelt. Je nach Verkehrsbedeutung sind für eine genügende Erschliessung einstreifige Wege, zweistreifige Strassen ohne bzw. zweistreifige Strassen mit einseitigen oder beidseitigen Trottoirs erforderlich.

4.4.1. Wohneinheiten

Die Zugangsnormalien stellen auf Wohneinheiten ab. Dieses System hat sich bewährt und ist nach Ansicht der Begleitgruppe weiter anzuwenden. Andere Nutzungen in Wohneinheiten umzurechnen, ist in der Praxis bisweilen kompliziert und mit Ungenauigkeiten verbunden. Es wird zu prüfen sein, ob diesbezüglich gegebenenfalls eine Verwaltungsverordnung (Merkblatt/Leitfaden) erstellt werden soll.

Die Abklärungen haben gezeigt, dass sich die heute bestehenden Feinerschliessungsanlagen zur Erschliessung von zusätzlichen Wohneinheiten eignen. Aus diesem Grund werden bei allen Zugangsarten die Wohneinheiten teilweise deutlich angehoben. Dadurch wird eine Siedlungsentwicklung nach innen ermöglicht, ohne dass den Privaten oder Gemeinden Kosten entstehen. Sollte ein örtlicher Ausbau mit Ausweichstellen erforderlich werden, können diese gegebenenfalls auch im Grenzbereinungsverfahren, als Gemeinschaftsanlagen oder mit Dienstbarkeiten auf Privatgrund erstellt werden.

Die Anzahl der Wohneinheiten wird bei allen Zugangsarten deutlich angehoben (vgl. nachfolgend Varianten 1 und 2).

Im Geographischen Informationssystem des Kantons Zürich (<http://maps.zh.ch>) besteht ein Layer zu den Güteklassen des öffentlichen Verkehrs. Dieser Layer basiert auf der kantonalen «Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen», die von den Behörden und den Gerichten bei der Beurteilung der ÖV-Anbindung regelmässig angewendet wird. Gemäss Rechtsprechung gelten die Güteklassen A – C als gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Diese Güteklassen werden nur im Siedlungsgebiet, in welchem eine bauliche Tätigkeit erwünscht ist, erreicht. Auf die zusätzliche Anforderung der «dichten Bebauung» wie sie im § 6 Abs. 2 der geltenden Zugangsnormalien verlangt wird, kann deshalb verzichtet werden. Den Gemeinden soll ermöglicht werden, dass sie sich bei einer Abstimmung von Siedlung und Verkehr unter Berücksichtigung der Güteklassen des öffentlichen Verkehrs sowie der Steuerung des Verkehrsaufkommens mittels Parkplatzregelung an den höheren Werten Wohneinheiten gemäss Anhang orientieren können. Die Implementierung eines entsprechenden Mechanismus ist der politischen Diskussion zuzuführen.

§ 7 Zugangsnormen beinhaltet eine Ausnahmeregelung. Diese wird, da sie thematisch zu den Zugängen gehört, bewusst nicht in den allgemeinen Teil integriert. Wird der zulässige Anwendungsbereich einer Zugangsart in einem funktionellen Teil überschritten, ist in diesem Abschnitt die nächste, leistungsfähigere Zugangsart zu wählen, es sei denn, es könne der Nachweis erbracht werden, dass aufgrund der besonderen örtlichen Gegebenheiten die Wahl der leistungsschwächeren Art zu keiner Verschlechterung führen wird. Der zweite Satzteil in § 7 Zugangsnormen gibt unter anderem in verkehrsarmen Siedlungen etc. die Möglichkeit diese speziellen Verhältnisse zu berücksichtigen, ohne dass dazu eine ausdrückliche Ausnahmegewilligung erforderlich ist. Es wird empfohlen den Wortlaut des § 7 Zugangsnormen im Teil B beizubehalten.

4.4.2. Sicherheit für den Fussverkehr

Heute stellen die Zugangsnormen für die Anforderungen an die Strassenquerschnitte allein auf die Anzahl der angeschlossenen Wohneinheiten ab. Daneben hat aber auch das Verkehrsregime einen grossen Einfluss auf die Strassenbreiten bzw. auf die Anforderungen des Fussgängerschutzes. Wo die Verkehrsorientierung wesentlich und der Verkehr gross ist und Verkehrsteilnehmer mit sehr unterschiedlichen Geschwindigkeiten miteinander in Berührung kommen, erfordert die Sicherheit eine physische Trennung der Verkehrstypen. Die Trennung der Verkehrswege ist umso deutlicher zu markieren, je grösser die Geschwindigkeitsdifferenz der Benutzer ist.

Gestaltungs- und Verkehrsberuhigungsmassnahmen bezwecken durch die Reduktion des Geschwindigkeitsniveaus eine globale Erhöhung der Sicherheit für alle Benutzer (Fussgänger, Velofahrer, Autofahrer). Ist die Verkehrsorientierung im öffentlichen Raum weniger bedeutend und sind das Verkehrsvolumen und die Geschwindigkeitsunterschiede zwischen den verschiedenen Strassenbenützern gering, ist eine Verkehrsmischung möglich. Dies ist platzsparend, ermöglicht eine bemerkenswerte Flexibilität bei der Nutzung, schafft mehr Möglichkeiten zur Qualitätsverbesserung des öffentlichen Raumes und garantiert eine gute, spontane Respektierung der Massnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung.

Für den Fussgängerschutz sind die effektiv gefahrenen Geschwindigkeiten von zentraler Bedeutung. Unter anderem haben sich schmalere Strassenquerschnitte mit einem überfahrbaren Randabschluss (Höhe 3 cm), abgegrenzte Fussgängerbereiche in der Praxis bewährt. Ein ähnliches Ergebnis bringen auch auf der Strasse aufgemalte Längsstreifen für Fussgänger. Die Aufmerksamkeit der Autofahrer steigt bei der Überfahrt des Wassersteines bzw. der gelben Markierung und die Geschwindigkeit wird gesenkt.

Bei der Ausgestaltung des Fussgängerschutzes ist darauf zu achten, dass diese Fläche als Gehbereich erkennbar ist. In der Regel ist deshalb ein Höhenunterschied zwischen der Fahrbahn und dem Gehbereich vorzusehen (vgl. VSS-Norm SN 640 242 Definition Trottoir sowie SN 640 075 / Hindernisfreier Verkehrsraum).

4.4.3. Einstreifige Wege und Ausweichstellen

Gemäss den geltenden Zugangsnormen können mit einstreifige Zufahrtswegen 10 Wohneinheiten erschlossen werden, bzw. 30 Wohneinheiten bei einer guten Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr. Die VSS-Norm SN 640 045 geht bei einstreifigen Strassen von deutlich höheren Verkehrskapazitäten aus. Gemäss VSS-Norm kann ein einspuriger Zufahrtsweg bis zu 50 Fahrzeuge in der Stunde bewältigen.

Werden mehr Wohneinheiten durch einspurige Zufahrtswegen erschlossen, so kann es zu Wartezeiten kommen. Diese Wartezeiten bewegen sich im akzeptablen Bereich. Bei einer Länge von 80 m und einer Geschwindigkeit von 20 km/h ist z.B. mit Wartezeiten bis rund 20 Sekunden zu rechnen. Dies scheint vertretbar, da Kreuzungsfälle gemäss Statistik aber auch aufgrund eines ähnlichen Fahrverhaltens in Wohnquartieren (in den Stosszeiten am Morgen aus den Wohnquartieren weg und am Abend zurück) selten auftreten.

Einstreifige Zufahrtswege müssen, wenn sie nicht überschaubar sind, für die Begegnungsfälle entsprechende Ausweichstellen aufweisen. Erfordert die geordnete Verkehrsabwicklung, in Ergänzung zu den Anforderungen gemäss Anhang 1, die Anordnung von Ausweichstellen, werden deren Lage und Gestaltung je nach Länge des Zuganges, dem zu erwartenden Verkehr und den örtlichen Verhältnissen festgelegt (§ 9 Zugangsnormalien). Es wird empfohlen auf ein minimales bzw. maximales Abstandsmass (in m) zwischen den Ausweichstellen zu verzichten, da dies von den Verhältnissen abhängt.

4.4.4. Groberschliessungen mit Strassenanlagen

Welche Strassen Groberschliessungsanlagen sind, wird im Richtplan definiert. Es wird im Rahmen der Revision der vorliegenden Erlasse detailliert zu prüfen sein, ob sich eine Erschliessungsverordnung auf Anlagen der Feinerschliessung beschränken soll (Regelungsgegenstand; Geltungsbereich) respektive in wieweit sie auch für Anlagen der Groberschliessung (sinngemäss) anwendbar ist (Geltungsbereich; Adressatenkreis). Der zur Klärung und Vollständigkeit im Anhang (einstweilen noch) aufgeführte Hinweis auf Zugänge (inkl. nutzungsorientierte Sammelstrassen) und Quartierstrassen (Zufahrtsweg, Zufahrts- und Erschliessungsstrasse) dient der Vollständigkeit und um die Systematik der Klassierung aufzuzeigen.

4.4.5. Bestimmungen

Unter dem Begriff der «öffentlichen Dienste» sind sowohl die Feuerwehr, die Sanität, das Entsorgungswesen und der Unterhaltsdienst etc. zu verstehen.

Eine verkehrspolizeiliche Massnahme ist z.B. die Betriebsform des Einbahnsystemes.

Die §§ 1 und 2 Abs. 2 Zugangsnormalien werden in den allgemeinen Teil integriert. Die §§ 3 und 4 Zugangsnormalien werden zusammengefasst und sprachlich leicht angepasst.

Dies führt zu folgenden Empfehlungen:

Allgemein (§ 2 Zugangsnormalien):

Zugänge haben die Bestimmungen des Planungs- und Baugesetzes (PBG), wie diejenigen über die Verkehrssicherheit und die Gestaltung zu erfüllen und die Bedürfnisse **von mobilitäts- und sehbehinderten Menschen, Kindern sowie der öffentlichen Dienste** sind gebührend zu berücksichtigen.

Notzufahrt (§ 3 Zugangsnormalien):

¹Jeder Zugang ist mindestens als Notzufahrt auszugestalten, **die den Einsatz öffentlicher Dienste jederzeit gewährleistet.**

²Die Notzufahrt besteht in einem Zufahrtsweg oder einem entsprechend ausgestalteten tragfähigen Fahrstreifen.

³Zugänge sind so nahe an die zu erschliessenden Grundstücke bzw. Bauten und Anlagen heranzuführen, dass ein wirksamer Einsatz der öffentlichen Dienste möglich ist.

⁴Auf eine Notzufahrt kann verzichtet werden, soweit der Notfalleinsatz der öffentlichen Dienste anderweitig gewährleistet ist.

Zugangsarten

Festlegungen

Grundsätzliches (§ 5 Zugangsnormalien):

¹Es wird zwischen folgenden Zugangsarten unterschieden:

- a. Zufahrtsweg,
- b. Zufahrtsstrasse,
- c. Erschliessungsstrasse,
- d. nutzungsorientierte Sammelstrasse.

²Die technischen Anforderungen sind im **Anhang 1 zur Erschliessungsverordnung** geregelt.

Festlegung der Zugangsart (§ 6 Zugangsnormalien):

¹Die Festlegung der Zugangsart erfolgt nach dem voraussichtlichen Verkehrsaufkommen aufgrund der Nutzung mit Wohneinheiten gemäss den Anwendungsbereichen im **Anhang 1**. Die Auswirkungen von anderen Nutzungen werden in Wohneinheiten umgerechnet.

²Wird der zulässige Anwendungsbereich einer Zugangsart in einem funktionellen Teil überschritten, ist in diesem Abschnitt die nächste, leistungsfähigere Zugangsart zu wählen, es sei denn, es könne der Nachweis erbracht werden, dass aufgrund der besonderen örtlichen Gegebenheiten die Wahl der leistungsschwächeren Art zu keiner Verschlechterung führen wird.

³Für Bauten und Anlagen mit grossem Verkehrsaufkommen, wie grosse Dienstleistungs- und Gewerbebetriebe, Industrieanlagen und Grossparkanlagen, werden die Anforderungen an die Zugänglichkeit im Einzelfall festgelegt.

⁴Verkehrspolizeilichen Massnahmen ist Rechnung zu tragen.

⁵Bei einer Abstimmung von Siedlung und Verkehr in der kommunalen Bau- und Zonenordnung können die Grenzwerte unter Berücksichtigung der Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln sowie der Steuerung des Verkehrsaufkommens mittels Parkierungsregelung bis zu den angegebenen Wohneinheiten gemäss Tabelle im Anhang 1 erhöht werden.

Einbahnsysteme (§ 8 Zugangsnormalien):

Wird in begründeten Fällen die Betriebsform des Einbahnsystems gewählt, werden die Ausbaugrössen besonders festgelegt.

Ausweichstellen (§ 9 Zugangsnormalien):

Erfordert die geordnete Verkehrsabwicklung, in Ergänzung zu den Anforderungen gemäss Anhang 1, die Anordnung von Ausweichstellen, werden deren Lage und Gestaltung je nach der Länge des Zugangs, dem zu erwartenden Verkehr und den örtlichen Verhältnissen festgelegt.

Geringere Anforderungen (§ 11 Zugangsnormalien):

Wenn aufgrund der Verhältnisse des Einzelfalls wichtige Gründe bestehen, können unter Vorbehalt der Notzufahrt sowie der Verkehrssicherheit geringere Anforderungen gestellt werden, insbesondere:

- a. bei steilen Hanglagen,
- b. im Interesse von Objekten des Natur- und Heimatschutzes,

- c. bei landwirtschaftlichen Heimwesen,
- d. bei gemeinschaftlichen Parkierungslösungen,
- e. bei separat geführter Rad- oder Fusswegerschliessung,
- f. bei einer Siedlungsentwicklung nach innen in bereits überwiegend überbautem Siedlungsgebiet,
- g. bei Fussgängerzonen, Begegnungszonen sowie Tempo-30-Zonen.

Vor § 12 Zugangsnormen ist die Überschrift Verkehrsberuhigung zu streichen bzw. durch „Strassenraumgestaltung“ zu ersetzen.

(§ 12 Zugangsnormen):

¹Zugänge können in der Weise erstellt werden, dass Verkehrsführung und bauliche Gestaltung die Fahrzeuglenker zu zurückhaltender Fahrweise zwingen. **Es kann dazu örtlich von den technischen Anforderungen gemäss Anhang 1 abgewichen werden.**

²~~Das Strassenverkehrsrecht und die Anforderungen an die Notzufahrt und die Festlegungen über die Trennung des Fussgänger- und Fahrverkehrs~~ **bleiben vorbehalten.**

Unterirdische oder überdeckte Anlage des Zugangs (§ 13 Zugangsnormen):

¹Wird der Zugang unterirdisch geführt oder überdeckt, sind eine ausreichende Belichtung und Belüftung sowie die Zugänglichkeit für die öffentlichen Dienste zu gewährleisten.

²Fussgänger- und Fahrverkehr sind zu trennen.

4.5. Anhang 1, Technische Anforderungen an Zugänge

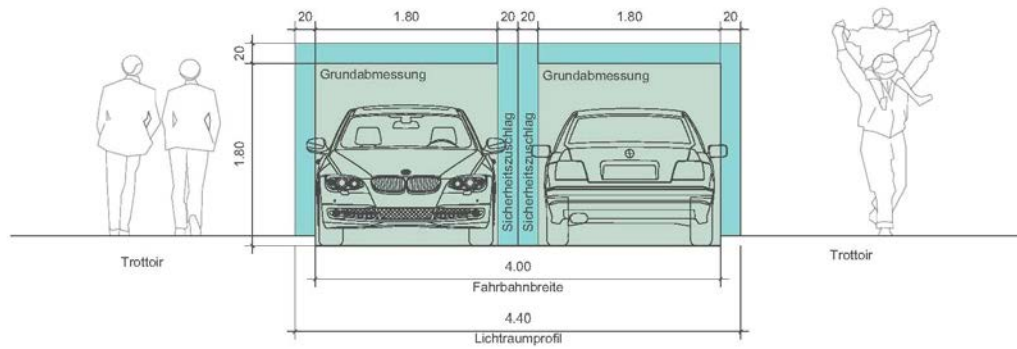
Dieser Anhang regelt die technischen Anforderungen an Zugänge. Es wurden zwei Varianten diskutiert. Die Variante 1 basiert auf den heutigen Bestimmungen zu den Fahrbahnbreiten und zum Fussgängerschutz. In der Variante 2 sind bei Zufahrtsstrassen im oberen Bereich (bis 300 bzw. 600 Wohneinheiten) unter gewissen Bedingungen gemäss der Strassenverkehrsgesetzgebung Mischverkehrsflächen möglich.

Die Wohneinheiten wurden, wie erwähnt, bei beiden Varianten deutlich erhöht. Bei nutzungorientierten Sammelstrassen werden aus Gründen der Sicherheit meist zwei abgesetzte Trottoirs erstellt. Dies ist auch weiterhin möglich.

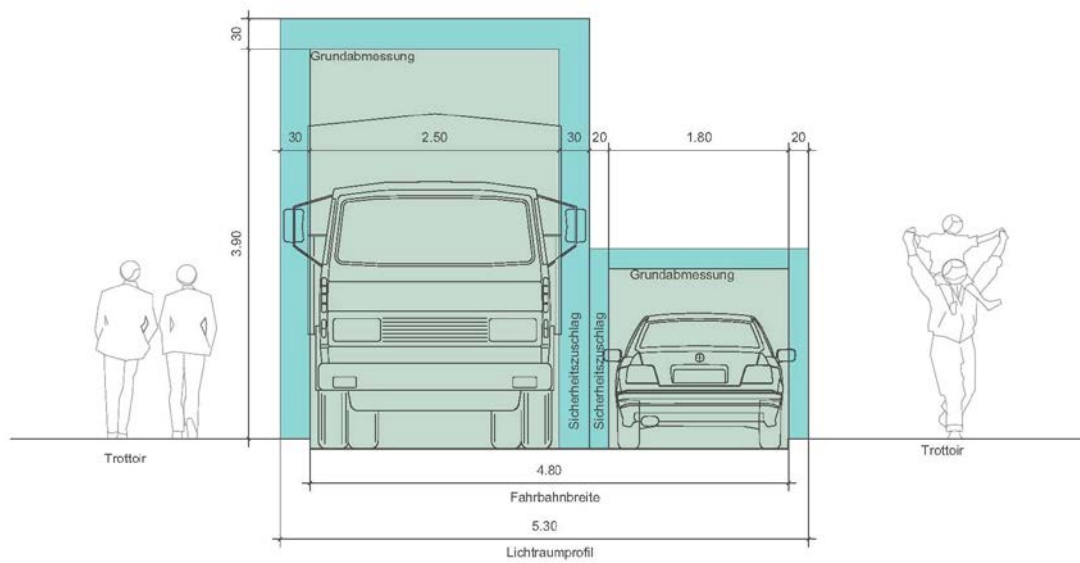
Bei den (verkehrsorientierten) Sammelstrassen handelt es sich um Anlagen der Groberschliessung. Sie werden – da im bisherigen Anhang ausgewiesen – einstweilen ebenfalls noch aufgeführt. Es wird im Rahmen der weiteren erlasstechnischen Arbeiten sowie im Vernehmlassungsverfahren zu prüfen sein, ob sich ein zukünftiger Anhang einzig auf Anlagen der Feinerschliessung beschränken soll.

Basierend auf der VSS-Norm SN 640 201 wurde der Platzbedarf für verschiedene Begegnungsfälle überprüft.

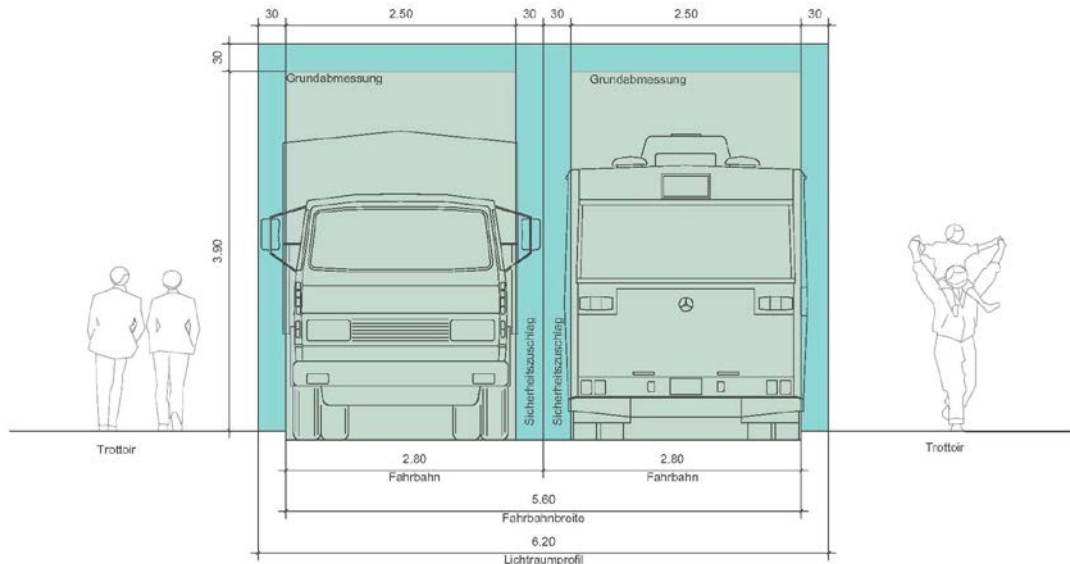
Es ergeben sich gestützt auf diese Tatsachen nachfolgende Fahrbahnbreiten für Begegnungsfälle:



Fahrbahnbreite 4.00 m: PW-PW bei 20 km/h



Fahrbahnbreite 4.80 m: LW-PW bei 20 km/h



Fahrbahnbreite 5.60 m: LW/LW bei 20 km/h

Die oben erwähnte VSS-Norm befindet sich aktuell in der Überarbeitung. In der Begleitgruppe wurde teilweise die Meinung vertreten, dass die Grundabmessungen der Personen- und Lastwagen nach oben korrigiert werden (je 5 cm), d.h. in der VSS-Norm den tendenziell grösser werdenden Fahrzeugen Rechnung getragen wird. Gemäss Art. 94 der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS; 741.41) dürfen Lastwagen maximal 2.55 m breit sein, klimatisierte Lastwagen 2.60 m.

Bei den im Anhang ausgewiesenen Fahrbahnbreiten (vgl. nachfolgend: 4.5.1) handelt es sich um Bandbreiten. Die Fahrbahnmindestbreiten wurden bewusst im Antrag nicht angehoben, da dies dazu führen würde, dass Strassen die gemäss den damals rechtskräftigen Quartierplänen erstellt wurden nun überarbeitet werden müssten. Dies würde gerade bei den Strassentypen des Zufahrtsweges sowie teilweise der Zufahrtsstrassen eine Flut von Quartierplanverfahren auslösen und dem politischen Auftrag diametral zuwider laufen. Bei engen Strassenquerschnitten muss für Kreuzungsmanöver die Geschwindigkeit den Verhältnissen angepasst werden, die Verkehrssicherheit ist dadurch gewahrt. Dies ist insbesondere in Quartierstrassen teilweise erwünscht. Die Kreuzungsfälle müssen nicht auf der gesamten Länge der Strasse möglich sein, bei Bedarf können Ausweichstellen erstellt werden.

Bei Zufahrtsstrassen im oberen Bereich, Erschliessungs- und Sammelstrassen in Wohnquartieren ist mit dem Begegnungsfall LW/PW zu rechnen. Bei Erschliessungs- und Sammelstrassen, bei denen die Verkehrsabwicklung im Vordergrund steht, müssen die Begegnungsfälle mit erhöhten Geschwindigkeiten stattfinden können, weshalb die Ausgestaltung in den oberen Bandbreiten anzustreben ist. Bei den gleichen Strassen in Gewerbe- und Industriezonen ist aufgrund des Begegnungsfalles LW/LW die minimale Fahrbahnbreite von 6.10 m erforderlich.

Diese Frage wird noch politisch und im Rahmen des Mitwirkungs- und Vernehmlassungsverfahrens zu diskutieren sein. Allenfalls wird zu prüfen sein, inwieweit eine Differenzierung zwischen neu zu planenden sowie bestehenden Anlagen erfolgen könnte. Die aufgeführten Bandbreiten lassen breitere Strassen bei Neuanlagen aber ohnehin zu.

Im Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung nach innen ist zu berücksichtigen, dass mit einer Erhöhung der Nutzungsdichte auch der Veloverkehr ansteigt. Die Begleitgruppe beantragt für die Zufahrtswege eine namhafte Erhöhung der Wohneinheiten. Es wird im Rahmen der Verordnungserarbeitung für die politische Entscheidungsfindung aufzuzeigen sein, wie die Verkehrssicherheit (insb. Kreuzungen PW-Velo) auch bei schmalen Strassenbreiten und der mit der Erhöhung von Wohneinheiten zu erwartenden Zunahme des Veloverkehrs sichergestellt werden kann. Die Richtlinie «Anlagen für den leichten Zweiradverkehr des Kantons Zürich», Ausgabe 2012, enthält bei Einbahnstrassen mit Radfahrern im Gegenverkehr für Sammelstrassen Empfehlungen für die Strassenbreite.

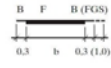
Die heute bestehenden Fahrbahnbreiten lassen in einem überwiegenden Teil der Fälle ohne Ausbau der Strassen eine Siedlungsentwicklung nach innen zu. Teilweise wird es bei einstreifigen Strassen zu häufigeren Kreuzungsfällen kommen. Die daraus resultierenden Wartezeiten im Begegnungsfall sind jedoch vertretbar (vergleichbar zu Wartezeiten bei Lichtsignalanlagen). Die Erstellung von Ausweichstellen richtet sich nach § 9.

Auf eine Herabsetzung der Breite der Trottoirs auf 1.5 m wird bewusst verzichtet, da davon auszugehen ist, dass bei Gebieten die gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sind, der Langsamverkehr zunehmen wird.

4.5.1. Gegenüberstellung der zwei Varianten

Variante 1

Bei nutzungsorientierten Sammelstrassen sind die minimalen bzw. maximalen Fahrbahnbreiten so zu definieren, dass in Wohnquartieren eine Mindestbreite von 5 m und ein Trottoir zu erstellen ist. In Industrie- und Gewerbebezonen ist die Fahrbahn im Normalfall 6.10 m breit, sodass zwei Lastwagen kreuzen können.

Zugangsarten	Anwendungs- bereiche Nutzung WE	Ausbaugrössen Fahrbahn			Ausbaugrössen Querschnitt	Massgebender Begegnungsfall	Bemerkungen
		R min m'	LH min m'	Breite b m'			
Zufahrtsweg	bis 50 (100*)	5.00 (10.00 +)	4.50	3.00-3.50 ++		PW/RF	– in speziellen Fällen evtl. verbreitertes Bankett als Fussgängerstreifen oder Trottoir – bei Stichstrassen ist Kehrmöglichkeit notwendig (evtl. durch rechtliche Sicherung auf Privatgrund)
Zufahrtsstrasse	bis 150 (300*)	10.00	4.50	4.00-4.75 ++		PW/PW	
	bis 300 (600*)	10.00	4.50	4.50-6.10 +++		LW/PW	– evtl. Trottoir beschränkt – evtl. Trennstreifen, Breite nach örtlichen Verhältnissen, Grünstreifen mindestens 1.5 m – bei Stichstrassen ist Kehrplatz notwendig
Erschliessungsstrasse	bis 600 (1200*)	15.00	4.50	4.50-6.10 +++		LW/PW	
nutzungsorientierte Sammelstrasse	bis 1200 (2400*)	20.00	4.50	5.00-6.10 +++			
verkehrsorientierte Sammelstrasse				größer als 5.50			

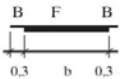
* in dichter Bebauung sofern mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erschlossen.
Abstimmung Siedlung - Verkehr gemäss § xx

+ je nach Nutzung für Feuerwehr
++ Ausweichstellen gemäss § xx
+++ bei Gewerbe- und Industriezonen
Fahrbahnbreite mind. 6.10 m (LW/LW)

Variante 2

Bei dieser Variante besteht eine grössere Flexibilität bei den Zufahrtsstrassen im höheren Bereich, da mit einer entsprechenden Strassengestaltung Mischverkehrsflächen möglich sind. Dort, wo in bestehenden Gebieten bereits enge Verhältnisse bestehen, kann – stets unter Wahrung der Verkehrssicherheit – allenfalls auf einen Fussgängerschutz verzichtet werden. Der Fussgängerschutz kann in diesen Fällen durch eine Signalisation Tempo-30-Zone oder Begegnungszone oder aber durch ein Betriebs- und Gestaltungskonzept erreicht werden. In Neubaugebieten sollte aber ein Fussgängerschutz stets gebaut werden.

Auch bei dieser Variante ist es möglich bei Zufahrtswegen und Zufahrtsstrassen Trottoirs zu erstellen. Bei Erschliessungsstrassen ist im Normalfall an ein- oder allenfalls an beidseitigen Trottoirs festzuhalten.

Zugangsarten	Anwendungs- bereiche Nutzung WE	Ausbaugrössen Fahrbahn			Ausbaugrössen Querschnitt	Massgebender Begegnungsfall	Bemerkungen
		R min m'	LH min m'	Breite b m'			
Zufahrtsweg	bis 50 (100*)	5.00 (10.00 +)	4.50	3.00-4.00 ++		RW/RF	– Höchstgeschwindigkeit Tempo-30 – Mischverkehrsflächen oder Fussgängerschutz teilweise befahrbar – bei Stichstrassen ist Kehrmöglichkeit notwendig (evtl. durch rechtliche Sicherung auf Privatgrund)
Zufahrtsstrasse	bis 150 (300*)	10.00	4.50	4.00-5.75		PW/PW	
	bis 300 (600*)	10.00	4.50	6.00-7.50 +++ ++++		LW/PW	– evtl. Trottoir statt Mischverkehrs- flächen insbesondere bei Bedeu- tung als Fusswegverbindung oder Schulweg
Erschliessungs- strasse	bis 600 (1200*)	15.00	4.50	4.50-6.10 ++++		LW/PW	– evtl. Trottoir beidseitig – bei Stichstrassen ist Kehrplatz notwendig
nutzungsorientierte Sammelstrasse	bis 1200 (2400*)	20.00	4.50	5.00-6.10 ++++		LW/PW LW/LW	
verkehrsorientierte Sammelstrasse				grösser als 5.50			

* in dichter Bebauung sofern mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erschlossen.
Abstimmung Siedlung - Verkehr gemäss § xx

+ sofern Notzufahrt für Feuerwehr
++ Ausweichstellen gemäss § xx
+++ jährl. Fussgängerschutz
++++ bei Gewerbe- und Industriezonen
Fahrbahnbreite mind. 6.10 m (LW/LW)

4.5.2. Vergleich der Varianten

	Variante 1	Variante 2
Erhöhung Wohneinheiten	Bestehende Strassen genügen für mehr Wohneinheiten	Bestehende Strassen genügen für mehr Wohneinheiten
Trottoir	Ab Zufahrtsstrassen im höheren Bereich (300/600 WE) erforderlich	Ab Erschliessungsstrassen (600/1200 WE) erforderlich, bei Zufahrtsstrassen mit Geschwindigkeitsanordnungen wird der Fussgängerschutz gewährleistet
Geschwindigkeit	Einstreifige Strassen mit vielen Zugängen bzw. unübersichtlichen Verhältnissen führen zu	Einstreifige Strassen mit vielen Zugängen bzw. unübersichtlichen Verhältnissen führen zu reduzierten



	reduzierten Geschwindigkeiten	Geschwindigkeiten
		Bei Anordnung einer Langsamfahrzone kann teilweise auf die Anordnung eines Fussgängerschutzes verzichtet werden.
Zielerreichung	Aufzonungen bis zur Verdoppelung des Nutzungsmasses sind bei allen Erschliessungen möglich. Bei Zufahrtswegen und Zufahrtsstrassen ist eine Erhöhung der WE auf 200 – 500 % möglich	Aufzonungen bis zur Verdoppelung des Nutzungsmasses sind bei allen Erschliessungen möglich. Bei Zufahrtswegen und Zufahrtsstrassen ist eine Erhöhung der WE auf 200 – 500 % möglich.

4.5.3. Empfehlung zu den Varianten 1 und 2

Zur Frage welche Variante zu priorisieren ist, konnte sich keine einheitliche Meinung der Begleitgruppe herausbilden.

4.5.4. Weitere technische Anforderungen

Im Anhang „Technische Anforderungen an Zugänge“ sind zudem Anpassung an die Weisung der Gebäudeversicherung Zürich (GVZ) betreffend Zugänge für die Feuerwehr sowie bezüglich des Gesamtgewichtes und die neuen Gebäudehöhen gemäss den geltenden VKF-Brandschutznorm vorzunehmen. Die 3 m breiten Strassen weisen gemäss den technischen Anforderungen der geltenden Zugangsnormalien beidseits ein Bankett von je 0.3 m Breite auf, oder aber diese Flächen sind in der Fahrbahn zugeschlagen. Zudem lässt auch die Weisung der GVZ bei der Breite Ausnahmen zu (Breite minimal 3 m). Die Anforderungen werden somit auch bei Zufahrtswegen erfüllt. Die Tragfähigkeit bei Notzufahrten ist von 16 t auf 18 t zu erhöhen. Im Übrigen gelten die Richtlinien für Feuerwehrzufahrten.

Erreichbarkeit

Gebäude bis 11 m Gesamthöhe, ohne Bauten mit starker Personenbelegung:

Abgewinkelte Distanz vom Zugang bis Gebäudeeingang = max. 80 m

Gebäude mit 11 – 30 m Gesamthöhe, sämtliche Bauten mit starker Personenbelegung (z. B. Spitäler, Schulhäuser, Warenhäuser, Theater):

Abgewinkelte Distanz vom Zugang bis Gebäudeeingang = max. 60 m

Sofern kein Sicherheitstreppenhaus vorhanden ist, muss eine gesamte Längsfassade vom Zugang aus für fahrbare Rettungsgeräte erreichbar sein;

Abstand von der Fassade: max. = 8m, min. = 3.5 m

Im Übrigen gelten die Richtlinien für Feuerwehrzufahrten.

Allgemeine Bemerkungen

- Im Einmündungsbereich Gestaltung nach Verkehrssicherheitsverordnung

- Bei örtlicher Einengung: b min. 3.0 m, sofern die erforderliche Fahrgeometrie für Lastwagen (Feuerwehr) und genügende Sicht gewährleistet sind
- Anstelle von Banketten Verbreiterung der Fahrbahn um das entsprechende Mass zulässig
- Tragfähigkeit bei Notzufahrt mindestens für Fahrzeuge von **18 t Gesamtgewicht**

4.5.5. Bankette

Überprüft wurde auch die geltende Regelung zu den Banketten. Die Bankette sind heute teilweise der Fahrbahn zugeschlagen, auf öffentlichem Grund neben der Fahrbahn oder in einzelnen Gemeinden auf Privatgrund angeordnet. Ob Bankette ausgestaltet werden, ist nicht eine Frage der Erschliessung sondern eine konstruktive Frage des Strassenraumes. Anstelle der Bankette ist, wie bei den geltenden Zugangsnormen, auch in Zukunft eine Verbreiterung der Fahrbahn um das entsprechende Mass zulässig. Jede präzise Regelung der Bankette würde zu Erschliessungsmängeln mit Sanierungsbedarf führen, aus diesem Grunde wurde bewusst auf Anpassungen verzichtet.

4.5.6. Wendemöglichkeit bei Stichstrassen

Die Überprüfung hat ergeben, dass bei den Wendeanlagen bei Stichstrassen kein Handlungsbedarf besteht. Heute ist bei Stichstrassen eine Kehrmöglichkeit (evtl. durch rechtliche Sicherung auf Privatgrund) oder bei Zufahrtsstrassen im höheren Bereich und bei Sammelstrassen ein Kehrplatz erforderlich. Geprüft wurde, ob allenfalls ein Maximalmass für den Abstand zwischen Wendemöglichkeit und Stichstrassenende erforderlich ist. Von der Nennung einer Maximaldistanz kann abgesehen werden. Da keine genauen Abmessungen definiert sind, kann die Dimensionierung der Wendeplätze den Verhältnissen entsprechend verlangt werden. Zwingend müssen Kehrplätze die Möglichkeit zum Wenden von Lastwagen (Bsp. Kehrtraktor) aufweisen. Insgesamt ist kein Revisionsbedarf ersichtlich. Die Regelungen haben sich bewährt und lassen eine situationsgerechte Lösung zu. Es bestehen wie unter 4.5 aufgezeigt abweichende Masse zwischen der VSS-Norm SN 640 201 und Art. 94 VTS.

4.5.7. Groberschliessungsanlagen und Regelungen zu Fuss- und Radwegen

Die Zugangsnormen beinhalten Ausbaugrößen für Sammelstrassen sowie für Fuss- und Radwege. Auch bezogen auf diese Groberschliessungsanlagen besteht kein Änderungsbedarf, wobei noch zu prüfen sein wird, ob Groberschliessungsanlagen weiterhin in einer Erschliessungsverordnung abzubilden sind. Die Ausbaugrößen in der Bestimmung haben insbesondere bei Quartierplanverfahren eine Relevanz, entsprechend werden sie beibehalten. Eine Übernahme der Richtlinie für Anlagen für den leichten Zweiradverkehr des Kantons Zürich rechtfertigt sich nicht, da auch Gemeinden Fuss- und Radwege erstellen. Zudem widersprechen die Vorgaben zum Trennstreifen zwischen Fuss- und Radwegen dem Ziel der Vermeidung von Baulandverlust. Hier besteht jedoch ein Widerspruch zu den fachtechnischen Vorgaben gemäss VSS-SN 640 075, die grundsätzlich eine Trennung zwischen Rad- und Fusswegen verlangt.

Ergänzende Anlagen	Fussweg		2,50	2,00-2,50
	Radweg	10,00	2,50	2,50-3,00
	Rad- und Gehweg	10,00	2,50	3,00-4,00

Abkürzungen:

PBG = Planungs- und Baugesetz
WE = Wohneinheiten bzw. umgerechnete
Auswirkungen anderer Nutzungen
R = Radius in der Achse

LH = Lichte Höhe
B = Bankett
F = Fahrbahn
FGS = Fussgängerschutzstreifen
T = Trottoir

	FG / RS RS / RS	- bei örtl. Einengung b min. 1,50 m'
	RF / RF	- bei örtl. Einengung b min. 2,00 m' - bei Einbahnverkehr b = 2,0-2,5 m'
		- bei örtl. Einengung b min. 2,50 m' - bei Einbahnverkehr b = 2,5-3,0 m' ++ Breite nach örtlichen Verhältnissen, Grünstreifen min. 1,5 m

TS = Trennstreifen
b = Breite der Fahrbahn
FE = Fussweg
RW = Radweg
RG = Rad- und Gehweg

FG = Fussgänger
RS = Rollstuhlfahrer (Kinderwagen)
RF = Radfahrer
PW = Personenwagen
LW = Lastwagen / Bus

4.6. C. Anforderungen an die Verkehrssicherheit

Durch die Innenentwicklung erhöht sich der Druck auf die Grundstücksflächen. Die Aussenräume werden ebenfalls dichter resp. intensiver genutzt, insbesondere im Strassen- und Wegabstandsbereich. In der Regel erhöht sich die Anzahl an Abstellplätzen für Personenwagen, Fahrräder und es braucht Platz für Containerabstellplätze etc. Dies führt heute oftmals zu Konflikten mit den Anforderungen an Sichtweiten, Ausfahrtsradien usw. Die hierfür geltenden Bestimmungen stammen aus den 1980er Jahren und entsprechen nicht mehr dem Stand der Wissenschaft und den einschlägigen Fachnormen.

Eine pauschale Betrachtung von Pflanzen greift ebenfalls zu kurz. Bodendeckende Stauden, Sträucher und hochstämmige Bäume sind bezüglich ihrer Wirkung auf die Sichtbereiche gerade auch mit Blick auf das Postulat der qualitätsvollen Siedlungsentwicklung unterschiedlich zu betrachten. Es wird zu prüfen sein, inwieweit eine Beurteilung der Bepflanzung im Einzelfall möglich sein kann.

4.6.1. Geschwindigkeit

Die zentrale Anpassung an die heutigen Verhältnisse besteht darin, dass die Sichtweiten in Zukunft unter Berücksichtigung der Geschwindigkeiten auf der übergeordneten Strasse zu ermitteln sind. Die Anpassungen erfolgen unter Berücksichtigung der VSS-Norm SN 640 273a/Knoten mit Grundstückszufahrten. Bei der Bemessung der notwendigen Sichtweiten ist grundsätzlich von der signalisierten Höchstgeschwindigkeit auszugehen. Aufgrund von örtlichen Verhältnissen können die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten mitberücksichtigt werden.

4.6.2. Sichtbereiche auf den Nachbargrundstücken

Sichtbereiche von Grundstücksausfahrten betreffen häufig auch Nachbargrundstücke. Bezogen auf diese Sichtbereiche auf Nachbargrundstücken gilt heute § 16 StrAV sowie der Anhang zur StrAV. Diese Bestimmungen werden präzisiert und in den Teil „Verkehrssicherheit und die Sicherheit von Strassenkörpern“ integriert. Im Entscheid des Verwaltungsgerichtes Kanton Zürich, VB.2006.00278, Erwägung 6.2 wird festgehalten: Sollte die Sicht durch Bepflanzungen oder Einzäunungseinrichtungen auf dem Nachbargrundstück behindert sein, so ist auf die Verordnung über den Abstand von Mauern, Einfriedungen und Pflanzen von Strassen vom 19. April 1978 (Strassenabstandsverordnung) und insbesondere auf deren § 16 hinzuweisen. Danach sind bei Ausfahrten sog. Sichtbereiche freizuhalten, innerhalb derer Pflanzen eine Höhe von 0,8 m nicht überschreiten dürfen. Bei Ausfahrten im Grenzbereich eines Grundstücks muss zwar der gesamte Einlenkbereich auf dem Baugrundstück liegen, der Sichtbereich jedoch kann in ein Nachbargrundstück hineinragen. In diesem Fall sind auch Pflanzen auf einem Nachbargrundstück von der Vorschrift von § 16

der Strassenabstandsverordnung betroffen und müssen ständig auf eine Höhe von 0,8 m zurück geschnitten werden. Für Mauern und geschlossene Einfriedungen an die Strassengrenze definieren die §§ 7 f. StrAV ein Regelmass von 0,8 m. Bei höheren Mauern entscheidet die örtliche Baubehörde nach Massgabe von § 8 StrAV im Einzelfall. Dies gilt bei bestehenden und bei neuen Ausfahrten. Mit Entscheid VB.2011.00144 vom 12 Mai 2011 hat das Verwaltungsgericht sodann einen ortspolizeilichen Befehl zum Zurückschneiden der Hecken geschützt.

4.6.3. Bestimmungen

§§ 1 und 2 VSiv wurden in den allgemeinen Teil integriert. § 6 VSiv wird in dieser Form aufgehoben und durch den Ausnahmetatbestand in den allgemeinen Bestimmungen ersetzt. Damit bereits im Normalfall eine gewisse Flexibilität besteht, werden §§ 15 und 16 VSiv durch den Ausdruck „in der Regel“ ergänzt.

Beim § 13 VSiv (Lichtraum) wird § 17 StrAV (für Pflanzen) integriert. Dadurch wird eine Koordination der Bestimmungen der VSiv und der StrAV erreicht. Die nicht Anwendbarkeit der Bestimmungen der Strassenabstandsverordnung für die Städte Zürich und Winterthur wird jedoch an dieser Stelle durchbrochen. Der gesetzestechnische Umgang damit ist noch zu prüfen, da die Fachpersonen in der Begleitgruppe der Städte Zürich und Winterthur eine solche Bestimmung als unverhältnismässige Eingriffe in die Quartierstruktur (Stützmauern, Einfassungen, Bepflanzungen) erachten. Das gleiche gilt auch für den in den Teil C integrierten § 16 StrAV.

§ 22a VSiv wird in den Teil A (Allgemeine Bestimmungen) integriert.

Es werden folgende Änderungen empfohlen:

Auswirkungen von Grundstücknutzungen (§ 3 VSiv):

Die Zulässigkeit der Auswirkungen von Grundstücknutzungen auf den Verkehr und den Strassenkörper beurteilt sich im Rahmen der Bestimmungen dieser Verordnung unter folgenden Gesichtspunkten:

- a. Verkehrsbedeutung der Strasse sowie deren Ausbaugrad und -geschwindigkeit unter Berücksichtigung verkehrspolizeilicher Signalisationsvorschriften,
- b. örtliche Verhältnisse, wie bestehende Überbauung, Zonenordnung, Topografie **und Bebauung und Bepflanzung der Nachbargrundstücke**
- c. Strassenverlauf und -verzweigungen.

Vorübergehende Grundstücknutzung (§ 4 VSiv):

Bei vorübergehenden Grundstücknutzungen, insbesondere bei Baustellen, können unter Wahrung der Verkehrssicherheit geringere Anforderungen gestellt werden.

Ausfahrt/Grundsatz (§ 5 VSiv):

¹Ausfahrten sind im Bereich von von anderen Ausfahrten und Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel in der Regel nicht zulässig.

²Für Fussgängerverbindungen, die auf ein Trottoir führen, gilt dieser Grundsatz nicht.

Fusswege (§ 8 VSiv):

Können Fussgängerverbindungen 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.

Stark belastete Ausfahrten (§ 7 VSiv):

¹Für 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.

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

Stark verschmutzte Ausfahrten (§ 9 VSiv):

¹Ausfahrten aus Kies- und Lehmgruben, Deponien, Steinbrüchen und anderen Anlagen, bei denen Fahrzeuge stark verschmutzt werden, sind auf einer hinreichenden Strecke bis zur Strasse mit festem Oberflächenbelag zu versehen.

²Wer solche Anlagen betreibt, hat, soweit erforderlich, durch weitere Massnahmen dafür zu sorgen, dass die Strasse durch Fahrzeuge nicht verschmutzt wird.

Tankstellen**Grundsatz (§ 10 VSiv):**

Für Tankstellen sind unter Vorbehalt der nachfolgenden Bestimmungen die Vorschriften über Ausfahrten sinngemäss anwendbar.

Zu- und Wegfahrt (§ 11 VSiv):

¹Die Wegfahrtachse hat zur Strassenachse einen Winkel von 45–90° einzuhalten. Wo Geh- und Radwege gekreuzt werden, sind **Zu-** und Wegfahrten so zu gestalten, dass die Benützer der Tankstelle zu langsamer Fahrt gezwungen werden.

²Längs der Grenze der Verkehrsfläche ist zwischen Zu- und Wegfahrt der Tankstelle ein wenigstens 50 cm breiter und 12 m langer, nicht überfahrbarer Trennstreifen zu erstellen.

Gestaltung (§ 12 VSiv):

¹Die Anlagen sind so zu gestalten, dass die tankenden oder wartenden Fahrzeuge sich ausserhalb der Verkehrsfläche und der notwendigen Sichtbereiche bei Kurven, Verzweigungen und Ausfahrten befinden.

²Die Zapfsäulen haben von der Verkehrsfläche einen lichten Abstand von wenigstens 4 m aufzuweisen.

II Einwirkungen**Behinderungen im Sichtbereich und im Lichtraumprofil****Sichtbereich (neu):**

¹**Auf der Innenseite von Kurven sowie bei Strassenverzweigungen und Ausfahrten sind durch Bauten, Anlagen und Pflanzen Sichtbereiche gemäss Anhang 2 und 3 zu dieser Verordnung freizuhalten.**

²**Anpassungen können auch aufgrund von geänderten Verhältnissen auf den Nachbargrundstücken gefordert werden. Die Kosten trägt der Eigentümer des Grundstückes, das durch die Massnahmen erschlossen wird (Verursacher).**

Lichtraumprofil (§ 13 VSiv):

¹Das Lichtraumprofil der Strasse darf – vorbehaltlich der Baulinien-, Abstands- und Sondergebrauchsvorschriften – weder durch feste noch durch bewegliche Teile von Bauten und Anlagen beeinträchtigt werden.

²**Das Ast- und Blattwerk von Bäumen hat über der bestehenden Strasse einen Lichtraum von 4.5 m Höhe zu wahren.**

³**An den von der Volkswirtschaftsdirektion festgesetzten Versorgungs- und Exportrouten ist der Lichtraum bis auf eine Höhe von 4.8 bzw. 5.2 m zu vergrössern.**

⁴Bei Rad- und Fusswegen kann der Lichtraum bis auf eine Höhe von 2.5 m verkleinert werden.

⁵Diese Lichtraumprofile sind durch den Grundeigentümer dauernd freizuhalten.

Terrainanpassungen (§ 17 VSiv):

¹Anpassungen am Terrain dürfen die Sicherheit der Strasse und die Sichtbereiche nicht beeinträchtigen.

²Bei Terrainanpassungen ist darauf zu achten, dass

- a. die erforderliche Sicht gewahrt bleibt,
- b. der geordnete Wasserabfluss gewährleistet ist,
- c. keine Risse, Senkungen und Rutschungen auftreten sowie
- d. kein loses Material auf die Strasse fallen kann.

³Bei Abgrabungen ist die Verkehrssicherheit durch geeignete Vorkehren, wie Erddämme, Wände, Leitplanken und Geländer, zu gewährleisten.

Verkaufseinrichtungen (§ 14 VSiv):

Durch den Verkauf ab Automaten, aus Ladengeschäften, Kiosken, Schaltern und dergleichen an Kunden auf Verkehrsflächen darf der Verkehr weder behindert noch gefährdet werden.

Vorplätze und Vorgärten

Gestaltung (§ 15 VSiv):

¹Vorplätze und Vorgärten sind **in der Regel** durch geeignete Massnahmen von der Strasse abzugrenzen.

²Können Vorplätze durch die Öffentlichkeit mitbenützt werden, sind sie ausreichend tragfähig zu gestalten.

Park-, Kehrplätze, Zufahrtsstrassen (§ 16 VSiv) Parallel zur Strasse verlaufende Zufahrten sowie Park- und Kehrplätze, die gemäss dem Anhang zu dieser Verordnung nur vorwärts aufgesucht und verlassen werden dürfen, sind **in der Regel** durch Rabatten, Abschränkungen, Mauern oder dergleichen von der Strasse zu trennen.

4. Unterirdische Bauten und Anlagen

Anforderungen (§ 18 VSiv):

¹Unterirdische Bauten, Anlagen, Ausstattungen und Ausrüstungen wie Tankanlagen, Lichtschächte, Notausstiege, Unterniveaugaragen, Erdkollektoren, Erdanker und Leitungen sind so anzulegen, dass der Strassenkörper und die Verkehrssicherheit durch deren Bau und Betrieb nicht gefährdet werden.

²Insbesondere sind Senkungen oder Hebungen, Temperatureinwirkungen sowie das Austreten von Flüssigkeiten oder Gasen zu vermeiden.

IV. Immissionen

Weitere Einwirkungen (§ 19 VSiv):

¹Durch den Betrieb von Einrichtungen in Bauten und Anlagen und durch sonstige Grundstücknutzungen dürfen auf der Strasse keine Behinderungen und Gefährdungen namentlich durch Blendung, Staub, Rauch, Dampf oder Lärm verursacht werden.

Materialien und Gegenstände (§ 20 VSiv):

¹Die Verkehrssicherheit darf nicht durch Materialien und Gegenstände beeinträchtigt werden, die von Grundstücken stammen. Gegen Schneerutsche von Dächern, Bälle von Sportanlagen, Herab-

fallen von Material bei Transporteinrichtungen über der Strasse und dergleichen sind ausreichende Schutzvorkehrungen zu treffen.

Abfliessen von Wasser und anderen Flüssigkeiten (§ 21 VSiv):

Regen- und Schmelzwasser und andere Flüssigkeiten dürfen nicht auf die Strasse abfliessen oder abgeleitet werden, ausgenommen bei kleinen Teilflächen und besonders topografischen Verhältnissen.

Routen für Ausnahmetransporte

(§ 22 VSiv):

¹Die Volkswirtschaftsdirektion setzt Routen für Ausnahmetransporte in einem Plan fest, der auf dem **kantonalen geographischen Informationssystem (GIS) abrufbar ist und** bei der Gemeinde aufliegt.

²Es gelten folgende Mindestanforderungen:

....(unverändert)

³Im Übrigen sind Richtlinien, Normalien und Empfehlungen anerkannter Fachverbände begleitend zu verwenden.

⁴Die Anforderungen an Routen für Ausnahmetransporte sind durch die zuständigen Behörden bei deren Projektierung, Erstellung, Ausbau und Unterhalt sowie beim Erteilen von Bewilligungen zu berücksichtigen.

4.7. Anhang 2, Technische Anforderungen an Ausfahrten

Bei Ausfahrten stellen sich grundsätzlich die gleichen Themen bei der Beurteilung der Verkehrssicherheit. Aus diesem Grund rechtfertigt es sich, das bestehende System der Ausfahrts-Typen im Anhang zur Verkehrssicherheitsverordnung beizubehalten. Die VSS-Norm SN 640 273a bezieht sich ebenfalls auf „Knoten mit Grundstückszufahrten“ (vgl. lit. A Geltungsbereich).

Das System der Ausfahrts-Typen und die Ermittlung der Ausfahrts-Typen bleiben unverändert. Die Anforderungen können sich bei einer Änderung der Zugangsarten (gestützt auf die Revisionsvorschläge der Zugangsnormalien) entsprechend reduzieren. Der Titel Sammelstrasse bezieht sich sowohl auf die nutzungsorientierten als auch auf die verkehrsorientierten Sammelstrassen. Eine Verdeutlichung drängt sich jedoch nicht auf.

Die VSS-Norm SN 640 273a lässt als Minimum eine Beobachtungsdistanz von 1.5 m zu. Bei Zufahrten (Zufahrtswege/Einzelparkplätze) in dicht bebautem Gebiet wird dieser Wert schon heute kaum oder nur knapp erreicht. Die Durchsetzung der Beobachtungsdistanz von 2.5 m wirkt sich entsprechend mehr auf die (Bebauungs-)Struktur aus (Blockränder, Vorgärten und dgl.) als eine Beobachtungsdistanz von 1.5 m. Es besteht ein Zielkonflikt zwischen der (bestehenden) Struktur und dem Postulat der Verkehrssicherheit. Im Zusammenhang mit dem Postulat der Siedlungsentwicklung nach innen soll angestrebt werden, dass weniger und dafür sicherere Ausfahrten erstellt werden, bspw. Zusammenfassung von Ausfahrten (vgl. bereits § 240 Abs. 3 PBG). Die Mehrheit der Begleitgruppe hat sich dafür ausgesprochen, dass kein neuer Ausfahrtstyp „Zufahrtsweg/Einzelparkplätze“ im Verordnungsanhang geschaffen werden soll, sondern einzelfallweise Abweichungen im Sinne von Erleichterungen möglich sein sollen.

Die Überschrift Mindestanforderungen ist zu Anforderungen zu ändern, da auch Bandbreiten geregelt werden.

Die Bestimmungen zur maximalen Neigung innerhalb von 5 m ab Strassengrenze und zum maximalen Gefällsbruch am Strassenrand werden den Anforderungen der VSS-Norm SN 640 050 angeglichen:

Maximale Neigung innerhalb von 5 m ab Strassengrenze: Typ A $\pm 6\%$, Typen B und C $\pm 5\%$

Maximaler Gefällsbruch: sämtliche Typen 6%.

Da Einlenker – wenn kein Trottoir besteht – vollständig auf dem Baugrundstück angeordnet werden müssen, wird die Nutzung der Grundstücke stark eingeschränkt. Eine Reduktion der Einlenkradien ist ohne ausdrückliche Ausnahme zu bewilligen, wenn die Befahrbarkeit der Zufahrt gegeben ist (vgl. Hinweis in Ziff. 6).

Bei den Ausfahrtstypen B und C erhöhte Beobachtungsdistanzen von 5 m. Erleichterungen sollen auch hier möglich sein (VSS-Norm SN 640 273a geht auf 3 m).

Anhang

1.4 Technische Anforderungen für Ausfahrten

Anwendung verschiedener Ausfahrt-Typen

von ¹	Anschluss an ¹	Zufahrts- weg	Zufahrts- strasse	Erschlies- sungs- strasse	Sammel- strasse	Über- geordnete Strassen
Ausfahrten mit der verkehrstechnischen Bedeutung von:						
– einzelner Abstellplatz		A	A	A	B ²	B ²
– Zufahrtsweg		A	A	B	B ²	B ²
– Zufahrtsstrasse		–	A/B	B	B/C	C ²
– Erschliessungsstrasse		–	–	B/C	B/C	C ²

Anforderungen³

Kriterium	Ausfahrt-Typ	Typ-A	Typ-B	Typ-C ⁴
Aus- und Einfahrt nur Vorwärts		nein	ja	ja
Trottoir entlang übergeordneter Strasse (falls vorhanden)		(durch- gehend)	durch- gehend	unterbrochen oder durchgehend
Maximale Neigung inner- halb 5 m ab Strassen- grenze	%	± 8	± 5	± 5
Maximaler Gefällsbruch ohne Vertikalausrundung (an der Strassengrenze)	%	6	6	6
Einlenkerradius	m	3 ⁶	5 ⁶	6-12
Beobachtungsdistanz ab Fahrstreifenrand ⁵				
– Innerorts	m	2.5	2.5	3-4
– Ausserorts	m	2.5	5	5
Breite der Ausfahrt ⁵				
– mit Gegenverkehr	m	3	4-5	5.5-6
– mit Einbahnverkehr	m	3	3	3

¹~~Strasstypen gemäss Zugangsnormen vom 9. Dezember 1987~~

¹Strasstypen gemäss § xx (Noch nicht klar).

²Anwendung unter Vorbehalt von §§ 240 Abs. 3 und 241 PBG.

³~~Ist die Zufahrt eine Notzufahrt im Sinne der Zugangsnormen, sind deren Mindestwerte einzuhalten.~~

³Ist die Ausfahrt eine Notzufahrt, ist die VKS Richtlinie zu beachten.

⁴~~Vorbehalten bleiben Massnahmen gemäss § 7~~

⁴Vorbehalten bleiben Massnahmen bei Bauten und Anlagen die ungewöhnlich starken Verkehr auslösen (gemäss § xx)

⁵~~Gilt für Innerortsstrecken; ausserorts ist die einschlägige VSS Norm weg-
leitend zu verwenden.~~

⁵Die Anforderungen gelten bei Innerortsstrecken und bei Ausserorts-
strecken

⁶Die Befahrbarkeit der Ausfahrt kann auch mit anderen Mitteln nach-
gewiesen werden

Bei den Sichtweiten sind künftig entsprechend den Anforderungen der VSS-Norm auch die gefahrenen Geschwindigkeiten zu berücksichtigen. Anhand verschiedener Merkblätter zeigt sich, dass in der Praxis bei der Beurteilung der Sichtweiten bereits heute auf die VSS-Norm abgestellt wird und die Geschwindigkeiten berücksichtigt werden. Entsprechend wird empfohlen die Sichtweiten in einer zusätzlichen Tabelle zu regeln:

Ergänzend zur Tabelle Technische Anforderungen wird diese Tabelle eingefügt:

Erforderliche Knotensichtweiten je nach Zufahrtsgeschwindigkeit der vortrittsberechtigten Motorfahrzeuge							
Zufahrtsgeschwindigkeit(km/h)	20	30	40	50	60	70	80
Knotensichtweite A (m)	10 - 20	20 - 35	35 - 50	50 - 70	70 - 90	90 - 110	110 - 140

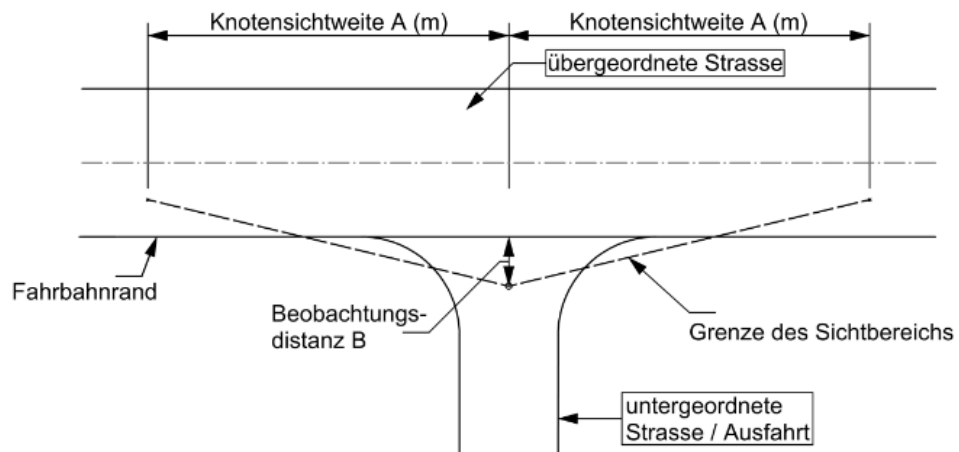
Grundsätzlich ist von der signalisierten Höchstgeschwindigkeit auszugehen. Es kann jedoch nachgewiesen werden, dass die effektiven Geschwindigkeiten tiefer liegen (vgl. A. Allgemeine Bestimmungen).

4.8. Anhang 3, Sichtweiten bei Ausfahrten

Grundlage für den Anhang 3 bilden die Skizzen der StrAV. Der Anhang B wird an die Vorgaben des Anhanges der VSIV angepasst und neu zu Anhang 3 (I – III), Sichtweiten bei Ausfahrten unbenannt. Die Sichtweiten sind – analog den Vorgaben in den VSS-Normen – für Bereiche zwischen 0.8 m – 3.0 m sicherzustellen, das heisst neu soll eine obere Beschränkung des Sichtbereichs eingeführt werden. Das bisher im Kanton Zürich geltende Mass von 0.8 m weicht ab von der VSS-Norm SN 640 241/Querungen für den Fussgänger- und leichten Zweiradverkehr / Fussgängerstreifen, Ausgabe 2016. Von Seiten der Begleitgruppe wird empfohlen, sich auf ein einheitliches Mass festzulegen.

Zu einer besseren Handhabung ist der Anhang „Strasse ohne begleitendes Trottoir“ durch eine Skizze mit entsprechender Beschriftung der Begriffe zu ergänzen:

I Sichtweiten bei Ausfahrten ohne Trottoir



4.8.1. II Sichtweiten bei Ausfahrten mit Trottoir

Variante 1 Sichtweiten bei Strassen mit begleitenden Trottoir (Gehwegen)

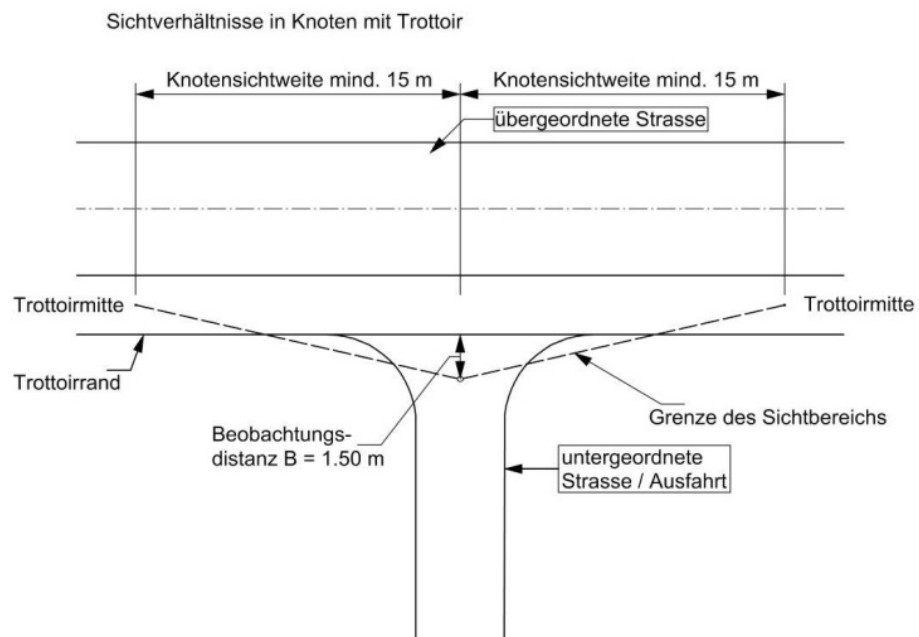
Es wurde geprüft, ob zusätzlich zur Sichtweite auf die Fahrbahn auch eine Sichtweite auf ein Trottoir einzuführen ist. In den letzten Jahren hat die Zahl der Personen, die sich mit fahrzeugähnlichen Geräten auf Trottoirs bewegen und damit deutlich schneller unterwegs sind als Fussgänger, zugenommen. Die VSS-Norm SN 640 273a verlangt mit Bezug auf fahrzeugähnliche Geräte auf Trottoirs zusätzliche Sichtweiten.

Die Begleitgruppe ist der Ansicht, dass die Sichtweiten (gemessen ab Fahrbahnrand) genügen. Es rechtfertigt sich nicht, aufgrund der heute verbreiteten fahrzeugähnlichen Geräte zusätzliche Sichtweiten auf die Trottoirs einzuführen. Kann direkt an das Trottoir gebaut werden (bspw. Zentrums- oder Kernzonen; Blockrandbebauungen oder Hofdurchfahrten), muss die Sicht auf den Verkehrsraum gegeben sein (nicht zwingend auf das Trottoir). Wichtig ist die Sichtweite auf Velowege und Strassen. Benutzer des Trottoirs müssen sich dessen bewusst sein, dass aus Ausfahrten Autos herausfahren können und ihr Verhalten dementsprechend anpassen.

Variante 2 Sichtweiten bei Strassen mit begleitenden Trottoir (Gehwegen) Da die Sicht auf ein Trottoir eine wesentliche Voraussetzung zur sicheren Benutzbarkeit des Trottoirs beinhaltet und unter anderem auch Kinder und mobilitätsbehinderte Personen die Trottoirs benutzen, wird empfohlen zusätzlich zu den Sichtweiten auf die Strasse folgende minimale Sichtweite (unabhängig vom Gefälle des Trottoirs) zu fordern: Sichtweite von 15 m (beidseitig). Die Beobachtungsdistanz ab Trottoirrand beträgt 1.5 m.

Zur besseren Handhabung wäre der Anhang „Strasse ohne begleitendes Trottoir“ durch eine Skizze zu ergänzen. Besteht entlang einer Strasse ein Trottoir, so ist 1.5 m hinter dem Trottoirrand (Beobachtungsdistanz) eine Sicht von mindestens 15 m auf das Trottoir zu gewährleisten (beidseitig).

II Sichtweiten bei Ausfahrten und Knoten mit Trottoir



Bei einem Gehweg gelten diese Sichtweiten zusätzlich zur Sichtweite auf die Fahrbahn. Beobachtungsdistanz 1.5 m; Knotensichtweite auf Trottoir: mind. 15 m.

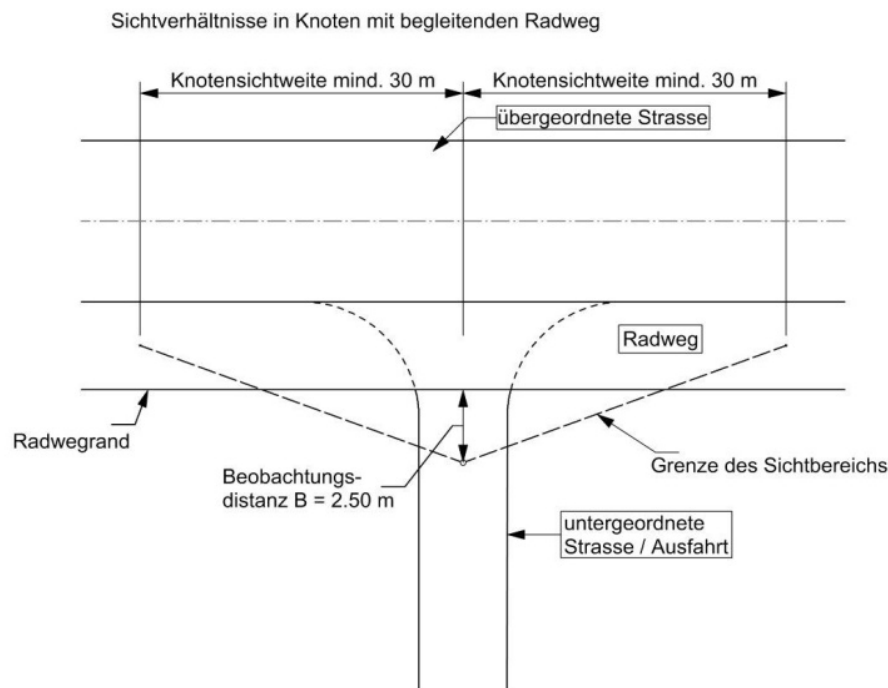
Empfehlung zu den Varianten 1 und 2

Von Seiten der Begleitgruppe wird empfohlen, keine zusätzliche Sichtweite auf das Trottoir einzuführen.

4.8.2. III Sichtweiten bei separat geführten Radwegen

Gemäss einhelliger Meinung der Begleitgruppe gelten diese Sichtweiten für Velos nur auf separat geführten Radwegen. Die vorgängig unter I behandelten Anforderungen an die Sichtweiten auf Strassen gelten auch dann, wenn auf der Strasse eine Radroute verläuft.

Dieser Anhang gilt nicht bei Radstreifen auf der Fahrbahn.



Variante 1 Sichtweiten bei separat geführten Radwegen

Gemäss VSS-Norm SN 640 273a ist bei der Sichtweite auf Strassen aufgrund des Veloverkehrs zusätzlich auch das Gefälle der Fahrbahn zu berücksichtigen.

Da diese Sichtweiten (bis 60 m) die Überbaubarkeit und die Grundstücknutzungen erheblich beeinträchtigen und sich auch Velofahrer an signalisierte Höchstgeschwindigkeiten zu halten haben, bzw. da auch Velofahrer aufgrund von örtlichen Gegebenheiten die Geschwindigkeit anzupassen haben, wurde bei dieser Variante auf eine Berücksichtigung des Gefälles gemäss VSS-Norm SN 640 273a verzichtet.

Bei der Sichtweite auf Radwege wurde in der Begleitgruppe ein einheitliches Mass – unabhängig vom Gefälle – von mindestens 30 m gefordert. Die Aspekte der Verkehrssicherheit sind im Einzelfall zu würdigen.

Sichtweite auf separaten Radwegen: mindestens 30 m.

Variante 2 Sichtweiten bei separat geführten Radwegen

Da sich die separat geführten Radwege nur selten im Siedlungsgebiet befinden, wird im Sinne einer Privilegierung des Veloverkehres empfohlen, die Sichtweiten der VSS-Norm SN 640 273a – zumindest sinngemäss – zu überführen (vgl. Empfehlungen):

Minimale Sichtweite auf leichte Zweiräder

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

Empfehlung zu den Varianten 1 und 2 bei separat geführten Radwegen

Diese Sichtweiten kommen nur bei separat geführten Radwegen zur Anwendung. Obwohl die Handhabung der Variante 2 mehr Fachwissen erfordert (Neigung ist zu beurteilen), wird empfohlen, die vom VSS vorgeschlagenen Sichtweiten zu übernehmen, da diese, unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten, den Bedürfnissen der Velofahrer besser entspricht. Beim Längsgefälle stimmen die Sichtweiten, die sich aufgrund der Geschwindigkeit ergeben, aufgrund der E-Bikes nicht mehr. Eine Sichtweite von 25 m stellt nach Einschätzung der Mehrheit der Begleitgruppe das absolute Minimum dar. Im Rahmen der weiteren Arbeiten am Erlass sollte geprüft werden, ob die Werte gemäss VSS-Tabelle am unteren Ende zusammengefasst werden sollen. Ebenfalls kann im Sinne einer Vereinfachung geprüft werden, ob ab einer Längsneigung generell eine Sichtweite von 50 m verlangt werden soll respektive darüber eine Vergrösserung der Sichtweiten im Einzelfall notwendig ist.

4.9. D. Abstände von Mauern, Einfriedungen und Pflanzen

4.9.1. Geltungsbereich

Die Bestimmungen zu den Abständen von Mauern, Einfriedungen und Pflanzen gelten gemäss § 265 Abs. 3 PBG für das ganze Kantonsgebiet mit Ausnahme der Städte Zürich und Winterthur. Darauf ist in der revidierten Erschliessungsverordnung ausdrücklich hinzuweisen. Zudem besteht beim Abstand von Mauern von der Strasse sowie bei § 16 StrAV, der jedoch bereits im Teil C „Verkehrssicherheit und die Sicherheit von Strassenkörpern“ behandelt wurde, ein Anpassungsbedarf.

4.9.2. Anforderungen

§ 7 StrAV: Die Stützmauern, Mauern etc. direkt an der Strasse bereiten bei der Erstellung einer Strassenbeleuchtung, beim Unterhalt etc. verschiedentlich Probleme. In der Praxis verlangen verschiedene Gemeinden einen Abstand von 0.3 m (analog zum Bankett). Es ist sinnvoll, dies in Zukunft einheitlich festzulegen. Den bestehenden Mauern etc. kommt Bestandesgarantie zu.

§ 8 StrAV: wonach bei Mauern und geschlossenen Einfriedungen von über 0.8 m Höhe an der Innenseite von Kurven sowie im Bereich sich verzweigender Strassen und von Ein- und Ausfahrten die örtliche Baubehörde über die Pflicht zur Einhaltung eines Abstandes und

über dessen Mass entscheidet, braucht keiner expliziten Regelung. Die Beurteilungskriterien in § 8 Abs. 2 StrAV entsprechen den Kriterien in den allgemeinen Bestimmungen. Es wird deshalb empfohlen § 8 StrAV aufzuheben.

In der Praxis hat sich gezeigt, dass zur Gestaltung der Strassenräume auch Bäume die näher an der Strasse stehen erwünscht sind. Entsprechend wurde die Bestimmung flexibler formuliert. Alleebäume sind Bestandteil der Strasse und unterliegen nicht § 14 StrAV.

4.9.3. Bestimmungen

Verschiedene Bestimmungen können aufgehoben werden:

§ 1 Abs. 2 StrAV, da dies Bestimmung ohnehin für die gesamte Erschliessungsverordnung gilt. Die Definition der Pflanzen (§ 3 StrAV) ist aufzuheben, da der Begriff der Pflanzen zu keiner Klärung führt. Ebenso ist § 6 StrAV „Die Höhe wird ab der maximalen Höhenlage der dem fahrenden oder ruhenden Verkehr dienenden Fläche auf der jeweiligen Anstösserseite bestimmt“ aufzuheben, da bei der Freihaltung der Sichtbereiche nicht die maximale Höhenlage, sondern der effektive Verlauf der Strasse massgeblich ist. § 16 StrAV wird in den Teil „Verkehrssicherheit und die Sicherheit von Strassenkörpern“ integriert und §§ 4 und 5 StrAV fliessen in den allgemeinen Teil. § 10 StrAV zur Gestaltung der Mauern und Einfriedigungen ist aufzuheben, da diese Bestimmung nicht zu den Abständen gehört und ohnehin gilt. Es wird deshalb empfohlen die erwähnten Bestimmung zu streichen.

Geltungsbereich/Umfang (§ 1 StrAV):

¹Die §§ xx gelten für das ganze Kantonsgebiet mit Ausnahme der Städte Zürich und Winterthur.

²~~Vorbehalten bleiben insbesondere die Bestimmungen über die Baulinien und das Forstwesen.~~

II. Begriffe

Mauern und Einfriedigungen (§ 2 StrAV):

Mauern und Einfriedigungen im Sinne dieser Verordnung sind

- a. Mauern aller Art, wie Zier-, Stütz-, Futter-, Flügel- und Lärmschutzmauern;
- b. sonstige künstlich errichtete Abgrenzungen und Abschirmungen von Grundstücken, die höher als Stellriemen in Erscheinung treten, wie:
Wände und Abschränkungen und dergleichen aus Holz, Kunststoff, Spundeisen, Pfähle, Eisenbahnschwellen aus weiteren Materialien
Zäune aus Holz, wie Latten- und Staketenzäune, oder Draht sowie Drahtgeflechte und -gitter.

~~Pflanzen (§ 3 StrAV):~~

~~Pflanzen im Sinne dieser Verordnung sind Gewächse, die geeignet sind, je nach ihrem Abstand von Strassen die Verkehrssicherheit zu beeinträchtigen, wie~~

~~_____ Bäume aller Art, _____~~

~~_____ Sträucher, _____~~

~~Grünhecken,~~

~~hochwachsende Halbsträucher, Blumen und Feldgewächse.~~

Neu im allgemeinen Teil:

Strassen (§ 4 StrAV):

Strassen im Sinne dieser Verordnung sind öffentliche und private Strassen und Plätze, Rad- und Fusswege, die nicht ausschliesslich privatem Gebrauch dienen; grundstückinterne Strassen jedoch nur, soweit sie als gesetzliche Zufahrt Verwendung finden.

²~~Vorbehalten bleibt die Gesetzgebung über die Nationalstrassen.~~

Neu im allgemeinen Teil:

Strassengrenze (§ 5 StrAV):

Die Strassengrenze wird nach den Grundsätzen von § 267 PBG in Verbindung mit § 15 ABV ermittelt.

²~~Ist eine Strasse noch nicht dem Planungsrecht entsprechend ausgebaut und steht in absehbarer Zeit kein Ausbau bevor, kann ab hinterkant Gehweg bzw. unter Beachtung eines Schutzstreifens von 0,5–1 m – je nach der Art der Strasse und den örtlichen Verhältnissen – gemessen werden. In diesen Fällen ist für Mauern und Einfriedigungen im Grundbuch ein Beseitigungs-, Anpassungs- und Minderwertvers anzumerken.~~

~~Höhe § 6 StrAV:~~

~~Die Höhe wird ab der maximalen Höhenlage der dem fahrenden oder ruhenden Verkehr dienenden Fläche auf der jeweiligen Anstösserseite bestimmt.~~

Vorschriften für Mauern und Einfriedigungen **und Pflanzen**

Abstände/Grundsatz (§ 7 StrAV):

¹Sofern die Verkehrssicherheit nicht beeinträchtigt wird, dürfen mit **0.3 m Abstand zur Strassengrenze** erstellt werden:

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

²Die Sichtbereiche in der lichten Höhe von 0.8 – 3 m sind freizuhalten. Sie bemessen sich nach dem **Anhang 3 „Sichtweiten bei Ausfahrten und Knoten“**.

~~Regelung im Einzelfall § 8 StrAV:~~

¹~~Bei Mauern und geschlossenen Einfriedigungen von über 0,8 m Höhe an der Innenseite von Kurven sowie im Bereich sich verzweigender Strassen und von Ein- und Ausfahrten entscheidet die örtliche Baubehörde über die Pflicht zur Einhaltung eines Abstandes und über dessen Mass.~~

²~~Die Verkehrssicherheit beurteilt sie dabei insbesondere nach folgenden Gesichtspunkten:~~

~~Verkehrsbedeutung sowie Ausbaugrad und –geschwindigkeit unter Berücksichtigung verkehrspolizeilicher Signalisationsvorschriften,~~



~~Örtliche Verhältnisse (Siedlungsgebiet, freie Landschaft, Wald, Topografie des angrenzenden Landes),~~

~~Innenradius der Kurven bzw. Winkel der sich verzweigenden Strassen.~~

~~³Die Anordnungen haben sich an das verhältnismässig Notwendige zu halten.~~

(§ 9 StrAV):

¹Mauern und Einfriedigungen, die dem bestimmungsgemässen Gebrauch der Strasse dienen, wie Stützmauern, Lärmschutzeinrichtungen oder Abschränkungen, sind im Rahmen dieser Funktionen unter Beachtung der Verkehrssicherheit von festen Massvorschriften befreit.

²Für Bauabschränkungen bleibt die Verordnung über die Ausführung von Bauarbeiten vorbehalten.

Sonderfälle (§ 9 StrAV):

¹Mauern und Einfriedigungen, die dem bestimmungsgemässen Gebrauch der Strasse dienen, wie Stützmauern, Lärmschutzeinrichtungen oder Abschränkungen, sind im Rahmen dieser Funktionen unter Beachtung der Verkehrssicherheit von festen Massvorschriften befreit.

²**Bäume die der Strassenraumgestaltung dienen, wie Alleebäume etc. sind im Rahmen dieser Funktionen unter Beachtung der Verkehrssicherheit von festen Massvorschriften befreit.**

~~²Für Bauabschränkungen bleibt die Verordnung über die Ausführung von Bauarbeiten vorbehalten.~~

~~Gestaltung § 10 StrAV~~

~~Mauern und Einfriedigungen haben den Anforderungen von § 238 PBC zu genügen.~~

Konstruktion von Mauern und Einfriedigungen (§ 11 StrAV):

¹Auf der strassenzugewandten Seite dürfen Mauern und Einfriedigungen keine vorspringenden Bestandteile aufweisen, welche die Verkehrssicherheit beeinträchtigen können.

²Eingebaute Türen und Tore dürfen sich in der Regel nicht in den Abstandsbereich öffnen lassen. (bisher § 12 StrAV) ³Die Verwendung von spitzen oder scharfen Materialien zur Grundstückabgrenzung gegenüber Strassen ist bis zu einer Höhe von 2.5 m untersagt.

Abstände für Pflanzen Grundsatz (§ 14 StrAV):

¹Unter Vorbehalt der nachstehenden Bestimmungen sind mindestens folgende Pflanzabstände von der Strassengrenze gemäss § 5 Abs. 1 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.

²Gegenüber Fusswegen, freigeführten Trottoirs, Radwegen und Strassen, die vorwiegend dem Quartier oder Anstösserverkehr dienen, oder im Interesse des Ortsbildes kann der Abstand von Bäumen auf 2 m vermindert werden.

³**Zur Gestaltung des Strassenraumes können Bäume auf Privatgrund die Abstände unterschreiten, wenn dadurch die Verkehrssicherheit nicht beeinträchtigt wird.**

Erleichterungen (§ 15 StrAV):

Wählt der Grundeigentümer **einen reduzierten Abstand gemäss § 14 Abs. 2 oder 3** oder misst er die Abstände von der Grenze einer noch nicht dem Planungsrecht entsprechend ausgebauten Strasse ~~gemäss § 5 Abs. 2~~, kann die entschädigungslose Beseitigung von Pflanzen verfügt werden, wenn die Verkehrssicherheit nicht gewahrt bleibt.

Sichtbereiche (§ 16 StrAV):

¹**Die Sichtbereiche sind freizuhalten. Sie bemessen sich nach dem Anhang 3 „Sichtweiten bei Ausfahrten und Knoten“.**

²In diesen Sichtbereichen dürfen Pflanzen eine Höhe von 0.8 m nicht überschreiten; zwischen 0.8 m und 3 m Höhe dürfen auch keine Teile von ausserhalb wurzelnden Pflanzen hineinragen.

³Der Grundeigentümer oder Bewirtschafter kann die Grenze des Sichtbereichs bei Gemeindestrassen durch die örtliche Baubehörde, bei Staatsstrassen durch das Amt für Verkehr unentgeltlich bestimmen lassen.

§ 17 StrAV wird in den Teil C. Anforderungen an die Verkehrssicherheit integriert

2. Beseitigungspflicht

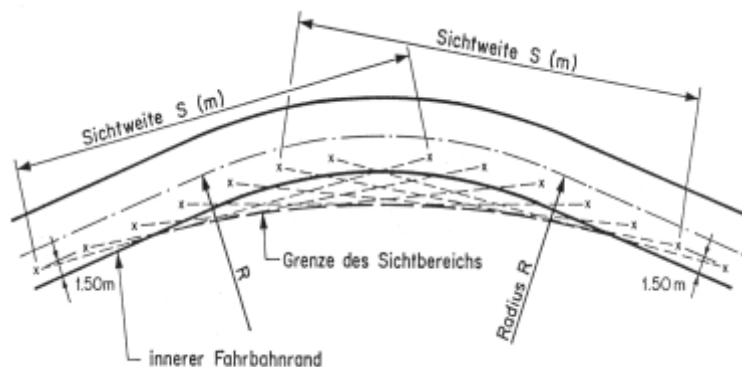
Beseitigungspflicht (§ 18 StrAV):

¹Morsche oder dürre Bäume oder Äste sind zu beseitigen, wenn sie auf die Strasse stürzen könnten.

²Besteht eine unmittelbare Gefährdung, kann der Strasseneigentümer notfalls selber die erforderlichen Massnahmen treffen.

4.10. Anhang 4, Sichtweiten an der Innenseite von Kurven

Der heute bestehende Anhang A Sichtbereiche auf der Innenseite von Kurven sowie bei Strassenverzeigungen und Ausfahrten (§ 16 StrAV) wird ersetzt durch den Anhang 4, Sichtweiten an der Innenseite von Kurven. Die Inhalte orientieren sich an der VSS-Norm SN 640 090b „Sichtweiten“. Die erforderliche Sichtweite ist dabei von der gefahrenen Geschwindigkeit abhängig.



Gefahrene Geschwindigkeit km/h	Sichtweite m
80	110
60	65
50	50
40	35
30	25

Die Fachpersonen der Städte Zürich und Winterthur beantragen, dass die beiden Städte in diesem Regelungsbereich autonom sein können, da sie darin einen übermässigen Eingriff in die gewachsene Quartierstruktur ersehen.

4.11. Verweise und sprachliche Anpassungen

Zudem ergeben sich sprachliche Anpassungen. Die Begriffe Behinderte und Betagte sind nicht mehr zeitgemäss. Dies ist in folgenden §§ anzupassen: § 2 Zugangsnormalien, Titel vor §22a, § 22a sowie der Titel im Anhang 2 zur VSiv.

Sie sind zu ersetzen durch: „**Menschen mit Mobilitäts- oder Sehbehinderungen**“.

Korrektur eines Tippfehlers (§ 11 VSiv):

„**Zu- und Wegfahrten...**“

Der Verweis in § 5 StrAV auf § 15 ABV ist zu streichen, da § 15 ABV mittlerweile aufgehoben ist. Der § 5 StrAV wird jedoch ohnehin neu formuliert.

4.12. Reformvorschläge ausserhalb der Erschliessungsverordnung

Es wird empfohlen die Bestimmung § 359 Abs. 2 PBG zu revidieren und insbesondere der Verweis auf die Ziff. k zu streichen. Gemäss dieser Bestimmungen bedarf die Verordnung über den Abstand von Mauern, Einfriedigungen und Pflanzungen von Strassen der Genehmigung durch den Kantonsrat (§ 359 Abs. 2 PBG). Es ist nicht ersichtlich, weshalb für diese Verordnung die Zustimmung des Kantonsrates vorbehalten ist.

In der Erschliessungsverordnung kann das Thema der Leistungsfähigkeit nicht berücksichtigt werden. Damit die Feinerschliessung die übergeordneten Verkehrsträger nicht an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit bringt, wäre eine Abstimmung der Themen wünschenswert. Die zentrale Lenkungsmöglichkeit ist die Anzahl der Abstellplätze, die in einem direkten Zusammenhang mit den Anzahl Fahrten steht. Heute sind die Gemeinden zuständig entsprechende Abstellplatzverordnungen mit Gebieten mit reduziertem Bedarf und teilweise mit Obergrenzen zu erlassen. Eine kantonale Regelung im Planungs- und Baugesetz ist zur Zeit politisch kaum denkbar. Damit die Siedlungsentwicklung nach innen auf dem heutigen Strassennetz bewältigt werden kann, wird deshalb empfohlen, im Rahmen des Genehmigungsverfahrens der Nutzungsplanungen sicherzustellen, dass die Vorgaben der "Weglei-

tung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen" in der kommunalen Bauordnung bzw. der Parkplatzverordnung umgesetzt werden.

Aufgrund der Abklärungen zur Erschliessungsverordnung ergaben sich zusätzliche Revisionsvorschläge zur Erleichterung der Innenentwicklung. Auch nach Inkraftsetzung der oben erwähnten Revisionsvorschläge zu den Anforderungen an Zugänge müssen in gewissen Fällen Feinerschliessungen verbreitert oder mit einer Ausweichstelle bzw. mit einem Fussgängerschutz ergänzt werden. Dies kann z.B. bei unübersichtlichen Wegen der Fall sein. Aber auch in Aufzonungsgebieten, in welchen die zulässigen Wohneinheiten die im Bericht erwähnten Ausmasse übersteigen. Es wird deshalb empfohlen, ergänzend zu diesen Vorschlägen für den Ausbau von bestehenden Strassen (z.B. auch durch Aufweitungen) im PBG ein vereinfachtes Quartierplanverfahren einzufügen. Für diese Änderung könnte auf die Regelung „Erschliessung durch die Gemeinde“ des Kantons Luzern (§ 42 Baugesetz Luzern) als Grundlage dienen. Danach kann die Gemeinde, wenn es das öffentliche Interesse erfordert, auf Gesuch hin die Erstellung, den Ausbau oder den Ersatz von Erschliessungsanlagen übernehmen, sofern sich die bei Feinerschliessungsanlagen dazu verpflichteten Grundeigentümer nicht einigen. Die Gemeinde entscheidet im jeweiligen Plangenehmigungs- oder Projektbewilligungsverfahren über das Gesuch und die Erstellung, den Ausbau oder den Ersatz der Erschliessungsanlagen. Die interessierten Grundeigentümer tragen die Kosten. Sofern sie sich nicht einigen, verteilt die Gemeinde die Kosten nach den Grundsätzen des Quartierplanverfahrens.

5. Linkliste zu den Grundlagen

- Planungs- und Baugesetz (PBG), LS 700.1
[http://www2.zhlex.zh.ch/appl/zhlex_r.nsf/0/A43D8137A92DDE4CC1257E6D002D45E2/\\$file/700.1_7.9.75_89.pdf](http://www2.zhlex.zh.ch/appl/zhlex_r.nsf/0/A43D8137A92DDE4CC1257E6D002D45E2/$file/700.1_7.9.75_89.pdf)
- Normalien über die Anforderungen an Zugänge (Zugangsnormalien), LS 700.5:
[http://www2.zhlex.zh.ch/appl/zhlex_r.nsf/0/06241A36E7CA55E7C1257A09003052A7/\\$file/700.5_9.12.87_77.pdf](http://www2.zhlex.zh.ch/appl/zhlex_r.nsf/0/06241A36E7CA55E7C1257A09003052A7/$file/700.5_9.12.87_77.pdf)
- Strassenabstandsverordnung (StrAV), LS 700.4
[http://www2.zhlex.zh.ch/appl/zhlex_r.nsf/0/E569043075905D4AC125774B002C7107/\\$file/700.4_19.4.78_69.pdf](http://www2.zhlex.zh.ch/appl/zhlex_r.nsf/0/E569043075905D4AC125774B002C7107/$file/700.4_19.4.78_69.pdf)
- Verkehrssicherheitsverordnung (VSiv), LS 722.15
[http://www2.zhlex.zh.ch/appl/zhlex_r.nsf/0/49E932364F7D2874C125774A003E669E/\\$file/722.15_15.6.83_69.pdf](http://www2.zhlex.zh.ch/appl/zhlex_r.nsf/0/49E932364F7D2874C125774A003E669E/$file/722.15_15.6.83_69.pdf)
- Weisung der GVZ betreffend Zugänge für die Feuerwehr:
<http://www.gvz.ch/Feuerwehr/LinkClick.aspx?fileticket=E5CXUCFfK4M%3d&tabid=566&language=de-CH>
- "Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen"
http://www.awel.zh.ch/content/dam/audirektion/awel/luft_asbest_elektrosmog/ig/uvp/dokumente/pp_wegleitung.pdf

Anhang A

Einladungen und Protokolle der Begleitgruppensitzungen



Kanton Zürich
Baudirektion
Amt für Raumentwicklung
Zentrale Dienste
Rechtsdienst

Michael Steiner
Juristischer Sekretär
Zollstrasse 36
Postfach
8090 Zürich
Telefon +41 43 259 41 89
michael.steiner@bd.zh.ch
www.are.zh.ch

15. April 2014

Einladung

Teilnehmende

Fridolin Störi, VZGV
Heinz Liebhart, GVZ
Karl Rusterholz, GVZ
Christian Kurt, Stadtpolizei Uster
Daniel Bader, TBA Stadt Zürich
Rudolf Steiner, TBA Stadt Zürich
Markus Zimmermann, SD-KP
Sara Künzli, VD-AFV
Edyta Schäfer, VD-AFV
Kurt Rohner, BD-TBA
Josua Raster, BD-ARE
Michael Rothen, BD-ARE
Martin Lenhard, BD-ARE
Franz Kistler, BD-ARE
Claudine Merz, ewp (Mec)
Michael Steiner, BD-ARE (STI)

Kopie an

Marc Neeracher, SD-KP (entschuldigt)

**Reformpaket Erschliessungsverordnung –
Projektstabsitzung Vorbereitung Kick-off-Sitzung**

Donnerstag, 24. April 2014

08.30 - 12.00

Kaspar Escher Haus, Neumühlequai 10, 8090 Zürich,
Sitzungszimmer 601 (KEH 601)

Traktanden	Referent	Zeit
1. Begrüssung / Vorstellungsrunde	STI	10'
2. Projektziel	STI	15'
3. Inputreferat	Mec	45'

Sitzungsunterbruch

4. Teilprojekt I – Diskussion und Empfehlung z.H. Baudirektor	STI	60'
---	-----	-----



- | | | | |
|----|--|-----|-----|
| 5. | Teilprojekt II – Projektstart / Ablauf | Mec | 45' |
| 6. | Weiteres Vorgehen / Umfrage | STI | 10' |

Freundliche Grüsse

Michael Steiner

Beilagen:

- Diskussionspapier Teilprojekt I



25. April 2014

Protokoll

Teilnehmende Fridolin Störi, VZGV
Heinz Liebhart, GVZ
Karl Rusterholz, GVZ
Daniel Bader, TBA Stadt Zürich
Rudolf Steiner, TBA Stadt Zürich
Markus Zimmermann, SD-KP
Sara Künzli, VD-AFV
Edyta Schäfer, VD-AFV
Kurt Rohner, BD-TBA
Josua Raster, BD-ARE
Michael Rothen, BD-ARE
Martin Lenhard, BD-ARE
Franz Kistler, BD-ARE
Claudine Merz, ewp (Mec)
Michael Steiner, BD-ARE (STI)

Gäste -

Entschuldigt Christian Kurt, Stadtpolizei Uster
Marc Neeracher, SBRGE II Nr. 0174/2013D-KP, vertreten
durch Markus Zimmermann

Reformpaket ‚Erschliessungsverordnung‘ – Kick-off-Sitzung

Donnerstag, 24. April 2014

08.30 – 11.30

Kaspar Escher Haus, Neumühlequai 10, 8090 Zürich,
Sitzungszimmer 601 (KEH 601)

STI **1. Begrüssung und Vorstellung**

Nach der Begrüssung durch M. Steiner findet eine kurze Vorstellungsrunde statt.

STI **2. Projektziel**

M. Steiner erklärt das Projektziel des Reformpaketes „Erschliessungsverordnung“ (vgl. Beilage 1)

Mec STI **3. Inputreferat**

C. Merz stellt schwerpunktmässig Probleme der heutigen gesetzlichen Grundlagen vor (vgl. Beilage 2)

4. Teilprojekt I – Diskussion und Empfehlung z.H. des Baudirektors

STI führt durch den Entwurf (dieser wurde bereits mit der Einladung den Teilnehmenden zugestellt). Der Entwurf beschränkt sich bewusst auf den politischen Auftrag.

D. Bader stellt fest, dass eine Aufteilung in das TP I und TP II Sinn mache. Er erachtet den Zeitplan des TP II bis 2015 als unrealistisch. Materiell müsste Tempo 30 ohnehin die Grundlage der Tabelle gemäss Anhang der Zugangsnormen bilden, da dies heute in Wohnquartieren bereits Standard ist. Beim § 10 der Zugangsnormen (ZN) sollte auch bei Bauten- und Anlagen mit geringem Verkehrsaufkommen abgewichen werden können. Die Begriffe sind zum Teil nicht mehr zeitgemäss und sollten im TP I angepasst werden.

F. Störi regt an, dass die Aufzählung in § 11 der (ZN) gestrichen werde zugunsten einer generellen Formulierung. Demnach sollten Abweichungen von den Anforderungen gemäss Anhang „aus wichtigen Gründen“ möglich sein. Zudem sollte ein Bezug zu den kommunalen PP-Verordnungen vorgesehen werden, dies gilt, damit eine Parkplatz-Obergrenze auch entsprechend berücksichtigt werden kann.

M. Rothen weist darauf hin, dass mit einer Aufzählung die Rechtssicherheit besser gewährleistet wird, als bei einem allgemeinen Ausnahmetatbestand. Bei der Innenentwicklung müsste ergänzt werden, dass diese qualitativ und gewinnbringend sein muss. Nur so könne die Innenentwicklung gesteuert werden, damit sie am richtigen Orte erfolge. Die vorgesehene Formulierung sei zu liberal und aus planerischer Sicht nicht sinnvoll.

J. Raster weist darauf hin, dass die Orte der Innenentwicklung mit der Nutzungsplanung bereits definiert wurden.

M. Rothen möchte die Orte der Innenverdichtung auf der Stufe Richtplan diskutiert wissen. Er stellt auch in Frage, ob mit der gewählten Vorlage die Zielsetzung erreicht wird.

F. Kistler ist der Ansicht, dass die „Tempo-30-Zone“ in der Aufzählung zu streichen sei. Diese Ausnahme könne von den Gemeinden als ‚Freipass‘ zum Verzicht auf Fussgängerschutz interpretiert werden. Die Erstellung eines Trottoirs sei heute schon bei 20 – 30 Wohneinheiten erforderlich. Der Fussgängerschutz sei ein wichtiges Thema und bei der Innenentwicklung würden mehr Fussgänger und mehr Autos auf den Strassen verkehren. Die Gemeinden müssten dies begründen. Gerade auch bei einer guten ÖV-Erschliessung seien mehr Fussgänger unterwegs. Eine Erleichterung könne nur gewährt werden, wenn auch die Strasse gut gestaltet sei, dies fehle jedoch im Entwurf. Eine Fahrbahn könne auch einspurig sein, sofern Möglichkeiten zum Kreuzen bestehen. Auf den Fussgängerschutz müsse jedoch besonders geachtet werden. Er erachte ab rund 50 Wohneinheiten ein Trottoir als zwingend erforderlich.

R. Steiner weist darauf hin, dass die Stadt Zürich über ein sehr gutes ÖV-Netz verfüge und deshalb das Auto weniger als Transportmittel genutzt werde. Entsprechend stimme der Grundsatz, dass bei höherer Dichte mehr Autos verkehren würden, gerade in städtischen Gebieten nicht. Die Verkehrstrennung sei weniger wichtig, da weniger Autos verkehrten. Er erachte die Vorlage als ausgewogen, zumal in der revidierten Formulierung des § 11 die Verkehrssicherheit ausdrücklich erwähnt sei. Die Funktion der Strasse müsse gewährleistet sein, bei längeren Strassen brauche es allenfalls eine Kreuzungsmöglichkeit. Es müsse auf die gewachsenen Strukturen Rücksicht genommen werden, es sei aber immer der Einzelfall zu prüfen.

F. Kistler findet es bedauerlich, wenn alle Vorgärten einen Trottoir geopfert werden müs-

sen. Mit der Signalisation einer Tempo-30-Zone werde aber der Fussgängerschutz nicht gewährleistet.

J. Raster weist darauf hin, dass es sich um einen Ausnahmetatbestand handelt, auf den man nicht einfach einen Anspruch hat. Die übrigen Anforderungen (Verkehrssicherheit, Notzufahrt) müssten zwingend auch erfüllt sein.

S. Künzli sieht in der Vorlage TP I keine Regellösung sondern bloss eine Sofortmassnahme für Ausnahmesituationen. Die Standardlösung werde erst mit dem TP II erarbeitet. Die Vorlage soll nur für „Härtefälle“ gelten. Es bestehe auch ein Klärungsbedarf, ob bei einer Innenentwicklung generell eine Ausnahmetatbestand bestehe oder nur im Falle einer Tempo-30-Zone. Eine Tempo-30-Zone habe sodann andere Gründe als eine Massnahme zur Erschliessung von Grundstücken.

D. Bader sieht gerade darin das Problem, dass mit der Vorlage im TP I in Tempo-30-Zonen generell tiefere Anforderungen gelten.

M. Zimmermann weist darauf hin, dass in der Tempo-30-Zone die Autos den Vortritt hätten und deshalb eine klassische Verkehrstrennung gelte. Bei Tempo-30-Zonen brauche es weiterhin einen Fussgängerschutz. Bei den Erleichterungen sei diese Zone deshalb fehl am Platz. Er verweist auf das Beispiel „Schueppwiesenstrasse“, dass hier eine Tempo-30-Zone keinen objektiven Vorteil bringen würde. Bei Elementen im Strassenraum müssten die Fussgänger noch mehr auf die Fahrbahn treten. Eine Tempo-30-Zone könne zudem immer nur gebietsweise und nicht bezogen auf eine Strasse signalisiert werden.

C. Merz erwähnt, dass trotz Vortrittsregelung der Autos keine Verpflichtung zur Erstellung eines Trottoirs in Tempo-30-Zonen bestehe.

K. Rohner erachtet das Thema „Schulweg“ als wichtig. Häufig seien die Schulwege jedoch nicht entlang der Hauptverkehrsrichtung und damit die Trottoirs dort gar nicht genutzt. Meist gebe es bloss Querungen der Hauptverkehrsstrassen. Auf diese sei ein Augenmerk zu legen.

F. Störi weist darauf hin, dass es keinen zusätzlichen Tatbestand in § 10 ZN für Bauvorhaben mit wenig Autos brauche. Die Erschliessung könne ohnehin im Einzelfall festgelegt werden. Wenn der Ausnahmetatbestand der Tempo-30-Zonen gelöscht werde, dann könnte eine Bestimmung aufgenommen werden, dass bei einer Begrenzung der Parkplatzzahl in der kommunalen Nutzungsplanung von der generellen Regelung abgewichen werden könne. Im Text müsse „im Einzelfall“ durch den Ausdruck „wenn wichtige Gründe bestehen“ ersetzt werden. Es würde weiterhin auf Wohneinheiten abgestellt, aber mit einem entsprechenden Umrechnungsfaktor könnte auf die Reduktion der Fahrzeuge reagiert werden. Im weiteren würden die Erschliessungsstrassen für 50 – 60 Jahre erstellt, es rechtfertige sich deshalb nicht auf ein Verkehrsregime des Bundes abzustellen, das sich sehr viel schneller wieder verändern werde. Massgeblich sollten allein die tatsächlichen Verhältnisse sein. Es sei darauf zu achten, dass der Strassenbau nicht zu Baulandverschleiss führe.

Bei der **Konsultativabstimmung** möchte eine überwiegende Mehrheit der Anwesenden



den Tatbestand „Tempo-30-Zone“ als Erleichterungstatbestand gemäss § 11 streichen.

M. Steiner wird dieses Ergebnis in der Empfehlung an den Baudirektor so erwähnen.

Zur Baulichen Nachverdichtung gibt es keine zusätzlichen Voten.

Mec/STI **5. Teilprojekt II Projektstart / Ablauf**

C. Merz stellt den Ablauf des TP II vor (vgl. Beilage 3). Die Sitzungstermine werden jeweils nach einer Doodle-Umfrage festgelegt. Rund eine Woche vor dem Termin werden die Unterlagen im Webshare des Kantons aufgeschaltet werden, die Teilnehmenden werden mit einem Mail darauf aufmerksam gemacht werden.

C. Merz bittet die Anwesenden, allfällige weitere Themenbereiche, welche in der Präsentation nicht aufgeführt wurden, bis spätestens nächste Sitzung zu melden.

R. Steiner (unterstützt durch K. Rohner) regen an, dass im Projektteam gegebenenfalls eine Vertretung der kleineren Gemeinden Einsitz nehmen sollte. Den Aspekt des Gemeindeingenieurbüros deckt Claudine Merz als Vertreterin ewp ab.

F. Störi stellt in Aussicht, einen entsprechende Vertretung einer kleinen oder mittelgrossen Gemeinde via. VZGV anzubieten.

Alle **6. Diverses / Umfrage**

Keine Meldungen.

Für das Protokoll

Sig. Claudine Merz

Beilagen: 3 PowerPoint-Präsentationen



23. Juni 2014

Einladung

Teilnehmende Fridolin Störi, VZGV
Marcel Angele, VZGV
Heinz Liebhart, GVZ
Karl Rusterholz, GVZ
Daniel Bader, TBA Stadt Zürich
Rudolf Steiner, TBA Stadt Zürich
Marc Neeracher, SD-KP
Christian Kurt, Stadtpolizei Uster
Sara Künzli, VD-AFV
Edyta Schäfer, VD-AFV
Kurt Rohner, BD-TBA
Josua Raster, BD-ARE
Franz Kistler, BD-ARE
Claudine Merz, ewp (Mec)
Michael Steiner, BD-ARE (STI)

Gäste -

Entschuldigt Markus Zimmermann, SD-KP
Michael Rothen, BD-ARE
Martin Lenhard, BD-ARE

**Reformpaket ‚Erschliessungsverordnung‘ –
2. Plenumssitzung, Themenbereich Zugangs-
normalien**

Freitag, 4. Juli 2014

08:30 - 12:00 Uhr

Amt für Raumentwicklung, Zollstrasse 36, 8090 Zürich, Sit-
zungszimmer 2230 gross

STI **1. Begrüssung**

STI **2. Protokoll Kick-off-Sitzung vom 24. April 2014**

STI **3. Teilprojekt I**
Information Stand



Mec **4. Teilprojekt II**
Zugangsnormalien

- Beibehaltung Wohneinheiten als Kriterium für Festsetzung Zugangsart
- Anpassung technische Anforderungen zur Dimensionierung und Ausgestaltung der Zugänge gemäss Anhang Zugangsnormalien

STI **5. Diverses / Umfrage**

[Die Pause erfolgt nach Sitzungsfortschritt]

Für die Einladung

sig. Michael Steiner

Beilage: Anhang technische Anforderungen der Zugangsnormalien (LS 700.5)



11. Juli 2014

Protokoll

Teilnehmende Fridolin Störi, VZGV
Marcel Angele, VZGV
Heinz Liebhart, GVZ
Christian Kurt, Stadtpolizei Uster
Daniel Bader, TBA Stadt Zürich
Rudolf Steiner, TBA Stadt Zürich
Sara Künzli, VD-AFV
Edyta Schäfer, VD-AFV
Kurt Rohner, BD-TBA
Josua Raster, BD-ARE (09.00 – 10.00 Uhr)
Franz Kistler, BD-ARE
Claudine Merz, ewp (Mec)
Michael Steiner, BD-ARE (STI)

Gäste -

Entschuldigt Karl Rusterholz, GVZ
Marc Neeracher, SD-KP
Markus Zimmermann, SD-KP
Michael Rothen, BD-ARE
Martin Lenhard, BD-ARE

Reformpaket ‚Erschliessungsverordnung‘ – 2. Plenumsitzung, Themenbereich Zugangs- normalien

Freitag, 4. Juli 2014

08.30 – 11.50 Uhr

Amt für Raumentwicklung, Zollstrasse 36, 8090 Zürich,
Sitzungszimmer 2230 gross

STI 1. Begrüssung

M. Steiner begrüsst die Anwesenden und kommuniziert die Abmeldungen. Erstmalige Teilnahme von Marcel Angele, Bereichsleiter Hochbau/Planung Stadt Opfikon, für den VZGV, sowie Christian Kurt, Stadtpolizei Uster.

Martin Lenhard (ARE-RP) hat gekündigt, da er beruflich eine andere Herausforderung angenommen hat. Gemäss Entscheid der ARE-Abteilungsleitung wird seine Einsitznahme im Projekt vorderhand nicht ersetzt.

STI 2. Protokoll Kick-off-Sitzung vom 24. April 2014

S. Künzli sowie M. Rothen ersuchten per Mail um Präzisierung ihrer Wortmeldungen. Die



für die Kick-off-Sitzung protokollierten Wortmeldungen vom 24. April 2014 werden wie folgt berichtigt:

Wortmeldung S. Künzli, Protokoll S. 3

[Neu]: Mit der vorgesehenen Formulierung werde ein Erleichterungstatbestand für eine Siedlungsentwicklung nach innen und unabhängig davon auch für Tempo-30-Zonen geschaffen. Eine Tempo-30-Zone werde nicht in erster Linie bei knappen Erschliessungsverhältnissen von Grundstücken festgelegt.

Erste Wortmeldung M. Rothen, Protokoll S. 2:

[Satz ersatzlos streichen]: M. Rothen weist darauf hin, dass mit einer Aufzählung die Rechtssicherheit besser gewährleistet wird, als bei einem allgemeinen Ausnahmetatbestand.

[Neu]: Bei der Innenentwicklung müsste ergänzt werden, dass diese qualifiziert - d.h. qualitativ und gewinnbringend - sein muss. Nur so könne die Innenentwicklung gesteuert werden, damit sie auch am dafür geeigneten Orte erfolge.

Zweite Wortmeldung Protokoll S. 2:

M. Rothen möchte den Ausnahmetatbestand (qualifizierte Orte der Siedlungsentwicklung nach innen) auf der Stufe der (kommunalen) Richtplanung diskutiert und angebunden wissen.

Zusätzlich zu protokollierende Wortmeldung M. Rothen:

Nach Meinung von M. Rothen stelle sich die Gefahr, dass das Teilprojekt I das Teilprojekt II ungünstig präjudiziere und sich schlimmstenfalls als Schnellschuss erweisen könnte.

Im Übrigen wird das Protokoll von Claudine Merz vorbehaltlos genehmigt und verdankt.

STI **3. Teilprojekt I – Information Stand**

Im Nachgang zur Kick-off-Sitzung wurde die Vorlage amtsintern bereinigt und der Baudirektor durch den Amtschef an einer Besprechung vom 12. Juni 2014 über die Vernehmlassungsvorlage für die Revision der Zugangsnormalien, Teilprojekt I, informiert. Der Baudirektor hat Kenntnis genommen, dass anlässlich der ‚Kick-off-Sitzung‘ teilweise kritische Fachmeinungen geäußert wurden. Der Baudirektor hat entschieden, dass zur Vorlage, Teilprojekt I, in der Version Kick-off-Sitzung mit untergeordneten redaktionellen Anpassungen, nach den Sommerferien ein Vernehmlassungs- bzw. amtsinternes Mitbetrachtungsverfahren durchzuführen sei. Umgesetzt wird der politische Auftrag (kurzfristige Integration eines zusätzlichen Erleichterungstatbestandes bei baulicher Verdichtung beziehungsweise bei Vorliegen von Tempo-30-Zonen).

Mec **4. Teilprojekt II – Zugangsnormalien**

C. Merz führt die Anwesenden mittels PP-Präsentation durch die Themenbereiche (vgl. Präsentation im Anhang). Der Themenblock bilden die Zugangsnormalien, insb. die technischen Anforderungen gemäss Anhang der Zugangsnormalien. Die Diskussion beschränkt sich dabei ausdrücklich auf die Feinerschliessung.

Ad Thema Wohneinheiten:

Die mögliche Nutzung, die Wohneinheiten und das Verkehrsaufkommen sind Grössen,

die alle in einem Bezug zueinander stehen. Massgebend für die Erschliessung ist immer der Vollausbau der über den Weg / die Strasse erschlossenen Grundstücke.

Grundsätzlich besteht ein Konsens, dass an der bisherigen Regelung der Wohneinheiten festgehalten werden soll. Zusätzlich soll vertieft geprüft werden, ob bei der Dimensionierung im Einzelfall alternativ auf das voraussichtliche Verkehrsaufkommen abgestellt werden kann. Das voraussichtliche Verkehrsaufkommen ist im bestehenden § 6 der Zugangsnormen bereits erwähnt, fehlt jedoch im Anhang, bzw. müsste konsequent ausformuliert werden.

Die aufgrund der Zonierung realisierbaren Geschossflächen dienen bereits heute bei Planungen als Grundlage der Ermittlung der Zugangsart. Bei der Prüfung der Erschliessung im Zusammenhang mit einem Bauvorhaben wäre dieses Kriterium jedoch – insbesondere bei Gemeinden mit der Baumassenziffer als Nutzungsmass – eine nicht leicht anzuwendende Masseinheit. Dieses mögliche Kriterium wird deshalb nicht vertieft geprüft.

Ad Thema Erschliessungsgüteklasse mit dem öffentlichen Verkehr:

Bei der Beurteilung der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr wird heute auf die Kriterien gemäss „Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen, 1997“ abgestellt. Es besteht weitgehende Einigkeit, dass sich der bestehende Mechanismus auch durch die ständige Rechtsprechung implementiert und weitgehend bewährt hat. Die effektive Fusswegdistanz wird jedoch nicht abgebildet. Zur Zeit wird eine Aktualisierung der Wegleitung geprüft.

Ad Thema Ausbaugrössen:

Ziel ist ein haushälterischer Umgang mit den Ressourcen unter Wahrung der Verkehrssicherheit. Bereits heute genügen verschiedene Erschliessungen im Bereich des Zufahrtsweges und der Zufahrtsstrasse im unteren Bereich nicht den Anforderungen gemäss Anhang der Zugangsnormen, ohne dass dadurch Erschliessungsprobleme bestehen. Jedoch genügen die Mindestanforderungen beim Zufahrtsweg bezogen auf den Radius den aktuellen Anforderungen für Tanklöschfahrzeuge teilweise nicht mehr, dies führt dazu, dass Tanklöschfahrzeuge bei Zufahrtswegen zum Teil zusätzlich manövrieren müssen. Als Prämisse und im Grundsatz soll sich die Nachführung der Zugangsnormen bezüglich Ausbaugrössen an den Vorgaben der VSS-Normen orientieren. C. Merz gibt allerdings zu bedenken, dass auch bereits untergeordnete Anpassungen der Dimensionierungen weitreichende, v.a. finanzielle Konsequenzen für die Gemeinden haben können, weshalb diese Fragestellung eingehend geprüft werden müsse. Anstelle der statischen Querschnitte sollte auch die Verkehrsfrequenz und die Häufigkeit der Begegnungsfälle, die Möglichkeit von Ausweichstellen etc. und die gefahrenen Geschwindigkeiten miteinbezogen werden. Ch. Kurt bestätigt, dass bei Begegnungsfällen im Grundsatz auch das Trottoir überfahren werden darf (Fussgänger haben Vortritt, es sind Hindernisse erforderlich, dass dies nicht auf einer ganzen Länge benutzt wird, etc.). Zu diesen Themen ist auch die in Revision begriffene VSS-Norm SN 640 075 zu prüfen. Die öffentliche Vernehmlassung ist zwischenzeitlich erfolgt. R. Steiner macht dem Projektstab die VSS-Norm SN 640 075 (Stand vor der VNL) zugänglich.



Von Seiten des Projektstabes eingehender zu prüfen ist die Frage, ob dieses Prinzip in den Normalien – in Bezug auf die Dimensionierung der Zufahrten, Trottoirs etc. festzuhalten/oder zu konkretisieren ist, bzw. ob/inwieweit eine gewisse Flexibilisierung wünschbar wäre. Unter anderem geht es auch darum die Verteilung der Verkehrs-/ und Trottoirflächen bei rund 5 m breiten Strassen zu prüfen. Ebenso auch die Möglichkeit von „gelben Streifen“ anstelle von Trottoirs, etc.

Zu prüfen sind auch die Regelungen zu den Banketten (erforderlich für den Strassenkoffer) und wo die massgebliche Strassengrenze verläuft. Flurwege dienen heute oft auch der Erschliessung der Wohneinheiten, erfüllen jedoch nicht die Anforderungen der Zugangsnormen. Auch die Anforderungen an Wendehammer sind zu prüfen.

Es ist im Plenum unbestritten, dass die Anzahl Wohneinheiten – v.a. auch unter Berücksichtigung der Werte gemäss aktueller VSS-Norm - anzuheben sind. Von Seiten des Projektstabes erfolgt diesbezüglich ein analytisch aufbereiteter Vorschlag zur Anhebung der Wohneinheiten. Ebenfalls zu prüfen wird sein, inwieweit für die zu erwartenden Begegnungsfälle Ausweichstellen geschaffen werden können, um ein entsprechender Ausbau auf der gesamten Breite zu entgehen. Dabei stellen sich auch Fragen zum Verfahren und zur Gleichbehandlung der Grundeigentümer. Der Projektstab wird weiter prüfen und rechtliche Abklärungen treffen, inwieweit die Anforderungen bei bestehenden Erschliessungen in überbauten Gebieten sowie neu zu erstellenden Strassen und Wegen bzw. bei Verbreiterungen im Rahmen von Quartierplanverfahren verschieden geregelt werden können.

[Die von C. Merz vorbereitete Themenblock konnte nicht abschliessend behandelt werden].

STI **5. Diverses / Umfrage**

Die Terminfindung für die nächste Plenumssitzung erfolgt mittels Doodle-Umfrage.

F. Störi regt an, dass für die nächste Plenumssitzung u.U. bereits Vorschläge von Seiten des Projektstabes erfolgen sollen, aufgrund welcher man sich vorbereiten, und nachher die Diskussion führen kann.

Im Übrigen keine Wortmeldungen.

Für das Protokoll

sig. Michael Steiner

Beilagen: __ PowerPoint-Präsentation zum Teilprojekt II – Zugangsnormen



30. April 2015

Einladung

Teilnehmende Fridolin Störi, VZGV
Marcel Angele, VZGV
Heinz Liebhart, GVZ
Karl Rusterholz, GVZ
Daniel Bader, TBA Stadt Zürich
Rudolf Steiner, TBA Stadt Zürich
Markus Zimmermann, SD-KP
Christian Kurt, Stadtpolizei Uster
Nina Dajcar, VD-AFV
Edyta Schäfer, VD-AFV
Kurt Rohner, BD-TBA
Josua Raster, BD-ARE
Franz Kistler, BD-ARE
Claudine Merz, ewp (Mec)
Michael Steiner, BD-ARE (STI)

Gäste

Entschuldigt

**Reformpaket ‚Erschliessungsverordnung‘ –
3. Begleitgruppensitzung, Themenbereich: Di-
mensionierung gemäss Anhang Zugangsnorma-
lien**

Donnerstag, 21. Mai 2015

14:00 - 17:00 Uhr

Amt für Raumentwicklung, Stampfenbachstrasse 12, 8090
Zürich, Sitzungszimmer 402

STI **1. Begrüssung**

STI **2. Protokoll 2. Plenumssitzung vom 11. Juli 2014**

STI **3. Verfahrensstand und Grobkonzept Teilprojekt II**

- Teilprojekt I - Verfahrensstand
- Teilprojekt II – Verfahrensstand und Grobkonzept



- Mec **4. Dimensionierung der Zugänge gemäss Anhang der Zugangsnormalien**
- Anpassung technische Anforderungen zur Dimensionierung und Ausgestaltung der Zugänge gemäss Anhang der Zugangsnormalien

STI **5. Diverses / Umfrage**

[Die Pause erfolgt nach Sitzungsfortschritt]

Für die Einladung

Michael Steiner

Beilage: Anhang technische Anforderungen der Zugangsnormalien (LS 700.5)



11. Juni 2014

Protokoll

Teilnehmende Marcel Angele, VZGV
Heinz Liebhart, GVZ
Daniel Bader, TBA Stadt Zürich
Rudolf Steiner, TBA Stadt Zürich
Markus Zimmermann, SD-KP
Christian Kurt, Stadtpolizei Uster
Nina Dajcar, VD-AFV
Edyta Schäfer, VD-AFV
Kurt Rohner, BD-TBA
Josua Raster, BD-ARE
Franz Kistler, BD-ARE
Claudine Merz, ewp (Mec)
Michael Steiner, BD-ARE (STI)

Gäste Stefan Hug, ewp

Entschuldigt Fridolin Störi, VZGV
Karl Rusterholz, GVZ
Marc Neracher, SD-KAPO
Thomas Eiermann, BD-ARE

Reformpaket ‚Erschliessungsverordnung‘ – 3. Begleitgruppensitzung, Themenbereich Di- mensionierung gemäss Anhang Zugangsnorma- lien

Mittwoch, 21. Mai 2014

14.00 Uhr - 16.30 Uhr

Amt für Raumentwicklung, Stampfenbachstrasse 12, 8090
Zürich, Sitzungszimmer 402

STI 1. Begrüssung

M. Steiner begrüsst die Anwesenden. Neu im Projektstab sowie der Begleitgruppe Einsitz nimmt Nina Dajcar. Sie ist Nachfolgerin von Sara Künzli als Leiterin Verfahren und Recht, VD-AFV.

Fridolin Störi hat wie schon früher angekündigt sein Ausscheiden aus der Begleitgruppe mitgeteilt. Dieser Schritt erfolgt gleichzeitig mit dem Rücktritt nach langjähriger Tätigkeit als Präsident der Fachgruppe Bau und Umwelt des VZGV. Marcel Angele informiert über die aktuellen Entwicklungen von Seiten VZGV. Vorderhand bleibt es im Projekt ‚Erschliessungsverordnung‘ bei einer Einzelvertretung von Seiten VZGV.

Im ARE hat Michael Rothen (ARE-RP) eine neue Herausforderung im Kanton Aargau als Leiter der Regional- und Ortsplanung angenommen. Als Nachfolger wird Thomas Eiermann (ARE-RP) Einsitz in die Begleitgruppe nehmen (momentan ferienabwesend). M.

Steiner verdankt den geleisteten Arbeiten von Fridolin Störi und Sara Künzli und begrüsst die Neuzugänge.

STI **2. Protokoll 2. Plenumssitzung vom 11. Juli 2014**

Keine Rückmeldungen zum Protokoll. Dieses gilt als genehmigt.

STI **3. Verfahrensstand und Grobkonzept Teilprojekt II**

M. Steiner gibt eine kurze Übersicht. Es kann auf die Präsentation ‚Verfahrensstand und Grobkonzept Teilprojekt II‘ verwiesen werden:

- Teilprojekt I – Verfahrensstand

Der Regierungsrat hat anlässlich seiner Sitzung vom 6. Mai 2015 die Änderung/Ergänzung von § 11 ZN verabschiedet. Die Änderung tritt – sofern keine Beschwerde erhoben wird – am 1. August 2015 in Kraft.

- Teilprojekt II – Verfahrensstand und Grobkonzept

Nach Abschluss des im Teilprojekt I wurde ein Projektcontrolling durchgeführt und unter anderem die Zeitschiene dem ergänzten Prozess sowie den zeitlichen Tatsachen angepasst.

Das Resultat des Teilprojekts II soll Ende 2016 an den Kantonsrat überwiesen werden können (eine Erschliessungsverordnung bedarf einer Anpassung von § 359 PBG; bei der Anpassung der einzelnen Erlasse bedarf die StrAV der Genehmigung durch den Kantonsrat). Trägt man von diesem Zeitpunkt den Prozess – wie er im Rechtsetzungsverfahren notwendig ist – ab, bedeutet dies, dass Ende 2015 ein Vorentwurf z.h. des Regierungsrates übergeben werden muss (Durchführung eines dreimonatigen Anhörungsverfahrens im Februar/März 2016).

Es hat sich nach Ansicht des federführenden Amtes für Raumentwicklung weiter verdichtet, dass – siehe bereits Arbeitstitel dieses Projekts – eine Erschliessungsverordnung, d.h. ein Zusammenfassen der Erlasse Zugangsnormen und evtl. Strassenabstandsverordnung angestrebt werden soll. ‚Rückfallebene‘ und auch beim Projektziel stets zu beachten ist die Teilrevision jeweils der einzelnen Erlasse.

Bei diesem Stand ist nunmehr ein Regierungsratsbeschluss über einen Konzept auszuarbeiten, der die Vorteile einer Zusammenfassung aufzeigt. Die Federführung im Projekt liegt beim Amt für Raumentwicklung. Gemäss kantonsinterner Zuordnung der 3 Erlasse liegt beim Amt für Verkehr.

Bewährte Bestimmungen betreffend die Erschliessung - Baureife - Verkehrssicherheit, zu denen auch eine ständige Rechtsprechung existiert, sind beizubehalten [bzw. in die neue Verordnung zu überführen]. Eine Rahmenverordnung zur Thematik der verkehrstechnischen Feinerschliessung vereinfacht die Handhabung durch die Gemeinwesen. Zusätzlich ARE-intern geprüft wird die Frage, inwiefern die hinreichende Erschliessung bereits auf Stufe Planung berücksichtigt werden kann bzw. inwieweit bei einer vorausschauenden Planung in Bezug auf die Feinerschliessung Planungssicherheit geschaffen werden

kann.

Die Begleitgruppe soll voraussichtlich mit einer letzten Sitzung im September 2015 zum Themenblock Sichtweiten bei Ausfahrten ihre Arbeiten abschliessen können. Die Resultate fliessen in einen Abschlussbericht mit Handlungsempfehlungen.

Neu sind in der Zeitschiene zwei zusätzliche Prozesse abgebildet: Das Amt für Verkehr der Volkswirtschaftsdirektion erstattet z.H. des in diesem Gesetzgebungsprojekt federführenden ARE ebenfalls bis Ende September 2015 einen Mitbericht, insbesondere zu den Fragestellungen betreffend die Abgrenzung der Strassen und Wege der Feinerschliessung als Gegenstand dieses Projekts zu den übergeordneten Verkehrsträgern der Groberschliessung sowie eine Auseinandersetzung mit den Bestimmungen der Strassenabstandsverordnung sowie Verkehrssicherheitsverordnung, die sich aus Sicht AFV bewährt haben.

Gleichzeitig wurde ARE-intern mit den Vorarbeiten zu einem Entwurf einer Erschliessungsverordnung begonnen. Diese Arbeit besteht momentan neben der Erarbeitung eines Normkonzepts und vertieften Prüfung von rechtlichen Fragestellungen v.a. im Zusammenführen und der Verwaltung der bereits vorhandenen Erkenntnisse.

Mec **4. Dimensionierung der Zugänge gemäss Anhang der Zugangsnormalien**

Den Anwesenden wurden mit der Einladung zwei Varianten für einen überarbeiteten Anhang der Zugangsnormalien zugestellt. C. Merz und S. Hug stellen den Anwesenden mittels PPP die vorgeschlagenen zwei Varianten bzw. die Überlegungen hinter den Vorschlägen vor (vgl. Präsentation im Anhang). Kernpunkte sind:

Die Strassenkapazitäten sind vorhanden: Mehr Wohneinheiten bei gleichen Strassenquerschnitten

Gute Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr führt zu deutlich reduziertem Pflichtabstellplatzbedarf

Der Fussgängerschutz ist mit Trottoir oder auch bei tiefen Geschwindigkeiten mit Mischverkehrsflächen möglich (Begegnungszonen/ Tempo 30 Zonen). Die gefahrene Geschwindigkeit hat grossen Einfluss auf die Verkehrssicherheit

Diskussion [die Voten werden soweit möglich thematisch bei den beiden Varianten zusammengefasst]:

Variante 1:

Die Variante 1, bzw. eine Weiterverfolgung wird mehrheitlich begrüsst.

- Die minimale Breite von 3.00 m bei Zufahrtswegen steht u.U. in Konflikt mit Notzufahrten (Abhängig von rechtlicher Sicherung / Bedeutung des Banketts).
- Ebenfalls sind die Radien der Zufahrtswege aus Sicht Notzufahrt zu prüfen, insbesondere für Neuanlagen.
- Die Begegnungsfälle Auto-Velo bei einer Strasse 3.0 m sind kritisch. Es soll geprüft werden, in welcher Form Velos erwähnt werden können.
- Der Begegnungsfall PW/PW erfordert eine minimale Breite von 4.2 m und LW/PW von 4.5 oder 4.7 m. Dabei ist aber auch die Projektierungsgeschwindigkeit von Bedeutung,
- Es wird angeregt zu prüfen, ob die erste Zeile der ‚Zufahrtsstrasse‘ nicht dem Zufahrtsweg zugeschlagen werden soll (Verschiebung der Linie in der Tabelle). M. Steiner und E. Schäfer klären ab, inwieweit eine solche weitergehende Definition des Weges PBG-konform (vgl. § 265 PBG) ist.

Variante 2:

Die Variante 2 wird mehrheitlich kritisch beurteilt.

- Die Variante 2 gibt keine Anhaltspunkte, wie der behindertengerechte Ausbau des Werks erfolgen kann.
- Der Fussgängerschutz auf Mischverkehrsflächen ist nur bei Begegnungszonen gewährleistet. Variante 2 geht deshalb einzig, sofern Mischflächen mit Begegnungszonen signalisiert sind.
- Geschwindigkeitsreduktionen, wie sie bei Mischflächen und Begegnungszonen vorauszusetzen sind, beurteilen sich einzig nach Massgabe des übergeordneten Bundesrechts. Die Variante 2 setzt sich v.a. bei den grösseren Strassentypen darüber hinweg, was nicht geht.
- Die Variante 2 schliesst Trottoirs nicht aus, lässt jedoch auch andere Lösungen zu.
- Es wäre eine Schärfung der Bedeutung der Zielwerte notwendig.
- Bei nutzungsorientierten Strassen entspricht es der Realität, dass aus Gründen der Sicherheit stets zwei abgesetzte Trottoir notwendig sind.

Allgemeine Hinweise aus dem Plenum:

- Im Rahmen der Materialien zu den überarbeiteten Bestimmungen sollte insbesondere auch aufgezeigt werden, wo und wie die einschlägigen VSS-Normen berücksichtigt wurden, bzw. weshalb Abweichungen gewählt wurden (bspw. Begegnungsfälle [→ Bezug zu Bankette] oder Trottoirbreite).
- Die Zugangsnormen sollen generell-abstrakt bleiben und nicht den jeweiligen Einzelfall konstruieren lassen (Rechtsunsicherheit). Daneben braucht es – analog dem heutigen § 11 Erleichterungstatbestände, um Einzelfallgerechtigkeit schaffen zu können. Dies bezieht sich insb. auch auf den Anhang. Dieser soll nicht zusätzlich mit Ausnahmen verkompliziert werden, sondern ist soweit möglich einfach zu halten und die Erleichterungen sind in den Bestimmungen zu umschreiben.
- Es ist zu klären wo die „Strassengrenze“ gemäss § 267 PBG verläuft und der Umgang mit Strassenbanketten muss geregelt sein bzw. geschärft werden (Eigentumsverhältnisse; Gegenstand von Strassengrenze oder Strassenparzelle). Es soll geprüft werden, ob die Darstellung im Anhang mit einem vertikalen Strich ergänzt wird, der die Strassengrenze aufzeigt (→ Bankett muss innerhalb Strassengrenze liegen).
- Es wird angeregt, noch folgende Regelungsgegenstände der Zugangsnormen zu prüfen: Ausweichstellen (Anpassung/Ergänzung § 9 Zugangsnormen), Berücksichtigung ÖV-Erschliessungsgüteklasse, Wohnquartierstrassen mit ÖV-Angebot - Busdurchfahrt (bedarf Trottoir).
- Bei Bushaltestellen ergeben sich zusätzliche Anforderungen (Höhe des Trottoirs, Minimale Breite des Trottoirs 2.9 m).
- Die minimale Trottoirbreite wird diskutiert, diese liegt bei 1.8 m. Allenfalls sind auch hier Erleichterungen möglich.
- Falls eine Quartierentwicklung stattfinden soll, brauchen die politischen Gemeinden Anreize bzw. wirksame Instrumente, dass diese erfolgen.
- Die Unterscheidung Anforderungen an neue Anlagen und an bestehende Anlagen muss weiter herausgearbeitet werden bzw. bestehendes System (analog) beibehalten (Bedeutung Zielwerte; Abweichungen in Bestand durch Erleichterungstatbestände).
- Die gefahrene Geschwindigkeit ist in der Realität deutlich tiefer als die signalisierte, dennoch ist auf die zulässige Geschwindigkeit abzustellen.
- Unter Umständen rechtfertigt sich auch eine Unterscheidung, ob zusätzlich Durchfahrtsverkehr auf den Strassen besteht oder nicht.

Ergebnis Diskussion:

M. Steiner versucht die wichtigsten Punkte der Diskussion und die dabei herauskristallisierte Meinung der anwesenden Fachpersonen zusammenzufassen:

- In den Zugangsnormalien (insb. auch im Anhang) soll wie bis anhin der Durchschnittsfall geregelt werden; dies möglichst übersichtlich und schlank und mit klarer Verbindlichkeit (keine Planungsoption). Erleichterungstatsbestände sollen wie bis anhin klar ausgewiesen werden.
- Es wird betreffend den Mischverkehrsflächen und insbesondere bei der Variante 2 bedenken angebracht hinsichtlich der Konformität einer solchen Regelung mit Bundesrecht bzw. der Frage, ob das System von den Gemeinden bundesrechtskonform angewendet würde/werden könnte.
- Es wurde das Anliegen geäußert, dass vermehrt die grundsätzliche Bedeutung der einschlägigen VSS-Normen aufgezeigt bzw. auf diese Notwendigkeit [in den Handlungsempfehlungen] eingegangen wird.

STI 5. Diverses / Umfrage

Die Terminfindung für die nächste Begleitgruppensitzung erfolgt mittels Doodle-Umfrage. Die Septembersitzung wird die Regelungsbereiche der VSIV (insb. Sichtweiten der Ausfahrten und Umgang mit Fahrzeugähnlichen Geräten [FäG]) zum Gegenstand haben.

M. Angele votiert abschliessend nochmals, dass für die übergeordneten Entwicklungen, wie sie mit dem kant. Richtplan auf die Gemeinden und Städte zukommen werden. Es sollten nur rund 10% der Fälle mit Erleichterungstatsbeständen gemäss § 11 ZN gelöst werden. (insb. 80-20 Regelung gemäss Raumordnungskonzept) Es soll ein Regelwerk der Feinerschliessung geschaffen werden, mit dem die politischen Gemeinden auf die Herausforderungen reagieren können.

Im Übrigen keine Wortmeldungen.

Für das Protokoll

Michael Steiner

Beilagen: Power Point-Präsentation ‚Reformpaket Erschliessungsverordnung - Verfahrensstand und Grobkonzept Teilprojekt II‘

Power Point-Präsentation ewp ‚Sitzung vom 21.05.2015‘



25. September 2015

Einladung

Teilnehmende Marcel Angele, VZGV
Heinz Liebhart, GVZ
Karl Rusterholz, GVZ
Daniel Bader, TBA Stadt Zürich
Rudolf Steiner, TBA Stadt Zürich
Markus Zimmermann, SD-KP
Christian Kurt, Stadtpolizei Uster
Nina Dajcar, VD-AFV
Edyta Schäfer, VD-AFV
Kurt Rohner, BD-TBA
Josua Raster, BD-ARE
Franz Kistler, BD-ARE
Thomas Eiermann, BD-ARE
Claudine Merz, ewp (Mec)
Michael Steiner, BD-ARE (STI)

Gäste Ingitta Scapozza, BD-TBA

Entschuldigt Marc Neeracher, SD-KP

**Reformpaket ‚Erschliessungsverordnung‘ –
4. Begleitgruppensitzung, Themenbereich
‚Sichtweiten – Zugänge‘**

Freitag, 2. Oktober 2015

09:00 - 12:00 Uhr

Amt für Raumentwicklung, Stampfenbachstrasse 12, 8090
Zürich, Sitzungszimmer 402

STI **1. Begrüssung**

STI **2. Protokoll 3. Begleitgruppensitzung vom 11. Juni 2015**

STI **3. Verfahrensstand und Grobkonzept Teilprojekt II**
- Teilprojekt II – Verfahrensstand und Grobkonzept

Mec **4. Anforderungen an Ausfahrtstypen, insbesondere Sichtweiten**

STI **5. Abschluss und Umfrage**



[Die Pause erfolgt nach Sitzungsfortschritt]

Für die Einladung

Michael Steiner

Beilage: - Sitzungsunterlagen
- Protokoll der Sitzung vom 11. Juni 2015



Annemarie Haase
Praktikantin Rechtsdienst
Stampfenbachstrasse 12
8090 Zürich
Telefon +41 43 259 41 96
annemarie.haase@bd.zh.ch
www.are.zh.ch

Referenz-Nr.:
ARE 15-0922

6. Oktober 2015

Protokoll

Freitag, 2. Oktober 2015
09:00 - 12:00 Uhr
Amt für Raumentwicklung Zürich, Stampfenbachstrasse 12,
8090 Zürich, Sitzungszimmer 402

Sitzungsleitung Michael Steiner, BD-ARE

Protokoll Annemarie Haase, BD-ARE

Teilnehmende Marcel Angele, VZGV
Heinz Liebhart, GVZ
Rudolf Steiner, TBA Stadt Zürich
Markus Zimmermann, SD-KP
Christian Kurt, Stadtpolizei Uster
Nina Dajcar, VD-AFV
Kurt Rohner, BD-TBA
Josua Raster, BD-ARE
Franz Kistler, BD-ARE
Michael Steiner, BD-ARE (STI)
Claudine Merz, ewp (Mec)

Entschuldigt Ingitta Scapozza, BD-TBA
Marc Neeracher, SD-KP
Thomas Eiermann, BD-ARE
Daniel Bader, TBA Stadt Zürich
Edyta Schäfer, VD-AFV

Gäste

Kopie an Karl Rusterholz, GVZ

Art

E = Entscheid
I = Information
P = Pendenz
D = Diskussion

Traktanden

Art Wer

1. Begrüssung

I STI

STI heisst alle Teilnehmenden zu der heutigen Sitzung willkommen.
Grundlage der Diskussion bildet das vor einer Woche versandte Arbeitspapier.

Entschuldigt sind Edyta Schäfer, Marc Neeracher, Daniel Bader, Thomas Eiermann und Ingitta Scapozza.

2. Protokoll 3. Begleitgruppensitzung vom 11. Juni 2015

I STI

Das Protokoll der 3. Begleitgruppensitzung wurde einerseits mit Mail

vom 23. Juli und andererseits erneut zusammen mit der Einladung zur heutigen Sitzung und dem Arbeitspapier vor einer Woche versandt. Es gilt, da keine Änderungs- oder Ergänzungswünsche vorliegen, als genehmigt.

3. Verfahrensstand und Grobkonzept Teilprojekt II

I STI

- Teilprojekt II – Verfahrensstand und Grobkonzept

Ziel der heutigen Sitzung ist es, die Interessenermittlung sowie die Auslegeordnung formell abzuschliessen. Frühestens Ende November / Anfang Dezember wird ein von ewp erarbeiteter Abschlussbericht mit Handlungsempfehlungen, die eine Auslegung, eine Analyse sowie fachliche Empfehlungen beinhalten werden, vorliegen. Nach einer internen Spiegelung des Berichts werden die Mitglieder der Begleitgruppe inhaltlich Stellung nehmen können [Anmerkung: in Traktandum 4 wurde von der Begleitgruppe angeregt, dass bei Bedarf für die Bereinigung des Abschlussberichts nochmals eine Sitzung durchgeführt wird].

Wie an der letzten Sitzung am 21. Mai 2014 besprochen, wird das ARE (Federführung) gemeinsam mit dem AFV eine die Grundlagen für die Erschliessungsverordnung erarbeiten. Das ARE ist in diesem laufenden Prozess für die rechtsgenügende Erschliessung im Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung nach innen, das AFV für die Verkehrsthematik (Ausfahrten/Sichtweiten) zuständig. Das erarbeitete Konzept wird noch konkretisiert.

4. Anforderungen an Ausfahrtstypen, insbesondere Sichtweiten

D/ E alle

Mec gibt eine kurze Übersicht. Es kann auf die Präsentation verwiesen werden. Thematisiert werden die Sichtweiten bei den Knoten (Ausfahrten Strasse-Strasse) und bei Ausfahrten Haus-Strasse.

Diskussion

Vorschlag: Beibehalten des in der Tabelle (vgl. Dossier S. 2 und Folie 15) dargestellten Systems zur Ermittlung der Ausfahrtstypen.

➔ Dem System wird mehrheitlich zugestimmt.

Begrifflichkeiten: Es sind einheitliche Benennungen der Zugangsarten anzustreben (vgl. Tabelle etc.). So sollte bspw. von „nutzungsorientierten Sammelstrassen“ und nicht nur von „Sammelstrassen“ die Rede sein. Ausserdem ist die Situation „Strasse-Strasse“ als Knoten und „Haus-Strasse“ als Ausfahrt zu bezeichnen. Ebenfalls ist der Begriff „Mindestanforderungen“ durch „Anforderungen“ zu ersetzen.

Sichtweiten bei Ausfahrten (vgl. Folie 16 und Dossier S. 3)

Harmonisierung der in der VSiv und der StrAV unterschiedlich vorgesehenen Anforderungen:

- Vorschlag, die Sichtweiten in Abhängigkeit zu den Geschwindigkeiten zu bemessen. Bisher galt aufgrund eines Verweises in der VSiv ausserorts die VSS-Norm. Gemäss heute geltender VSiv kommt es nicht auf die Geschwindigkeiten an. (Mec)
- Die StrAV mit den festen Sichtweiten ist veraltet. Am treffendsten sind die auf die Minimal- und Maximalgeschwindigkeit verweisenden VSS-Normen. Es ist wichtig, dass die im Einzelfall nötige Sichtweite individuell bestimmt werden kann. (Zimmermann)
- Mec verweist auf die VSS-Norm (Folie 18) und gibt zu bedenken, dass die VSS-Norm eben diese Problematik mittels eines von-bis-Spielraumes berücksichtigt.
- Änderungsvorschlag Folie 22. Die Sichtweiten sollten sich je nach möglicher Geschwindigkeit sowie Strassentyp anpassen. (Mec)
- Es kann nicht darauf ankommen, ob sich ein Knoten innerorts oder ausserorts befindet. Anhaltspunkte müssen die Art der Strasse sowie die Geschwindigkeit bilden. (RAS)
- Folie 18 stützt sich auf die VSS-Norm ab. Die logische Folgerung wäre die Geltung für innerorts und ausserorts. (Mec)

Im Grundsatz wird die Berücksichtigung der Geschwindigkeit von allen Teilnehmenden bejaht. Es ist noch zu klären, ob die Anforderungen innerorts und ausserorts gleich sein sollen und ob evtl. ausserorts auf die VSS verwiesen werden kann.

Zur Skizze Knotensichtweite gemäss Grafik Folien 19 und 20: Die Sicht auf die nähere Fahrspur muss beidseits gewährleistet sein, da bei Quartierstrassen mit Abstellplätzen ein Auto überholen kann und damit auf der „linken Spur“ fährt. (Kurt/Zimmermann)

Bremsweg/Reaktionszeit gemäss Folie 17: Mittlerweile rechnet man – da die Autofahrer mehr abgelenkt sind – mit 2 Sekunden Reaktionszeit und die VSS-Norm sollte deshalb betreffend die Sichtweiten noch angepasst werden. Durch die längere Reaktionszeit werden auch die Sichtweiten grösser (Kurt). Es wird verschieden diskutiert, ob diese Entwicklung einfach übernommen werden soll.

- Fraglich ist, ob man die aufgezeigten Entwicklungen antizipiert oder im Rahmen der Vernehmlassung eine Diskussion zulässt. (RAS)

Beobachtungsdistanz (Folie 25) Abmessung Motorhauben: Die Fahrer sitzen heute weiter hinten in den Fahrzeugen. Die Fahrzeuge sind tendenziell grösser geworden, weshalb auch die minimalen Parkplatz-

masse nicht ausreichend sind. (Kurt)

- Es stellt sich allerdings die Frage, ob man auf die immer grösser werdenden Autos und die nachlassende Aufmerksamkeit der Fahrer eingehen und sie damit in Kauf nehmen soll. Dies ist mitunter ein politischer Entscheid. (RAS)
- In der Stadt Zürich ist man nicht bereit, eine VSS-Norm, die von maximalen Autogrössen ausgeht, zu berücksichtigen. Der Platz, der vorhanden ist, soll effizient genutzt werden und nicht für längere und grössere Parkplätze verwendet werden. (R. Steiner)
- Die einen Abklärungen haben jedoch eher ergeben, dass die Motorhauben eher kürzer geworden sind und die Fahrer heute bei vielen Fahrzeugtypen weiter vorne sitzen. Im Vordergrund stehen abgesehen davon sowieso eher das Fahrverhalten sowie die Reaktionszeit der Fahrer. In einem Quartier fährt man bspw. vorsichtiger und langsamer. (Mec)

Sicht- und Lärmschutz auf Privatgrundstücken: Die erforderlichen Sichtweiten haben einen grossen Einfluss auf die Bepflanzung und Grundstücknutzung. Grosse Sichtweiten schränken demnach die Möglichkeiten, Abstellplätze, Lärm- und Sichtschutzwände, Bepflanzungen auf Privatgrundstücken zu realisieren, ein. Hier müsste man vor allem hinsichtlich Bepflanzungen stets überprüfen, ob die Sichtweiten eingehalten werden oder ob nicht doch eine Hecke gepflanzt wurde. (Angele)

Audits: Im Rahmen des Programms Via Secura müssen Audits durchgeführt werden. Die Strasseneigentümer müssen die Ergebnisse aus sechs verschiedenen Audits für alle Strassen dem Astra vorlegen. Bei jedem Unterhalts-/Werterhaltungs- und Neubauprojekt muss ein RSA gemacht werden, bei dem die Sicherheit geprüft wird. Dabei müssen Aspekte, die der Verkehrssicherheit widersprechen, direkt ausgeschieden werden. Für den Bund ist die Sicherheit ein zentraler Aspekt, der anderen vorgeht. (Rohner)

- Der „Raumplanungsbund“ geht in eine andere Richtung. (RAS)

Nicht erschliessbare Grundstücke: Bei einer strikten Anwendung der geltenden Normen können Grundstücke (z.B. an der Innenseite von Kurven) nicht mehr erschlossen werden. Wie ist damit umzugehen? (Mec)

- Meist ist es bei Neubauprojekten leichter, die Normen zu berücksichtigen als bei Projekten an bestehenden Bauten. Es ist daher zu überlegen, ob es hier wie bei den Zugangsnormen eine separate Beurteilung und Ausführung geben soll. (Angele)
- Es besteht die Möglichkeit, die Geschwindigkeiten herunzusetzen um die Überbaubarkeit der Parzellen nicht zu verhindern. (R.

Steiner)

- Bereits heute wurden in der Realität in den Kernzonen etc. verschiedene Lösungen (bis zu Spiegeln) gefunden.

Sichtweiten auf Privatgrundstücken (eigenen und Nachbargrundstücken) engen die Nutzung und Überbaubarkeit teilweise stark ein: Bei Knoten könnte, wenn sich die Lage zuspitzt, eine materielle Enteignung der Privaten die Folge sein. Wäre es stattdessen nicht bspw. möglich, die Knoten zu verengen um eine Lösung im Strassenraum zu finden? (Angele)

- Lösungen im Strassenraum gibt es vor allem ausserorts immer wieder. (Rohner) Bei Einengungen wäre jedoch in vielen Fällen die Verkehrsleistung nicht mehr gewährleistet. (Kurt) Spiegellösungen sind subsidiär. (STI)
- Bei festen Bauten sind Enteignungen eher unverhältnismässig, Massnahmen bei Bepflanzungen hingegen durchaus möglich. (Zimmermann/Dajcar)

Sichtweiten auf Radwege/E-Bikes (Folie 23): Heute gilt gemäss VSiv einheitlich 50 m. Die VSS Norm sieht eine Abstufung der Sichtweiten je nach Steigung/Gefälle vor.

- Hinsichtlich E-Bikes sind die VSS-Normen veraltet, da sie bei Steigungen des Geländes Verkleinerungen der Sichtweiten zulassen. Sie gehen davon aus, dass das Tempo gemäss Steigung geringer wird, was jedoch bei E-Bikes (und Mofas, die es kaum mehr gibt und die deswegen nicht mehr berücksichtigt werden) nicht der Fall ist. Eine Anpassung der Normen an diese erneut vorliegenden Tatsachen ist nötig. (Kurt)
- Der Handlungsspielraum der Normalien soll offen gehalten werden, damit nicht bei jeder technischen Neuerung Revisionsbedarf besteht. (R. Steiner)
- Die VSS-Normen können schneller reformiert werden als eine Verordnung, weswegen es unbedingt zu vermeiden ist, in der Verordnung fixe Zahlen zu verwenden. (Kurt)
- Ein blosser Verweis auf die VSS-Normen ist auch deshalb nicht möglich, da hinsichtlich der VSS-Normen keine politischen Abhandlungen stattfinden sondern nur der technische Sachverstand einfließt. (RAS)
- Evtl. könnte man einen schnelleren Überprüfungsrhythmus der Verordnung festlegen (alle 5 Jahre). Fraglich ist nur, inwiefern hierbei die Durchführbarkeit gewährleistet werden kann. (Kurt/Dajcar)
- Es wird eine einheitlich Sichtweite ohne Berücksichtigung der Steigung gewünscht, Vorschlag 30 m. (Kurt/Rohner)

Mec fasst das bisher Besprochene nach der Pause kurz zusammen:
Eine Interessenabwägung ist unbedingt notwendig (Verkehrssicherheit, Grundeigentum, Überbaubarkeit, Erscheinung des Strassenraumes). Über die Gewichtung der verschiedenen Interessen besteht jedoch keine Einigkeit. Es wird zentral sein, die Interessen aufzuzeigen um eine Abwägung durch die Politik zu gewährleisten. Eine Innenentwicklung muss möglich sein. Allenfalls ist eine Differenzierung je nach Strassentyp (innerorts, ausserorts, Wohnquartier etc.) sinnvoll.

Ausgestaltung des Ergebnisses, Bericht: Vorschlag, eine einzelne Lösung (und nicht fünf verschiedene Varianten) anzustreben und auszuarbeiten. Die Überlegungen und Ergebnisse sollten sichtbar sein. Zudem besteht die Gefahr, dass die Politik sich bei zu vielen Varianten für eine Zufallslösung entscheidet. Das Know-How sammelt sich in der Begleitgruppe und sollte auch dazu genutzt werden, gemeinsam eine stimmige Lösung zu finden. (Liebhart/Rohner)

- Vorschlag: Darstellung der herausgearbeiteten Lösung anhand eines beispielhaften, von Sichtweiten und Zugangsnormen betroffenen Strassenzuges. Damit würde der eingereichte Lösungsansatz visualisiert und besser verständlich. (Angele)
- Es ist nicht zielführend, lediglich eine Lösung, die diskussionslos angenommen werden soll, auszuarbeiten. Auch Politiker haben eine Meinung zu der Erschliessungsthematik und wollen sich einbringen. Diskussionen sind sehr wichtig und sollten nicht unterbunden werden. (Dajcar)
- Die Aufgabe der Begleitgruppe ist es, Zielkonflikte herauszuarbeiten und konkrete Handlungsempfehlungen abzugeben. In der Vernehmlassung werden sich die verschiedenen Organisationen abermals mit der Thematik befassen. (STI)
- Die Grundlagen der Gewichtung müssen bekannt sein und die Tendenzen müssen im Bericht festgehalten werden. (Rohner)
- Der Bericht, der Handlungsempfehlung enthalten soll, wird voraussichtlich im Dezember versandt. Es ist zentral, dass die Mitglieder der Begleitgruppe diesen kritisch spiegeln und sich als Fachpersonen mit den Inhalten identifizieren können. Fraglich ist, ob alle damit einverstanden sind, dass eine konkrete Handlungsempfehlung abgegeben wird und ob diese einstimmig sein soll. (STI)
- Vorschlag, den Bericht offener zu gestalten und politische Entscheidungen zuzulassen. (Dajcar)
- Der Bericht sowie die Vernehmlassung, in der mit vielen Mitberichten zu rechnen ist, sind für den Verordnungsentwurf sehr wichtig. (RAS)
- **Anregung:** Der Vorschlag, dass sich die Mitglieder der Begleitgruppe nach Versand des Berichts erneut zu einer Sitzung treffen, um die letzten Punkte des Berichts zu bereinigen, wird begrüsst bzw. es besteht diesbezüglich die grundsätzliche Bereitschaft der

Begleitgruppe.

VSS-Norm: Die VSS-Normen sind auf einen Fachverband zurückzuführen und beinhalten keine politische Gewichtung. Kurt erkundigt sich beim VSS, ob und wann die Anpassung der VSS-Normen vorgenommen wird. (Kurt)

Geschwindigkeit: Es ist zu klären, ob die signalisierte oder die effektiv fahrbare Geschwindigkeit massgebend sein soll. (Mec)

- In den VSS-Normen wird die effektive Situation berücksichtigt. (Kurt) Es ist vorzuziehen, die effektiv fahrbare Geschwindigkeit zu berücksichtigen, obwohl dies nicht ohne weiteres umsetzbar ist. (Dajcar) Die Messungen sollten von Privaten vorgenommen werden, da es sonst zu viele Steuergelder kosten würde. (Kurt)
- Gegenvorschlag da dies einfacher zu handhaben ist: Grundsätzlich gilt die signalisierte Geschwindigkeit als Anhaltspunkt, da diese theoretisch gefahren werden kann. Weicht die gefahrene Geschwindigkeit davon ab, muss die Möglichkeit bestehen (allenfalls aufgrund von Abklärungen) darauf abzustellen. (Mec/Angele/Zimmermann)
- weiterer Vorschlag: Ausserorts dienen Strassentyp und Geschwindigkeit als Anhaltspunkt. Es ist aber zu beachten, dass Traktoren, die aus einem Feldweg herausfahren, anders zu behandeln sind als normale Autos, da sie teilweise 5m lang sind (das muss differenziert werden -> Folie 19). (Kurt)

Vorschlag Sichtweiten auf Trottoirs neu unter Berücksichtigung der FäG separat regeln (Folie 22). Dadurch gibt es zwei Sichtweiten zuerst aufs Trottoir und danach auf die Strasse. Beim Trottoir könnte von einer Beobachtungsdistanz von 1.5 m ausgegangen werden. VSS-Norm betr. Fahrzeugähnlichen Gefährten auf Trottoirs: Die entsprechenden Sichtweiten wurden auf Folie 22, Tabelle 2 umgesetzt.

- Beobachtungsdistanz bei Trottoirs: Massgebend sind aktuell 2,5 m ab Strassenrand. Je mehr hier eingeplant wird, desto mehr Sicht und Sicherheit bedeutet dies. (Zimmermann)
- Die VSS fordert, da sie lieber zu viel einkalkulieren als zu wenig, 3 m. (Kurt)
- 2,5 m kann man auch mit neuen Autos gut handhaben.
- Bei 1,5 m würde die Motorhaube bereits auf das Trottoir ragen, es sei denn, man wäre bereit, 2,5m hinter dem Trottoir einzusparen und somit auf Vorgärten zu verzichten. Je nach Situation müsste man die Abstände differenzieren. (Kurt)
- Mec ist aufgrund von verschiedenen Autotypen davon ausgegangen, dass 1,5 m ausreichen würden und prüft dies nochmals nach. (Mec)
- In Zürich ~~gelten mit Trottoir und Beobachtungsrand 3,5 m. Unab-~~

hängig vom Trottoir ist man bislang von der Strassengrenze her 2,5 m zurückgegangen (vgl. Grafik 1). Um auch Kickboards etc. gebührend zu berücksichtigen, wären 3 m bei Trottoirs zu begrüssen. (Zimmermann)

- Da viele Trottoirs noch nicht realisiert worden sind, wäre als Ausgangspunkt für Messungen der Fahrbahnrand vorzuziehen. (vgl. Grafik 1). (Rohner)
- Früher ging man davon aus, dass man auf dem Trottoir nach zwei Schritten steht und alles sieht und hört. Heute ist all das nicht mehr gegeben (Kickboards auf dem Trottoir und leise Elektroautos auf den Strassen). (Kurt)
- Innerorts sind 50 m Sichtweite auf Trottoirs übertrieben, da auch auf dem Trottoir davon ausgegangen werden kann, dass das Tempo der Situation entsprechend angepasst wird. (Mec)
- Kann direkt an das Trottoir gebaut werden (bspw. Kernzonen; Blockrandbebauungen), muss die Sicht auf den Verkehrsraum gegeben sein (nicht zwingend auf das Trottoir). Wichtig ist die Sichtweite auf Velowege und Strassen. Benutzer des Trottoirs müssen sich dessen bewusst sein, dass aus Ausfahrten Autos herausfahren können und ihr Verhalten dementsprechend anpassen. (R. Steiner/Mec)
- Vorschlag, das Trottoir auf beiden Seiten anzurampen um die Autofahrer bereits auf der Grundstücksseite zum Abbremsen zu bringen. (Kurt) Fraglich, ob dies nötig ist, da Autofahrer, die auf dem Trottoir fahren, vorsichtig sind. (Mec) Meist ist es eher so, dass man fährt, bis man etwas sieht. (Kurt)
- Wenn direkt an das Trottoir gebaut wird, sollte keine Unterscheidung gemacht werden und auf den Beobachtungspunkt und 3 Meter Sichtweite ab Strasse beharrt werden. (Zimmermann)
- Kompromisslösung: Messung vom Strassenrand aus. Mit Trottoir 3 m und ohne 2,5 m. (RAS)
- Situationsbedingt wäre mehr Sicht auf die Trottoirs nötig (Schulhäuser, Altersheime). Hierfür sind Strassen zu analysieren indem bspw. Schulwege abgebildet werden. (Kurt) Die Idee ist gut, die Umsetzung jedoch schwierig. (Mec) Bei Schulen ist eine Realisierung möglich, bei Altersheimen hingegen weniger („schiessen aus dem Boden“, oft privat etc.). (R. Steiner)
- Beschluss zu den Sichtweiten auf Trottoirs: es ist auf Sichtweiten auf Trottoirs und die Grafik und Tabelle 2 (Folie 22) ganz zu verzichten. Die Sichtweiten auf die Fahrbahn gemäss Grafik und Tabelle 1 genügen.

Norm, die Abweichungen zulässt: In den Zugangsnormen § 11 gibt es geringere Anforderungen und in der VSiv § 6 sind Abweichungen, positiv und negativ, zulässig. Es bestünde die Möglichkeit, eine solche

Norm auch in der Erschliessungsverordnung aufzunehmen um einen Spielraum zu gewährleisten. (RAS)

Radwege (Grafik und Tabelle 3): Frage in Bezug auf einen Erleichterungstatbestand: Wenn man Schnellrouten für Velos plant, könnte man Sichtweiten entgegen dem Regelfall nach oben hin ausweiten, sprich: Bräuchte es bei einem Erleichterungstatbestand Abweichungsmöglichkeiten im Sinne von Erleichterungen und Verschärfungen? (STI)

- Innerorts ist eine solche Ausweitung nicht notwendig, da schnelle Velofahrer auf die Strasse gelegt werden. (R. Steiner)
- Fahren Velofahrer in 30er Zonen, übersteigt ihre benötigte Sichtweite jene der Autofahrer, da sie oft schneller fahren (keinen Tachometer). Es gelten jedoch trotzdem die Sichtweiten der Strasse. (Mec/R. Steiner)

Längsgefälle und E-Bikes (Folie 23 Grafik 3): Beim Längsgefälle stimmen die Sichtweiten, die sich aufgrund der Geschwindigkeit ergeben, aufgrund der E-Bikes nicht mehr. (Rohner)

- Nötig ist ein Mindestmass für Sichtweiten, das nicht unter 30 m gehen darf und bei E-Bikes sogar noch höher sein muss. Es ist wichtig, auch auf die Geschwindigkeiten einzugehen. (Kurt)
- 25 m sind das absolute Minimum und selbst 30 m sind nicht genügend. Die VSS-Tabelle sollte am unteren Ende gekappt/zusammengefasst werden (Rohner/Zimmermann)

Beschluss: Die Tabelle 3 fällt raus und das festgelegte Mass muss noch sinnvoll bestimmt werden. (Mec)

Einlenkradius: Der Einlenkradius beträgt 4 (beim Typ A) und 5 m (beim Typ B) (Folie 24). Fraglich ist, ob man diesen auf Plätzen, bei denen es keine Trottoirs gibt, auf 2 bzw. 3-4 m verringern kann. Damit würde die Überbaubarkeit der Grundstücke merklich verbessert, da die Ausfahrten heute häufig entlang der Grundstücksgrenze angeordnet werden. (Mec)

- Parkmöglichkeiten im Strassenraum sollen wahrgenommen werden können, weswegen der Einlenkradius nicht zu sehr verringert werden sollte. (Kurt) 4 m Einlenkradius sind in Ordnung. (R. Steiner) Man sollte auch Müllcontainer etc. berücksichtigen. (Rohner)
➔ hier wird nichts angepasst, der Einlenkradius bleibt gleich.

Grundsätzlicher Hinweis zu § 1 StrAV von R. Steiner: Umgang mit Legiferierungskompetenzen der Städte Zürich und Winterthur bei einer einheitlichen Erschliessungsverordnung?

Dies wäre gesetzestechnisch möglich mit differenziertem Geltungsbe-

reich. Es handelt sich um eine politische Frage, ob die Stadt ihre Regelungskompetenz abgeben möchte. (Mec) Wenn man dies täte, wäre eine PBG-Änderung angezeigt und dies möchte man, wenn möglich, vermeiden. (RAS/Mec/STI).

Anforderungen an Hauszugänge auf Strassen: Hauszugänge, die ohne Trottoir erschlossen sind, müssen gewisse Sichtweiten haben (vgl. § 8 StrAV). Es ist fraglich, ob damit nur Hauszugänge oder auch Fusswege gemeint sind. (Kurt) Dies wird von Mec abgeklärt und im Zuge der Revision ggf. konkretisiert.

Der in der Präsentation vorgeschlagene § 16 wird als positiv eingeschätzt, doch ist unsicher, was er auslösen wird.

Aufgrund der fortgeschrittenen Zeit wird gefragt, ob noch grundsätzlich Bedenken bei den weiteren Themen des Vorbereitungspapieres bestehen. Dazu gibt es keine Wortmeldungen.

5. Abschluss und Umfrage

I STI

STI dankt den Teilnehmenden der Sitzung für deren Inputs und wird in den kommenden Wochen gegebenenfalls mit Rückfragen auf Einzelne zukommen. Wie vereinbart wird er nach Vorliegen und Versand des VE-Abschlussberichts nach Bedarf zu einer Bereinigungssitzungen einladen. Die Sitzung wird um 12:00 Uhr geschlossen.

Für das Protokoll

Annemarie Haase



3. Februar 2016

Einladung

Teilnehmende Marcel Angele, VZGV
Heinz Liebhart, GVZ
Karl Rusterholz, GVZ
Daniel Bader, TBA Stadt Zürich
Rudolf Steiner, TBA Stadt Zürich
Markus Zimmermann, SD-KP
Marc Neeracher, SD-KP
Christian Kurt, Stadtpolizei Uster
Nina Dajcar, VD-AFV
Edyta Schäfer, VD-AFV
Kurt Rohner, BD-TBA
Josua Raster, BD-ARE
Franz Kistler, BD-ARE
Claudine Merz, ewp (Mec)
Michael Steiner, BD-ARE (STI)
Nina Bommeli, BD-ARE (Bon)

Gäste

Entschuldigt

**Reformpaket ‚Erschliessungsverordnung‘ –
Bereinigungssitzung (5. Begleitgruppensitzung),**

Freitag, 12. Februar 2016

9:00 - 12:00 Uhr

Amt für Raumentwicklung, Stampfenbachstrasse 12, 8090
Zürich, Sitzungszimmer 402

STI **1. Begrüssung**

Mec/STI **2. Bereinigung Schlussbericht mit Handlungsempfehlungen**

STI **3. Weiteres Vorgehen**

STI **4. Abschluss / Umfrage**



[Die Pause erfolgt nach Sitzungsfortschritt]

Für die Einladung

Michael Steiner

Beilagen: Schlussbericht mit Anträgen (3. Februar 2016)

Begleitschreiben Tiefbauamt Stadt Zürich sowie Beilage ‚Prüfung Sichtweiten TAZ‘



6. April 2016

Protokoll

Freitag, 12. Februar 2016

09:00 - 12:05 Uhr

Amt für Raumentwicklung Zürich, Stampfenbachstrasse 12,
8090 Zürich, Sitzungszimmer 402

Sitzungsleitung Michael Steiner, BD-ARE

Protokoll Michael Steiner, BD-ARE

Teilnehmende Marcel Angele, VZGV
Heinz Liebhart, GVZ
Rudolf Steiner, TBA Stadt Zürich
Daniel Bader, TBA Stadt Zürich
Markus Zimmermann, SD-KP
Christian Kurt, Stadtpolizei Uster
Nina Dajcar, VD-AFV
Edyta Schäfer, VD-AFV
Kurt Rohner, BD-TBA
Josua Raster, BD-ARE
Franz Kistler, BD-ARE
Michael Steiner, BD-ARE (STI)
Claudine Merz, ewp (Mec)
Nina Bommeli, BD-ARE (BON)

Entschuldigt Karl Rusterholz, GVZ
Marc Neeracher, SD-KP
Thomas Eiermann, BD-ARE

Gäste -

Kopie an -

Art

E = Entscheid
I = Information
P = Pendenz
D = Diskussion

Traktanden

Art Wer

1. Begrüssung

I STI

STI heisst alle Teilnehmenden zur heutigen Sitzung willkommen und dankt für das praktisch vollzählige Erscheinen für die Bereinigungssitzung. Grundlage der Diskussion bildet insbesondere der mit Mail vom 3. Februar 2016 versandte Schlussbericht mit den im Dokument im Korrekturmodus als Kommentare verorteten Anträgen.

Zum versandten Protokoll der 4. Begleitgruppensitzung vom 6. Oktober

2015 sind keine Änderungs- oder Ergänzungswünsche eingegangen.
Das Protokoll wird genehmigt.

STI möchte an dieser Stelle, da das heutige Zeitbudget knapp bemessen ist und dies auf keinen Fall vergessen gehen soll, den Anwesenden und insbesondere auch Claudine Merz als externe Projektstabunterstützung ganz herzlich für die stets angenehme Mitarbeit und die diversen fachlichen Inputs danken.

Das Ziel der heutigen Sitzung besteht in der Bereinigung und Verabschiedung des Schlussberichts mit Handlungsempfehlungen durch die Begleitgruppe.

Zum weiteren Vorgehen (Traktandum 3): Die eingegangenen Bemerkungen und Änderungsvorschläge werden an der heutigen Sitzung durch die Anwesenden behandelt. Der entsprechend überarbeitete und bereinigte Schlussentwurf wird der Begleitgruppe als Protokoll zugesandt.

Der Schlussbericht mit Handlungsempfehlungen dient als eine der Grundlagen für die Erarbeitung eines Vorentwurfs für eine Erschliessungsverordnung bzw. die Revision der einzelnen Erlasse (die entsprechenden Ausführungen über den Stellenwert des Schlussberichts und das weitere Vorgehen werden sich im Bericht selber finden; vgl. auch Kommentar TBA Zürich).

2. Bereinigung Schlussbericht mit Handlungsempfehlungen D/E STI

Es sind von folgenden Personen/Organisationen fachliche Anträge und Ergänzungen eingegangen:

Markus Zimmermann, SD-KAPO

Daniel Bader und Rudolf Steiner, Städte Zürich und Winterthur

Christian Kurt, StaPo Uster

Nina Dajcar und Edyta Schäfer, VD-AFV

Franz Kistler, BD-ARE

STI teilt den Anwesenden eine Liste aus, mit den Anträgen und untergeordneten Anpassungen, die gerne und ohne weiteres berücksichtigt werden und an der heutigen Sitzung nicht mehr zur Diskussion gestellt werden (die Nummerierung orientiert sich an den Kommentarnummern im Schlusssdokument). Mec und STI gehen davon aus, dass diese Anpassungen von sämtlichen Fachpersonen der Begleitgruppe ebenfalls als unproblematische bzw. unbestrittene Verbesserungen angesehen



werden.

[Es kann auf das Dokument verwiesen werden: Erschliessungsverordnung - Schlussbericht mit Handlungsempfehlungen (Teilprojekt II) vom 18. April 2016]

3. Weiteres Vorgehen

I STI

--

4. Abschluss und Umfrage

I STI

Die Sitzung wird um 12:05 Uhr geschlossen.

Für das Protokoll

Michael Steiner

Geschätzter Michael

Besten Dank auch für deine Arbeit und den Schlussbericht.

Mir persönlich fehlt darin noch immer die Auseinandersetzung Velo (PW-Velo) (hat nichts mit Radwegen zu tun) im Bereich Zufahrtsweg -> Breite.

Die Aussage, dass mehr Wohneinheiten mit bestehendem Querschnitt möglich sind, wurde über das Auto hergeleitet.

Dass aber bei mehr WE auch mehr Velos unterwegs sein werden -> Kreuzungsmanöver wurde nicht berücksichtigt.

Die alte Norm Fussgängerstreifen (Bericht Seite 38) wurde richtig aufgehoben und aber durch eine neu mit gleicher Nummerierung ersetzt.

Und in der neuen Fussgängerstreifen-Norm werden Sichtweiten in den Bereichen 0.6m – 3m gefordert.

Die Formulierung auf Seite 38 Punkt 4.8 muss somit als falsch bezeichnet werden.

Sollte das UVEK die neue Norm im 2016 auch noch als verbindlich bezeichnen (so wie die alte Norm), wäre dies übergeordnetes Recht.

Strassenverkehrsgesetz Art 6.a

Strassenverkehrsgesetz

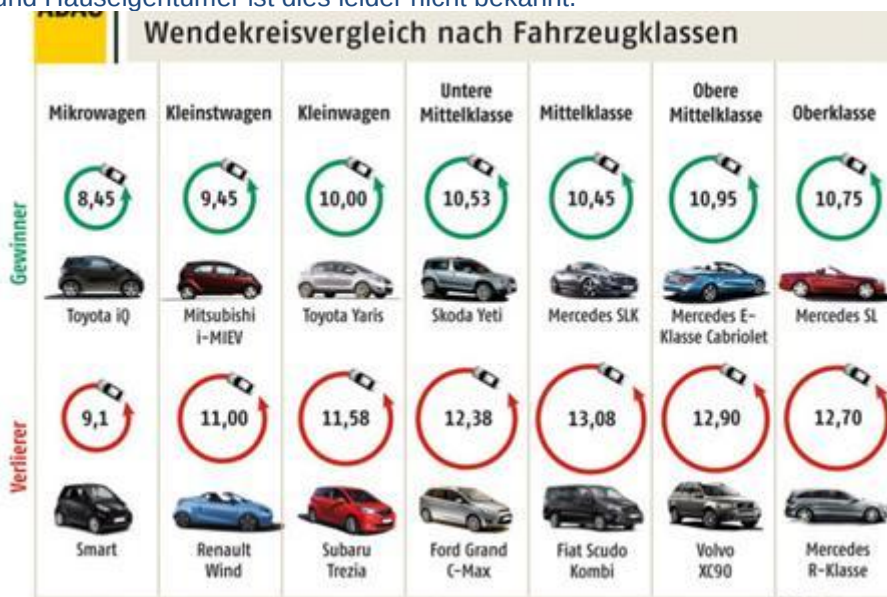
741.01

2 Der Bund erlässt in Zusammenarbeit mit den Kantonen Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen.

Aus beiden Gründen wäre dringend zu empfehlen, auf das Thema Fussgängerstreifen im Bericht deutlicher Hinzuweisen und dies in den auszuarbeitenden Verordnungen aufzunehmen.

Die Verordnungen sollen wie besprochen auch von Architekten und Bürgern gelesen werden und in einem ersten Ansatz einer Baubewilligung (Umgebungsplan) bereits korrekt berücksichtigt werden können.

Mit der Korrektur auf Seite 37 (weglassen des Begriffs „Mindestanforderungen“ in der Tabelle aufgrund von Bandbreiten) fällt nun gänzlich weg, dass es sich bei den angegebenen Werten / unteren Werten eben um Mindestwerte handelt und damit nicht gewährleistet ist, dass damit der Verkehr auch funktioniert. Architekten und Hauseigentümer ist dies leider nicht bekannt.



Freundliche Grüsse und en Guete wünscht
Christian