

Verkehrerschliessungsverordnung

(vom 17. April 2019)

Verordnung über die Darstellung von Nutzungsplänen

(Änderung vom 17. April 2019)

Der Regierungsrat beschliesst:

I. Es wird eine Verkehrerschliessungsverordnung (VErV) erlassen.

II. Die Verordnung über die Darstellung von Nutzungsplänen vom 11. Mai 2016 wird geändert.

III. Die neue Verordnung und die Verwaltungsänderung treten am ersten Tag des zweiten Monats nach der Genehmigung durch den Kantonsrat in Kraft. Wird ein Rechtsmittel ergriffen, wird über die Inkraftsetzung erneut entschieden.

IV. Folgende Verordnungen werden aufgehoben:

- a. Strassenabstandsverordnung vom 19. April 1978
- b. Normalien über die Anforderungen an Zugänge vom 9. Dezember 1987 (Zugangsnormalien)
- c. Verkehrssicherheitsverordnung vom 15. Juni 1983

V. Die Verordnungen gemäss Dispositiv IV werden auf den Zeitpunkt des Inkrafttretens der Verkehrerschliessungsverordnung aufgehoben. Wird ein Rechtsmittel ergriffen, wird über die Aufhebungen erneut entschieden.

VI. Gegen die neue Verordnung, die Verwaltungsänderung, die Verwaltungsaufhebungen sowie Dispositiv III und V kann innert 30 Tagen, von der Veröffentlichung an gerechnet, beim Verwaltungsgericht des Kantons Zürich Beschwerde erhoben werden. Die Beschwerdeschrift muss einen Antrag und dessen Begründung enthalten.

VII. Veröffentlichung dieses Beschlusses, der neuen Verordnung, der Verordnungsänderung und der Begründung im Amtsblatt.

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:	Die Staatsschreiberin:
Thomas Heiniger	Kathrin Arioli

Verkehrerschliessungsverordnung (VerV)

(vom 17. April 2019)

Der Regierungsrat,

gestützt auf §§ 237 Abs. 2, 265 Abs. 3 sowie 359 Abs. 1 lit. i und k des Planungs- und Baugesetzes vom 7. September 1975 (PBG),

beschliesst:

A. Allgemeine Bestimmungen

§ 1. Diese Verordnung regelt:

Gegenstand

- a. die technischen Anforderungen an die Ausgestaltung der Strassen der Feinerschliessung als Zufahrten,
- b. die technischen Anforderungen an Ausfahrten und die zulässigen Auswirkungen der Nutzung von Grundstücken auf Strassen der Fein- und Groberschliessung,
- c. die Abstandsvorschriften von Mauern, Einfriedigungen und Pflanzen im Bereich von Strassen der Fein- und Groberschliessung.

§ 2. ¹ Diese Verordnung gilt für öffentliche Strassen und private Strassen, die nicht ausschliesslich privatem Gebrauch dienen. Sie gilt nicht für Hauszufahrten, mit Ausnahme von § 13.

Geltungsbereich

² Die Bestimmungen des Abschnitts D gelten nicht für die Städte Zürich und Winterthur.

§ 3. In dieser Verordnung bedeuten:

Begriffe

- a. Strassen: Strassen, Wege und Plätze der Fein- und Groberschliessung,
- b. Zufahrten: Strassen der Feinerschliessung als Verbindung ab der Grundstücksgrenze mit dem Strassennetz der Groberschliessung,
- c. Hauszufahrten: private grundstücks- oder arealinterne Strassen, Wege, Fahrspuren und Pfade für die Erreichbarkeit von Grundstücken und der darauf bestehenden oder vorgesehenen Bauten und Anlagen,
- d. Ausfahrten: die für die Benützung mit Fahrzeugen bestimmten Verbindungen zwischen einem Grundstück und einer Strasse,
- e. Strassenkörper: der Ober- und Unterbau sowie die weiteren nach der Strassengesetzgebung für den Bau und Betrieb der Strasse erforderlichen Bestandteile,

- f. Auswirkungen: alle sich aus der Grundstücknutzung ergebenden Emissionen körperlicher und unkörperlicher Art, namentlich durch Gegenstände, Wasser, Schnee, Staub, Verschmutzungen, Lärm, Licht und Gase,
- g. Mauern: Mauern aller Art wie Zier-, Stütz-, Futter-, Flügelmauern und Steinkörbe,
- h. Einfriedigungen: Abgrenzungen und Abschirmungen gegenüber Strassen, die höher als Stellriemen sind, wie Wände, Abschränkungen, Zäune, Draht, Geflechte und Gitter.

Grundsätze

§ 4. Zufahrten und Ausfahrten sind so zu gestalten, dass

- a. sie ihren Zweck erfüllen und der vollständigen Nutzung der Grundstücke genügen,
- b. die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer jederzeit gewährleistet ist und die Bedürfnisse von mobilitäts- und sehbehinderten Menschen sowie von Kindern, insbesondere auf Schulwegen, berücksichtigt werden,
- c. der Einsatz der öffentlichen Dienste, insbesondere für Notfalleinsätze, jederzeit gewährleistet ist,
- d. Mauern, Einfriedigungen, Pflanzen und Auswirkungen von Grundstücknutzungen die Verkehrssicherheit sowie die Sicherheit des Strassenkörpers nicht beeinträchtigen.

Technische
Anforderungen
a. Regelfall

§ 5. ¹ Für Zufahrten und Ausfahrten gelten die technischen Anforderungen gemäss Anhängen 1–6.

² Für die Bedürfnisse von mobilitäts- und sehbehinderten Menschen ist die Norm SN 640 075 / Hindernisfreier Verkehrsraum (Ausgabe 2014)¹ zu beachten.

³ Bei der Verzweigung von Strassen sowie bei Einmündungen in Strassen der Groberschliessung gelten die technischen Anforderungen gemäss Anhang 2 und die Sichtbereiche gemäss Anhängen 3 und 4 sinngemäss.

b. geringere
Anforderungen

§ 6. ¹ Für Zufahrten und Ausfahrten können in Einzelfällen in Abweichung von § 5 aus wichtigen Gründen geringere Anforderungen gestellt werden

- a. aufgrund besonderer topografischer Verhältnisse,
- b. im Interesse von Objekten des Natur- und Heimatschutzes oder bei anderen überwiegenden öffentlichen Interessen,
- c. bei landwirtschaftlichen Betrieben.

¹Die Norm kann bei den örtlichen Baubehörden eingesehen und unter www.vss.ch bezogen werden.

² Für Zufahrten können in Einzelfällen in Abweichung von § 5 aus wichtigen Gründen zudem geringere Anforderungen gestellt werden bei

- a. gemeinschaftlichen Parkieranlagen und Nutzungen mit verminderter Verkehrserzeugung,
- b. stark verminderten Geschwindigkeiten, insbesondere in Fussgängerzonen, Begegnungszonen und Tempo-30-Zonen,
- c. getrennt geführter Velo- oder Fusswegerschliessung.

³ Die Notzufahrt und die Verkehrssicherheit müssen immer gewährleistet sein.

§ 7. Sind die Notzufahrt oder die Verkehrssicherheit trotz Erfüllung der technischen Anforderungen gemäss Anhängen 1–6 nicht gewährleistet, können erhöhte Anforderungen gestellt werden

c. erhöhte Anforderungen

- a. aufgrund besonderer topografischer Verhältnisse oder der ortsbaulichen Situation,
- b. bei Einmündungen von Flurwegen oder bei Ausfahrten von landwirtschaftlichen Betrieben,
- c. bei Schulwegen oder stärkerem Fussgänger- oder Veloverkehr.

§ 8. Kann eine verkehrssichere Ausgestaltung nicht durch bauliche Massnahmen erreicht werden, sind andere Massnahmen anzuordnen.

Andere Massnahmen

§ 9. ¹ Ob besondere Vorkehrungen gemäss § 240 Abs. 2 PBG erforderlich sind, wird nach Art, Intensität und Geschwindigkeit des Verkehrs unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse beurteilt.

Besondere Vorkehrungen bei ungewöhnlich starkem Verkehr

² Besondere Vorkehrungen sind insbesondere:

- a. Abbiegespuren, Verzögerungs- und Beschleunigungsspuren,
- b. Verkehrsregelungs- und Beleuchtungsanlagen,
- c. Massnahmen der Strassenraumgestaltung,
- d. Personenübergänge.

B. Zufahrten

§ 10. ¹ Die mögliche Zufahrtsart und die technischen Anforderungen an diese richten sich nach Anhang 1. Die Unterteilung von Zufahrten in Abschnitte ist zulässig.

Bestimmung der Zufahrtsart und technische Anforderungen

² Für die Bestimmung der Zufahrtsart ist das voraussichtliche Verkehrsaufkommen aufgrund der Nutzung mit Wohneinheiten gemäss den Ausgangswerten in Anhang 1 massgebend. Andere Nutzweisen werden nach Massgabe des voraussichtlichen Verkehrsaufkommens in Wohneinheiten umgerechnet.

³ Der Gemeindevorstand kann für dicht besiedelte Siedlungsteile, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erschlossen sind, die zulässigen Wohneinheiten für die jeweilige Zufahrtsart bis zu den Höchstwerten gemäss Anhang 1 festlegen. Er publiziert seinen Beschluss.

⁴ Er kann für Siedlungsteile das voraussichtliche Verkehrsaufkommen und die Leistungsfähigkeit der Zufahrt planerisch ermitteln. Dabei kann er die zulässigen Wohneinheiten für die jeweilige Zufahrtsart bis zu den Höchstwerten gemäss Anhang 1 festlegen.

Fein-
erschliessungs-
planung
a. massgebende
Kriterien

§ 11. Legt der Gemeindevorstand das voraussichtliche Verkehrsaufkommen zur Erschliessung eines Beizugsgebietes aufgrund planerischer Ermittlung fest, berücksichtigt er insbesondere folgende Kriterien:

- a. Ausbaustand der Zufahrt,
- b. Erschliessungsgüte mit öffentlichen Verkehrsmitteln,
- c. Art des Verkehrs,
- d. Vorgaben der Bau- und Zonenordnung zu Ausnützung, Nutzweise und Abstellplätzen,
- e. vorhandene Verkehrsberuhigungsmassnahmen,
- f. Bedeutung als Schulweg, Velo- und Fusswegverbindung.

b. Inhalt und
Verfahren des
Feinerschlies-
sungsplans

§ 12. ¹ Der Gemeindevorstand setzt das Ergebnis der planerischen Ermittlung in einem Feinerschliessungsplan fest.

² Der Feinerschliessungsplan besteht aus einem Plan mit dem Beizugsgebiet und der Anzahl der Wohneinheiten sowie einem technischen Bericht, in dem die planerische Ermittlung unter Abwägung der betroffenen öffentlichen und privaten Interessen ausgewiesen wird.

³ Im Übrigen richtet sich das Verfahren nach §§ 5–7 PBG.

Notzufahrt

§ 13. Ausfahrten und Hauszufahrten werden nach der Richtlinie für Feuerwehruzufahrten, Bewegungs- und Stellflächen (FKS-Richtlinie, Ausgabe 2015)² für den Notfalleinsatz der öffentlichen Dienste ausgestaltet.

Ausweichstellen

§ 14. Wenn es die geordnete Verkehrsabwicklung erfordert, können Ausweichstellen vorgesehen werden. Für ihre Lage und Ausgestaltung sind insbesondere folgende Kriterien massgebend:

- a. Länge der Zufahrt,
- b. Sichtbeziehungen,
- c. erwartetes Verkehrsaufkommen.

²Die Richtlinie kann unter www.feukos.ch unentgeltlich heruntergeladen werden.

§ 15. ¹ Wird ein Einbahnsystem vorgesehen, werden die Ausbaugrößen gesondert festgelegt. Einbahnsysteme

² Massgebend ist dabei insbesondere:

- a. die Zufahrtsart,
- b. die Bedeutung der Zufahrt als Schul-, Fuss- oder Veloweg,
- c. die Öffnung des Einbahnsystems für Velofahrende im Gegenverkehr.

§ 16. Im Bereich von Verzweigungen und Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel sind Ausfahrten in der Regel nicht zulässig. Unzulässige Ausfahrten

§ 17. Fusswegverbindungen sind im Bereich von Trottoirs an Strassen anzuschliessen. Ist dies nicht möglich, werden bei der Anschlussstelle genügende Sichtbereiche und bei Bedarf ein Warteraum vorgesehen. Fusswegverbindungen

§ 18. Kann privater Grund durch die Öffentlichkeit genutzt werden, ist dieser ausreichend tragfähig zu gestalten. Nutzung von privatem Grund durch die Öffentlichkeit

C. Auswirkungen von Grundstücknutzungen und Anforderungen an Ausfahrten

§ 19. ¹ Die Verkehrssicherheit und die Sicherheit des Strassenkörpers dürfen durch Auswirkungen, die von Grundstücken ausgehen, nicht beeinträchtigt werden. Es sind die notwendigen Schutzvorkehrungen zu treffen. Zulässige Auswirkungen

² Die Zulässigkeit der Auswirkungen von Grundstücknutzungen ist nach folgenden Gesichtspunkten zu beurteilen:

- a. Bedeutung und Ausbaugrad der Strasse,
- b. Signalisationsvorschriften,
- c. örtliche Verhältnisse, insbesondere die Art der Überbauung, die Zonenordnung und der Strassenverlauf.

§ 20. ¹ Der Lichtraum in der Höhe beträgt Lichtraum

- a. vorbehaltlich der Ausnahmetransportrouten mindestens 4,5 m im Fahrbahngebiet,
- b. mindestens 2,65 m im Bereich von Trottoirs, Fuss- und Velowegen.

² Der Lichtraum ist dauernd freizuhalten. Baulinien-, Abstands- und Sondergebrauchsvorschriften bleiben vorbehalten.

- Abtrennungen von der Strasse § 21. ¹ Durch bauliche Massnahmen sind von der Strasse abzugrenzen:
- a. Abstell- und Wendepätze, die gemäss Anhang 2 nur vorwärts befahren werden dürfen,
 - b. parallel zur Strasse verlaufende Zufahrten,
 - c. Vorplätze und Vorgärten.
- ² Aus wichtigen Gründen kann davon abgewichen werden.
- Abfliessen von Wasser und anderen Flüssigkeiten § 22. ¹ Regen- und Schmelzwasser und andere Flüssigkeiten dürfen nicht auf die Strasse abfliessen oder abgeleitet werden.
- ² Bei besonderen topografischen Verhältnissen und kleinen Teilflächen kann davon abgewichen werden.
- Sichtbereiche § 23. Die erforderlichen Sichtbereiche sind dauernd freizuhalten.
- Anforderungen an Tankstellen § 24. ¹ Die Wegfahrtachse bei Tankstellen muss zur Strassenachse einen Winkel von 45–90° einhalten.
- ² Zwischen der Zu- und Wegfahrt der Tankstelle muss entlang der Strassengrenze ein mindestens 0,5 m breiter und 12 m langer Trennstreifen erstellt werden, der nicht überfahren werden kann.
- ³ Die Anlagen werden so gestaltet, dass die Fahrzeuge ausserhalb der Strasse und der notwendigen Sichtbereiche bei Kurven, Verzweigungen und Ausfahrten aufgestellt werden können.
- ⁴ Die Zapfsäulen müssen einen lichten Abstand von mindestens 4 m zur Strasse aufweisen.
- Ausnahme-transportrouten § 25. ¹ Die Volkswirtschaftsdirektion setzt nach Anhörung der Gemeinden Routen für Ausnahmetransporte in einem Plan fest.
- ² Es gelten die Anforderungen gemäss Anhang 6.

D. Abstände von Mauern, Einfriedigungen und Pflanzen

- Abstände von Mauern und Einfriedigungen § 26. ¹ Sofern die Verkehrssicherheit nicht beeinträchtigt wird, dürfen an die Strassengrenze gestellt werden:
- a. offene Einfriedigungen,
 - b. in allen Strassenbereichen Mauern und geschlossene Einfriedigungen bis zu 0,8 m Höhe,
 - c. an geraden Strassenstrecken und an der Aussenseite von Kurven, Mauern und geschlossene Einfriedigungen von über 0,8 m Höhe.

² Fehlt in Strassenabschnitten ein normgerechter Schutz für Fussgängerinnen und Fussgänger, kann zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit die Einhaltung eines Abstandes von bis zu 0,5 m angeordnet werden.

§ 27. ¹ Bei Pflanzen gelten folgende Abstände von der Strassengrenze: Abstände von Pflanzen

- a. bei Bäumen 4 m, gemessen ab der Mitte des Stammes,
- b. bei anderen Pflanzen ein Abstand, bei dem sie nicht in den Lichtraum hineinragen, bei Sträuchern und Hecken aber mindestens 0,5 m.

² Der Abstand von Bäumen kann auf 2 m verringert werden:

- a. gegenüber Fusswegen, freigeführten Trottoirs, Velowegen und Strassen, die vorwiegend dem Quartierverkehr oder dem Verkehr der Anwohnerinnen und Anwohner dienen,
- b. im Interesse des Ortsbildes.

³ Der Werkträger kann die Verringerung des Abstandes von einem Unterhaltsvertrag abhängig machen.

⁴ In den Fällen von Abs. 2 kann die entschädigungslose Beseitigung von Bäumen verlangt werden, wenn die Verkehrssicherheit nicht gewährleistet ist.

§ 28. Bei Mauern, geschlossenen Einfriedigungen und dichter Bepflanzung von über 0,8 m Höhe an der Innenseite von Kurven kann aus Gründen der Verkehrssicherheit ein angemessener Abstand verlangt werden. Abstände auf der Innenseite von Kurven

§ 29. Soweit die Verkehrssicherheit gewährleistet ist, sind von festen Abstandsvorschriften befreit: Befreiung von festem Abstandsmass

- a. Ausstattungen und Ausrüstungen für den bestimmungsgemässen Gebrauch der Strasse,
- b. inventarisierte Schutzobjekte bei Strassen und Plätzen.

E. Übergangsbestimmung

Diese Verordnung gilt für alle Bauvorhaben, die nach ihrem Inkrafttreten bei den örtlichen Baubehörden eingereicht werden.

Anhang 1: Technische Anforderungen an Zufahrten

Zufahrtsarten ¹	Anwendungsbereiche	Massgebender Begegnungsfall ²	Ausbaugrössen Fahrbahn		Strassentypen ³	Bemerkungen zum Fussgängerschutz
			R min m	Breite (b) m		
	Nutzung WE					
Zufahrtsweg	bis 50 (100 ²)	PW/VF	5,00 (10,00) ⁴	3,00 ⁵ –4,00	Typ 1 Typ 2 ⁸ Typ 3 ³	– Begegnungszone ⁶ , eventuell verbreitertes Bankett oder Trottoir teilweise befahrbar bei Ausweichstellen ⁷
Zufahrtsstrasse 1	bis 150 (300 ²)	PW/PW	10,00	4,00 ⁶ –5,70 ⁷	Typ 2 ⁸ Typ 3 ⁴	– Die Bedürfnisse von mobilitäts- und sehbehinderten Menschen sind zu berücksichtigen.
Zufahrtsstrasse 2	bis 300 (600 ²)	LW/PW	10,00	4,80 ⁶ –7,20 ⁷	Typ 4 Typ 2 ⁸ Typ 3 ³	– In Abhängigkeit von Bedeutung als Fusswegverbindung oder Schulweg eventuell beidseitiges Trottoir – Begegnungszone ⁶ oder Trottoir (teilweise befahrbar bei Ausweichstellen) ⁴ – Die Bedürfnisse von mobilitäts- und sehbehinderten Menschen sind zu berücksichtigen.
Erschliessungsstrasse	bis 600 (1200 ²)	LW/PW	15,00	4,80 ⁶ –6,10	Typ 4	– Eventuell beidseitiges Trottoir – Die Bedürfnisse von mobilitäts- und sehbehinderten Menschen sind zu berücksichtigen.
Typ 1			Typ 2			
Typ 3			Typ 4			

Anforderungen:

- ¹ bei Stichstrassen ist ein Wendepfad oder eine Wendemöglichkeit notwendig
- ² Höchstwert gemäss § 10 Abs. 3 und 4
- ³ bei Ausweichstellen nach § 14 für andere Begegnungsfälle: Trottoirbereich nicht befahrbar mindestens 1,2 m
- ⁴ sofern Notzufahrt für Feuerwehr (vgl. § 13)
- ⁵ sofern Notzufahrt für Feuerwehr (vgl. § 13), Fahrbahn (mit befahrbarem Bankett) mindestens 3,5 m
- ⁶ bei Gewerbe-/Industriezonen oder öffentlichem Busverkehr Fahrbahnbreite mindestens 6,10 m
- ⁷ einschliesslich Fläche teilweise befahrbarer Fussgängerschutz bei Ausweichstellen (Typ 3) oder Begegnungszone (Typ 2)
- ⁸ nach Massgabe der Verkehrsanordnungen

Abkürzungen:

- WE Wohneinheiten
 VF Velofahrende
 PW Personenwagen
 LW Lastwagen
 R Radius in der Achse
 B Bankett begehbar (mindestens 0,3 m)
 T Trottoir mindestens 2 m

Anhang 2: Technische Anforderungen an Ausfahrten

Anwendung verschiedener Ausfahrtstypen					
Anschluss	an	Zufahrtsweg	Zufahrtsstrasse	Erschliessungsstrasse	Übergeordnete Strasse
<i>von</i>					
<i>Ausfahrten mit der verkehrstechnischen Bedeutung von:</i>					
Einzelner Abstellplatz		A	A	A	B
Zufahrtsweg		A	A	B	B
Zufahrtsstrasse 1 und 2		–	A/B	B/C	B/C
Erschliessungsstrasse		–	–	B/C	B/C
Anforderungen¹					
Kriterium	Ausfahrtstyp	Typ A	Typ B	Typ C	
Aus- und Einfahrt nur vorwärts		Nein	Ja	Ja	
Trottoir entlang übergeordneter Strasse (falls vorhanden)		(durchgehend)	in der Regel durchgehend	unterbrochen oder durchgehend	
Maximale Neigung innerhalb 5 m ab Strassengrenze	%	±8	±5	±5	
Maximaler Gefällsbruch ohne Vertikal-ausrundung (an der Strassengrenze)	%	6	6	6	
Einlenkradius	m	3	5	6–12	
Beobachtungsdistanz ab Fahrbahnrand	m	2,5	2,5	2,5	
Breite der Ausfahrt					
– mit Gegenverkehr	m	3	4–5	5–6	
– mit Einbahnverkehr		3	3	3	

¹ Bei Notzufahrten sind die Mindestwerte einzuhalten (vgl. § 13).

Anhang 3: Sichtbereiche auf Fahrbahn

Erforderliche Sichtbereiche je nach Geschwindigkeit der vortrittsberechtigten Motorfahrzeuge							
Signalisierte Geschwindigkeit (km/h)	20	30	40	50	60	70	80
Sichtbereiche (m)¹	10–20	20–35	35–50	50–70	70–90	90–110	110–140

¹ Die Sichtbereiche müssen vertikal in einem Bereich zwischen 0,8 m und 2,65 m bei Trottoirs, Fuss- und Velowegen bzw. in den übrigen Fällen 3 m frei sein.

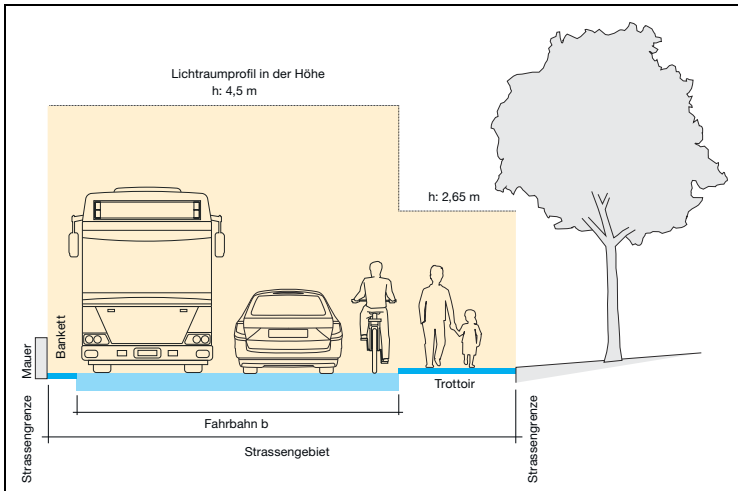
Anhang 4: Sichtbereiche auf Velowege¹

	Längsneigung der vortrittsberechtigten Anlage mit Veloverkehr			
	$\geq -5\%$	-4%	-2%	$0 \leq$
Sichtbereiche (m) ²	≥ 50	45	35	30

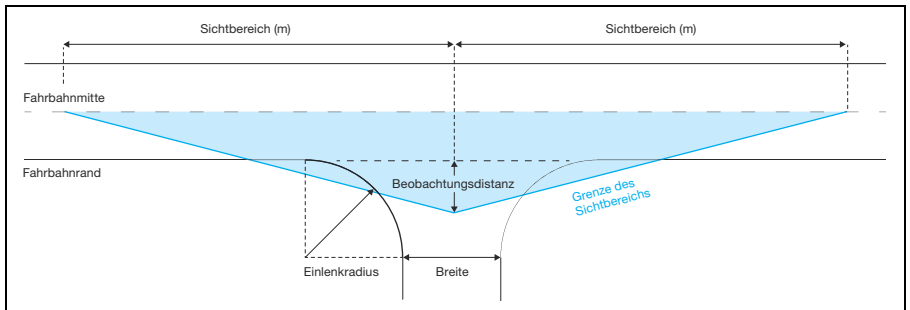
¹ Separat geführt.

² Die Sichtbereiche müssen vertikal in einem Bereich zwischen 0,8 m und 2,65 m frei sein.

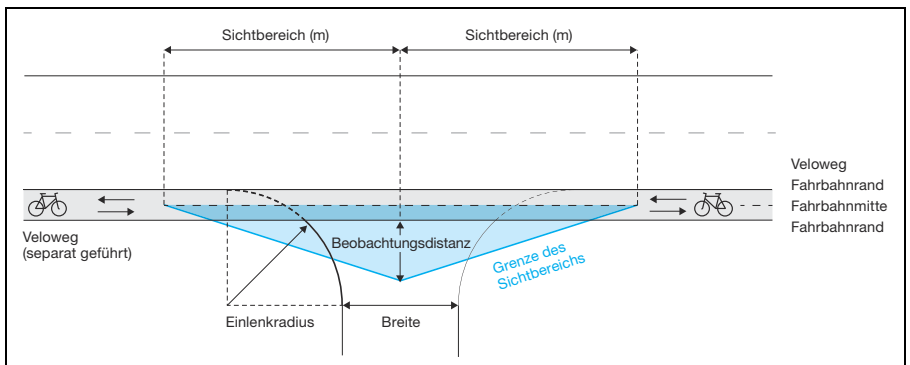
Anhang 5: Messweisen



Sichtbereiche auf Fahrbahn



Sichtbereiche auf Velowege



Anhang 6: Anforderungen an Ausnahmetransportrouten

	Typ I	Typ II
	Exportrouten	Versorgungsrouten
Lichtraum in der Höhe mindestens	5,20 m	4,80 m
Lichte Breite mindestens	7,50 m	6,50 m
Totalgewicht höchstens	480 t	240 t
Achslast höchstens	30 t	20 t

Verordnung über die Darstellung von Nutzungsplänen (VDNP)

(Änderung vom 17. April 2019)

Der Regierungsrat beschliesst:

Die Verordnung über die Darstellung von Nutzungsplänen vom 11. Mai 2016 wird wie folgt geändert:

§ 10. ¹ Der Grundzonenplan kann mit folgenden Plänen ergänzt werden:

lit. a–k unverändert.

- l. Feinerschliessung und Parkierung (EP 12),
 - m. Sonderbauvorschriften (EP 13),
 - n. öffentliche Gestaltungspläne (EP 14),
 - o. private Gestaltungspläne (EP 15).
- Abs. 2 und 3 unverändert.

Begründung

A. Ausgangslage und Auftrag

1. Die Verkehrserschliessungsverordnung (VErV) sieht eine inhaltliche Zusammenführung der heutigen Regelungsbereiche und -inhalte der Strassenabstandsverordnung (StrAV; LS 700.4), der Normalien über die Anforderungen an Zugänge (Zugangsnormalien; LS 700.5) sowie der Verkehrssicherungsverordnung (VSivV; LS 722.15) zu einem Erlass vor.

Mit dem Erlass der VErV können die Zugangsnormalien, die VSivV und die StrAV aufgehoben werden.

Die Grundsätze für eine genügende und verkehrssichere Erschliessung von Bauten und Anlagen auf Grundstücken sind auf Gesetzesstufe im Planungs- und Baugesetz (PBG; LS 700.1) geregelt. Bei der genügenden Erschliessung handelt es sich um eine Grundanforderung der Baureife, der alle Bauvorhaben zu genügen haben (§ 234 PBG). Dies bedingt in tatsächlicher Hinsicht eine der Art, Lage und Zweckbestimmung der Bauten und Anlagen entsprechende Zufahrt für die Fahrzeuge der öffentlichen Dienste und der Benutzerinnen und Benutzer. Zufahrten sollen für jedermann verkehrssicher sein (§ 237 Abs. 2 PBG). Durch Bauten, Anlagen, Bepflanzungen und sonstige Grundstücknutzungen dürfen weder der Verkehr behindert oder gefährdet noch der Bestand und die Sicherheit des Strassenkörpers beeinträchtigt werden (§ 240 Abs. 1 PBG).

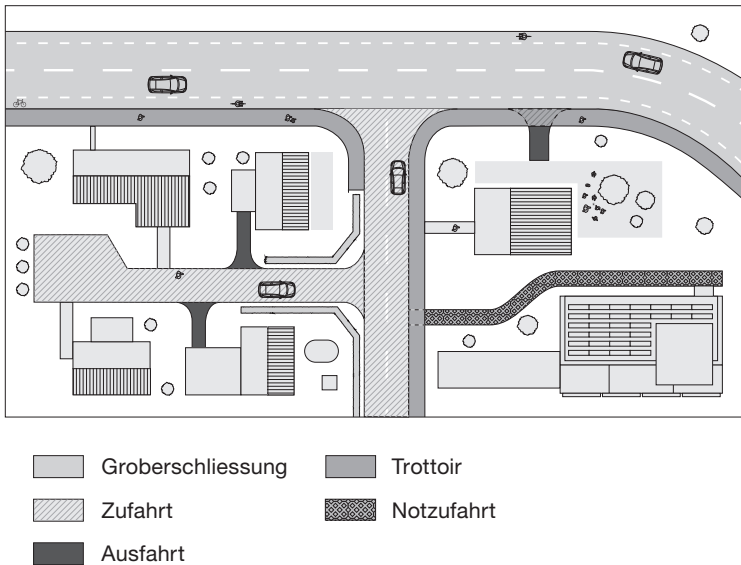


Abbildung: Gegenstand und Geltungsbereich der VErV

Mit der VErV werden dazu Ausführungsbestimmungen und Normen mit den technischen Anforderungen erlassen. Sie enthält zum einen die Anforderungen an die genügende und verkehrssichere Zufahrt mit Strassen der Feinerschliessung sowie an die grundstücksinterne Notzufahrt. Zum anderen regelt sie die Anforderungen an Ausfahrten als Verbindung von Grundstücken mit sämtlichen Strassen der Fein- und Groberschliessung. Die Ausgestaltung von Ausfahrten stellt sowohl ein Erschliessungs- als auch ein Verkehrssicherheitselement dar. Schliesslich regelt die VErV in Bezug auf sämtliche Strassen der Fein- und Groberschliessung die weiteren Aspekte der Verkehrssicherheit, wie unzulässige Auswirkungen von Grundstücksnutzungen auf Strassen, sowie die Abstandsvorschriften von Mauern, Einfriedigungen und Pflanzen.

2. Am 31. Oktober 2011 überwies der Kantonsrat dem Regierungsrat das Postulat KR-Nr. 199/2011 betreffend Strategie innere Verdichtung zur Berichterstattung und Antragstellung. Damit wurde der Regierungsrat eingeladen, dem Kantonsrat eine Vorlage zu unterbreiten, welche die gezielte Innenentwicklung durch eine Revision des PBG einschliesslich der dazugehörigen Verordnungen ermöglicht. Im Sinne des Postulats wurden die baurechtlichen Grundlagen und die ergän-

zenden Erlasse umfassend überprüft. Dies erfolgte in erster Linie in einem mit breitem Öffentlichkeitsbezug angelegten Verfahren unter dem Titel «Verdichtung konkret». Daraus ergab sich als Handlungsempfehlung und Grundlage für den Bericht – bezüglich der Feinerschliessung mit Strassen – folgendes Vorgehen:

- Kurzfristig: Integration eines zusätzlichen Erleichterungstatbestands bei baulicher Verdichtung bzw. bei Tempo-30-Zonen in den Zugangsnormalien (Teilprojekt I)
- Mittelfristig: Reformpaket «Erschliessungsverordnung» mit der gesamthaften Überprüfung und wo nötig Anpassung der drei einschlägigen Erlasse StrAV, Zugangsnormalien und VSiv (Teilprojekt II).

Das Postulat wurde vom Kantonsrat gestützt auf den Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 25. September 2013 (Vorlage 5027) als erledigt abgeschrieben. Die VErV ist das Ergebnis der im Rahmen des Teilprojekts II erfolgten Arbeiten.

3. Am 3. Juni 2013 überwies der Kantonsrat dem Regierungsrat das Postulat KR-Nr. 55/2011 betreffend Zugangsnormalien ohne Baulandverschleiss. In diesem Postulat wurde der Regierungsrat eingeladen, die Zugangsnormalien so zu ändern, dass sie dem Prinzip der inneren Verdichtung durch einen schonenderen Baulandverbrauch gerecht werden. Im Bericht und Antrag zu diesem Postulat legte der Regierungsrat dar, dass in Einklang mit dem in der Vorlage 5027 dargelegten Vorgehen vorgegangen werden soll (Vorlage 5205). Die Bedeutung der Zugangsnormalien für die Siedlungsentwicklung nach innen sowie ihr Revisionsbedarf seien erkannt und aufgezeigt. Vorhandene Spielräume seien im Sinne der Zielsetzung des Postulats für die raumplanerisch notwendige Siedlungsentwicklung nach innen zu nutzen. Wie vom Regierungsrat beantragt, schrieb der Kantonsrat das Postulat KR-Nr. 55/2011 am 26. Oktober 2015 als erledigt ab.

4. Zuständig für den Erlass der erwähnten Verordnungsbestimmungen ist gestützt auf §§ 237 Abs. 2, 265 Abs. 3 sowie 359 Abs. 1 lit. i und k PBG der Regierungsrat. Die Verordnungsbestimmungen betreffend den Abstand von Mauern, Einfriedigungen und Pflanzungen von Strassen bedürfen zusätzlich der Genehmigung durch den Kantonsrat (§ 359 Abs. 1 lit. k in Verbindung mit Abs. 2 PBG).

Die Städte Zürich und Winterthur sind auf ihrem Gemeindegebiet zuständig, den Abstand von Mauern, Einfriedigungen und Pflanzen zu regeln (§ 265 Abs. 3 PBG). Diese Kompetenz bleibt weiterhin bestehen.

B. Handlungsbedarf

1. Die drei bisherigen Erlasse Zugangsnormalien, VSiv und StrAV sind rund 30 bis 40 Jahre alt. Die Grundsätze haben sich in den vergangenen Jahren im Wesentlichen bewährt und es hat sich eine ständige Rechtsprechung sowie Praxis in der Anwendung entwickelt. In den drei Erlassen wurden die tatsächlichen und rechtlichen Entwicklungen insbesondere auch des Strassenverkehrsrechts des Bundes nicht bzw. nur bedingt nachgeführt. Auch sind aktuelle, fachtechnische Erkenntnisse aus den Fachnormen nicht in die Erlasse eingeflossen.

Bei der genügenden Erschliessung eines Grundstücks handelt es sich um eine Grundanforderung, welcher alle Bauvorhaben zu genügen haben. Sind Strassen der Feinerschliessung im Rahmen des Quartierplanverfahrens auf Kosten und gegebenenfalls unter Landumlegung der anstossenden Grundstücke zu erstellen, sind die Erschliessungsanlagen so festzulegen, dass sie bei vollständiger Nutzung der erfassten Grundstücke genügen (vgl. § 128 Abs. 1 und 2 PBG). Diesbezüglich wird gemäss ständiger Praxis und Rechtsprechung auf die Zugangsnormalien und die VSiv abgestützt (vgl. Urteile des Verwaltungsgerichts VB.2017.00402 vom 20. Dezember 2017, E. 5.4, und VB.2017.00402 vom 18. August 2004, E. 4.2), deren Inhalte in der vorliegenden Verordnung neu geregelt werden.

2. Bei einer Siedlungsentwicklung nach innen führen die heutigen Anforderungen an die Erschliessung dazu, dass viele Strassen im Rahmen von Quartierplanverfahren anzupassen sind, was mit entsprechendem Aufwand an Mitteln insbesondere für die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer verbunden ist (Zeit, Erstellungskosten, Landabtretungen). In der Verordnung werden die Wohneinheiten in Übereinstimmung mit der einschlägigen Norm des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) angehoben, wodurch auch die Eintrittsschwelle für die Durchführung von Quartierplanverfahren erhöht wird.

Die VERV gibt im Sinne von Normalien die technischen Anforderungen vor, die im Regelfall zu sachgerechten Lösungen und damit zu einer genügenden und verkehrssicheren Ausgestaltung von Zufahrten führen. Gleichzeitig erlaubt sie eine flexible Anwendung dieser Vorgaben, um besonderen örtlichen Gegebenheiten gerecht werden zu können. Von Normalien soll nur aus wichtigen Gründen abgewichen werden (§ 360 Abs. 3 PBG). Im Einzelfall können abweichende Anforderungen an die Zufahrt und Ausfahrt gestellt werden, wenn dies aufgrund der tatsächlichen Verhältnisse unerlässlich erscheint. Bei der Beurteilung der Frage, ob ein Abweichen von den Normalien zulässig ist oder nicht, hat sich die Bewilligungsbehörde vor allem daran zu orientieren, dass

Zufahrten für Fahrzeuge der öffentlichen Dienste, insbesondere der Notzufahrt, genügen und für jedermann verkehrssicher ausgestaltet sein müssen (vgl. Urteil des Verwaltungsgerichts VB.2017.00402, a. a. O., E. 5.4).

3. Die Anforderungen an einen genügenden und verkehrssicheren Ausbau der Strassen der Feinerschliessung sind vielschichtig. Es bestehen teilweise Zielkonflikte. Die Gesichtspunkte der Verkehrssicherheit, Behindertengerechtigkeit, Abstimmung von Siedlung und Verkehr, die Umsetzung der qualitätsvollen Siedlungsentwicklung nach innen sowie die Sicherstellung der Leistungsfähigkeit von Zufahrten sind miteinander in Übereinstimmung zu bringen. Die konkrete Dimensionierung von Strassen der Feinerschliessung steht im Spannungsfeld unterschiedlicher Interessen, was wie folgt beispielhaft aufgezeigt werden kann:

- Es ist nach der Funktion einer Strasse zu differenzieren; so sind bei der Ausgestaltung von verkehrsorientierten Strassen oder Verkehrsflächen in Industrie- und Gewerbebezonen andere Voraussetzungen und Anforderungen zu erfüllen als bei siedlungsorientierten Strassen in einem Wohnquartier.
- Die Breite von Fahrzeugen hat in den letzten Jahrzehnten tendenziell zugenommen, und die verschiedenen Nutzungsansprüche der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer an den Strassenraum nehmen ebenfalls zu (fahrzeugähnliche Geräte, Velos mit elektrischer Tretunterstützung und dergleichen). Dieser Entwicklung steht die Forderung entgegen, die Strassenbreiten wegen des Gebots der haushälterischen Bodennutzung auf das Notwendige zu beschränken und den Strassenraum insbesondere in Wohn- und Mischzonen den heutigen Anforderungen entsprechend zu gestalten.
- Die aus Sicht der Verkehrssicherheit erforderlichen Sichtbereiche im und auf den Strassenraum stehen in Konflikt mit den Nutzungsbedürfnissen der angrenzenden (privaten) Grundstücke. Der Nutzungsdruck auf Gebäudeumschwünge wird sich bei einer Siedlungsentwicklung nach innen zusätzlich erhöhen.

C. Wesentliche Elemente der VErV

Die VErV fasst die Regelungsinhalte der Zugangsnormalien, der VSIV und der StrAV in einem Erlass zusammen. Sie besteht wie diese drei Erlasse aus generell-abstrakten Bestimmungen und einem Anhang mit den eigentlichen Normalien.

Die neue Verordnung gliedert sich wie folgt:

A.	Allgemeine Bestimmungen	<i>Geltungsbereich, Begriffe, Grundsätze, Abweichungen vom Regelfall</i>
B.	Zufahrten	<i>ersetzt die Zugangsnormalien</i>
C.	Auswirkungen von Grundstücknutzungen und Anforderungen an Ausfahrten	<i>ersetzt die VSIV</i>
D.	Abstände von Mauern, Einfriedigungen und Pflanzen	<i>ersetzt die StrAV</i>
E.	Übergangsbestimmung	
	Anhänge	<i>Normalien und Messweisen</i>

Die wesentlichen Elemente und konzeptionellen Eckpunkte werden nachfolgend im Abschnitt D, Vernehmlassung, aufgezeigt.

Bei einem grossen Teil der Bestimmungen handelt es sich nicht um neues Verordnungsrecht, sondern um eine Überführung und zeitgemässe Anpassung bereits geltender Bestimmungen sowie Regelungsmechanismen der drei bisherigen Erlasse, zu denen es eine bewährte Rechtsprechung gibt. Im Rahmen der Zusammenführung wurden die teilweise unterschiedlichen Regelungsdichten und -tiefen harmonisiert und einzeln Inhalte, die bisher in verschiedenen Bestimmungen oder gar erlassübergreifend geregelt waren, zusammengefasst sowie Widersprüche beseitigt. Durch die Vereinigung kann insgesamt eine deutliche Verschlankung des Regelwerks erreicht werden.

Die geltenden Fachnormen und Richtlinien von Fachverbänden wurden der VErV zugrunde gelegt und mit den bisherigen Regelungen in Bezug gesetzt. Auf direkte Verweisungen von Fachnormen wird mit Ausnahme der Norm VSS SN 640 075 «Hindernisfreier Verkehrsraum» (Ausgabe 2014) sowie der frei und kostenlos zugänglichen Richtlinie für Feuerwehruzufahrten, Bewegungs- und Stellflächen der Feuerwehr Koordination Schweiz (FKS-Richtlinie, Ausgabe Februar 2015) verzichtet.

Der Erlass der VErV erfordert eine Anpassung der Verordnung über die Darstellung von Nutzungsplänen (VDNP; LS 701.12), damit das Ergebnis einer planerischen Ermittlung des voraussichtlichen Verkehrsaufkommens und der Leistungsfähigkeit einer Zufahrt dargestellt werden kann. § 10 Abs. 1 VDNP ist mit einer neuen lit. 1 betreffend «Feinerschliessung und Parkierung» zu ergänzen. Die bisherigen lit. 1–n werden zu lit. m–o.

D. Vernehmlassung

Mit Beschluss Nr. 498/2017 ermächtigte der Regierungsrat die Baudirektion (Federführung) und die Volkswirtschaftsdirektion, ein Vernehmlassungsverfahren zum Entwurf der Verkehrserschliessungsverordnung durchzuführen. Die Vernehmlassung und zeitgleich das verwaltungsinterne Mitberichtsverfahren erfolgten vom 27. Juni bis zum 25. September 2017. Neben den politischen Gemeinden des Kantons wurden 65 weitere Stellen zur Vernehmlassung eingeladen. Es gingen 84 inhaltliche Stellungnahmen ein, was einer Rücklaufquote von 36% entspricht. Zudem verzichteten zehn Vernehmlassungsteilnehmende ausdrücklich auf eine Stellungnahme.

Die Zusammenfassung der drei Erlasse, die vorgeschlagene Verordnungsstruktur sowie die Zielsetzungen der Verordnung unter Beibehaltung und Weiterführung der bisherigen Regelungsgegenstände und -mechanismen wurden von einer überwiegenden Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmenden im Grundsatz begrüsst. Im Besonderen wurde der Verschlinkung des Regelwerks, der Beseitigung von Widersprüchen und der Nachführung und Modernisierung der bisherigen Regelungsinhalte zugestimmt. Lediglich eine Gemeinde beantragte die Rückweisung der Verordnung zur grundsätzlichen Überarbeitung.

Zu den einzelnen Bestimmungen erfolgten verschiedene Einzelanträge.

Die Stellungnahmen zu den vorgeschlagenen wesentlichen Eckpunkten der Revision ergeben folgendes Ergebnis:

Zusammenführung der drei bisherigen Erlasse zu einer Verordnung mit Anhang

Die inhaltliche Zusammenführung der Regelungsbereiche und -inhalte der Zugangsnormalien, der VSIV und der StrAV zu einem einzigen Erlass und die Anpassung der Normen im Hinblick auf die angestrebte Siedlungsentwicklung nach innen werden mit Ausnahme von drei Stellungnahmen von sämtlichen Vernehmlassungsteilnehmenden begrüsst. Insbesondere wird die Verschlinkung des Regelwerks, die Beseitigung von Widersprüchen und die vereinheitlichte Darstellung in sämtlichen Stellungnahmen positiv gewürdigt.

Begrifflichkeiten des PBG und der VSS-Normen

Der Regelungsinhalt orientiert sich an den bisherigen Regelungen im Kanton Zürich, zu der eine bewährte Rechtsprechung besteht. Die Vernehmlassungsvorlage verwendete die Begrifflichkeiten der drei bisherigen Erlasse. Aufgrund von verschiedenen Rückmeldungen wurden die in der VErV verwendeten Begrifflichkeiten auf die im PBG verwendeten Gesetzesbegriffe abgestimmt und vereinheitlicht. Namentlich wer-

den nunmehr, wie von verschiedenen Seiten in der Vernehmlassung beantragt, die Begriffe der «Feinerschliessung» und der «Hauszufahrten» verwendet, welche als Begriffe der Interkantonalen Vereinbarung über die Harmonisierung der Baubegriffe (IVHB) im Rahmen der Teilrevision des PBG, die am 1. März 2017 in Kraft trat, ins kantonale Recht aufgenommen wurden.

Wohneinheiten

Für die Berechnung bzw. Klassierung der Strassen der Feinerschliessung (Zufahrten) sind in den bisherigen Zugangsnormen die über diese Strassen erschlossenen Wohneinheiten massgebend. Die Auswirkungen von anderen Nutzungen in Bezug auf das Fahrtenaufkommen bzw. die Verkehrserzeugung sind ebenfalls in Wohneinheiten umzurechnen. Im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens sprach sich eine überwiegende Mehrheit für die Beibehaltung dieses Systems aus.

Die in der Vernehmlassung unter Berücksichtigung der VSS-Normen vorgeschlagene konkrete Anhebung der Wohneinheiten wurde ebenfalls grossmehrheitlich begrüsst.

Feinerschliessungsplan

Bereits die Vernehmlassungsvorlage sah als neues Element die Möglichkeit der planerischen Ermittlung des Leistungsvermögens der Zufahrt im konkreten Fall vor, wobei diesbezüglich der Erlass eines Nutzungsplans (nachfolgend: Feinerschliessungsplan) vorgesehen war. Die politischen Gemeinden sollten dabei wählen können, ob sie im Vollzug auf den Ausgangswert gemäss Anhang der VErV abstellen oder aber mittels eines Feinerschliessungsplans die Wohneinheiten bis höchstens zu den Klammerwerten gemäss Anhang 1 der VErV erhöhen wollen.

Mit diesem Vorgehen bezweckte der Regierungsrat – in Ergänzung zur Anhebung der Wohneinheiten –, die Eintrittshürde für die Durchführung von Quartierplanverfahren zusätzlich zu erhöhen. Es ist vor allem für Fälle gedacht, bei denen in Wechselwirkung zwischen Verkehrsaufkommen und Ausbau bzw. vorhandener baulicher Ausgestaltung der Zufahrt die Leistungsfähigkeit bzw. Verkehrssicherheit im konkreten Fall gegeben ist.

Zur Festlegung des Planungsergebnisses in einem Nutzungsplan (Feinerschliessungsplan) erfolgten zum Teil kontroverse Rückmeldungen, wobei insbesondere zum Verfahren Anträge auf Präzisierung gestellt wurden. Von einem überwiegenden Teil der Vernehmlassungsteilnehmenden wurde die Möglichkeit zur planerischen Ermittlung der Leistungsfähigkeit von Zufahrten in Bezug auf das voraussichtliche Verkehrsaufkommen im Grundsatz begrüsst. In mehreren Rückmeldungen wurde ein Verzicht auf die Festlegung des Planungsergebnisses

in einem Nutzungsplan beantragt. Es wurde im Wesentlichen geltend gemacht, dass die Erstellung eines verbindlichen Nutzungsplans hinsichtlich der Zweckerreichung unverhältnismässig sei.

Zur besseren Abstimmung von Siedlung und Verkehr soll am Instrument des «Feinerschliessungsplans» festgehalten werden, zumal der Erlass für die politischen Gemeinden freiwillig ist. Den Anliegen aus der Vernehmlassung wurde wie folgt Rechnung getragen:

Zur Bestimmung der Leistungsfähigkeit von Zufahrten stehen den politischen Gemeinden drei Möglichkeiten zur Verfügung:

1. Wie in den bisherigen Zugangsnormen können die Gemeinden und Städte im Baubewilligungsverfahren auf das voraussichtliche Verkehrsaufkommen nach Massgabe der Wohneinheiten gemäss Ausgangswerte im Anhang der VErV abstellen. Es besteht hier kraft Verordnung eine Vermutung, dass die Zufahrt hinreichend und verkehrssicher ausgestaltet ist.
2. In Ergänzung der Vernehmlassungsvorlage wurde neu die Möglichkeit aufgenommen, dass der Gemeindevorstand für dicht besiedelte Siedlungsteile, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erschlossen sind, die Wohneinheiten durch Beschluss bis zu den Höchstwerten gemäss Anhang 1 der VErV anheben kann. Auf diese Werte kann der Gemeindevorstand im Baubewilligungsverfahren direkt abstellen. Eine sinngemässe Regelung findet sich bereits im heutigen § 6 Abs. 2 der Zugangsnormen.
3. Sofern eine Gemeinde darüber hinaus für alle Siedlungsteile die Wohneinheiten bis zu den Höchstwerten gemäss Anhang 1 erhöhen möchte, kann sie dies in einem Feinerschliessungsplan machen. Auf das Erfordernis, dass bei einer Erhöhung der Wohneinheiten die Aufnahmefähigkeit des Mehrverkehrs der Groberschliessungsanlagen nachzuweisen sei, wurde verzichtet. Die Übereinstimmung mit der übergeordneten Planung, insbesondere mit den kommunalen Richtplänen, bleibt kraft § 16 PBG vorbehalten. Die Verfahrensvorschriften wurden präzisiert und angepasst. Die Zuständigkeit soll – analog zum Quartierplanverfahren – beim Gemeindevorstand liegen (vgl. zum Ganzen die Kommentierung zu §§ 9 f.).

Verweisungen auf technische Fachnormen

In Bezug auf Verkehrsanlagen erlässt vor allem der VSS auf der Grundlage von Forschungsergebnissen und teilweise empirischen Erkenntnissen einschlägige technische Fachnormen, die im Allgemeinen den Stand der Wissenschaft und die anerkannten Regeln der Baukunde in Bezug auf die verkehrssichere Ausgestaltung von Strassen wiedergeben. Die VSS-Normen sind differenzierter und – so hat es sich in der Vergangenheit gezeigt – aktueller als staatliches Verordnungsrecht bzw.

Normalien, da sie regelmässiger überarbeitet werden. Jedoch ist eine Verweisung auf Fachnormen problematisch, da diese kostenpflichtig sind. Zudem richten sie sich an Fachpersonen und erfordern oft ein erhebliches Fachwissen zur korrekten Anwendung (vgl. zum Ganzen: Georg Müller / Felix Uhlmann, *Elemente einer Rechtsetzungslehre*, 3. Auflage, Zürich 2013, Rz. 367 ff.).

Die Vernehmlassungsvorlage sah ein sinngemässes Abstellen auf die massgebenden Fachnormen vor. Die bereits im geltenden Recht enthaltene Regelungsart (Typisierung von Fällen) sollte beibehalten werden. Der Regierungsrat schlug mit der Vernehmlassungsvorlage im Ergebnis einen Verzicht auf Verweisungen auf Fachnormen vor. Dieser Grundsatz sollte einzig in Bezug auf die Anforderungen an Notzufahrten mit der Verweisung auf die frei und kostenlos zugänglichen FKS-Richtlinie durchbrochen werden.

Dieses Vorgehen stiess im Grundsatz grossmehrheitlich auf Zustimmung. Aufgrund der Rückmeldung aus der Vernehmlassung sowie einer erneuten Prüfung wird in der VErV neben den FKS-Richtlinie neu auf die VSS SN 640 075 «Hindernisfreier Verkehrsraum» (Ausgabe 2014) verwiesen, die für den behindertengerechten und hindernisfreien Ausbau von Verkehrsanlagen für den Tiefbau einschlägig ist und die bisherige in § 22a in Verbindung mit Anhang 2 VSiV erwähnte Norm SN 521 500 «Behindertengerechtes Bauen» (Ausgabe 1988) ersetzt.

E. Bemerkungen zu den Bestimmungen

A. Allgemeine Bestimmungen

§ 1. Gegenstand

Der Regelungsgegenstand der VErV wurde bereits vorstehend im Abschnitt «Ausgangslage und Auftrag» umschrieben.

lit. a: Die VErV regelt die technischen Anforderungen an die Ausgestaltung der Strassen der Feinerschliessung als Zufahrten. Die Zufahrten sind im Abschnitt B der VErV geregelt. Anhang 1 enthält die diesbezüglichen Normalien. Der in lit. a umschriebene Sachbereich wurde bisher weitgehend in den Zugangsnormalien geregelt.

lit. b: Die VErV regelt die technischen Anforderungen an Ausfahrten und die zulässigen Auswirkungen von Grundstücknutzungen auf Strassen der Fein- und Groberschliessung. Die Dimensionierung der Ausfahrten stellt ein Erschliessungselement dar. Daneben haben die Ausgestaltung und Benützung von Ausfahrten Einfluss auf die Verkehrssicherheit. Es handelt sich im weiteren Sinne ebenfalls um Auswirkungen von Grundstücknutzungen, die in Bezug auf die Verkehrssicherheit nicht

unzulässig sein dürfen. Die Ausführungsbestimmungen finden sich im Abschnitt C der VErV, die entsprechenden Normalien zur Ausgestaltung von Ausfahrten sowie zu den einzuhaltenden Sichtbereichen in den Anhängen 2–4. Der entsprechende Sachbereich war bisher vor allem in der VSiv geregelt.

lit. c: Die VErV enthält im Abschnitt D Abstandsvorschriften von Mauern, Einfriedigungen und Pflanzen im Bereich von Strassen der Fein- und Groberschliessung. Diese wirken sich auf die Verkehrssicherheit aus. Der Abschnitt D enthält weitgehend den Inhalt der bisherigen StrAV.

Die Erstellung und Anpassung von Zufahrten als Strassen der Feinerschliessung gemäss Abschnitt B der VErV erfolgt im Regelfall im Rahmen eines Quartierplanverfahrens gemäss §§ 123 ff. PBG auf Kosten der im erfassten Gebiet betroffenen Grundeigentümerinnen und -eigentümer. Die Abschnitte C und D richten sich somit in erster Linie an die Eigentümerinnen und Eigentümer der an Strassen angrenzenden Grundstücke.

§ 2. Geltungsbereich

Abs. 1: Vom Geltungsbereich dieser Verordnung erfasst sind die öffentlichen und privaten Strassen, die nicht ausschliesslich dem privaten Gebrauch dienen. Diese Umschreibung des Strassenbegriffs orientiert sich am bisherigen § 4 StrAV.

Für grundstücks- und arealinterne private Strassen, Wege, Pfade oder Fahrspuren, die Hauszufahrten darstellen (vgl. § 3 lit. c), ist die VErV nicht anwendbar, ausser wenn sie für den Notfalleinsatz der öffentlichen Dienste notwendig sind, mithin wenn die Notzufahrt grundstückintern dauernd sichergestellt sein muss. Ob Hauszufahrten als Notzufahrten auszugestalten sind, ergibt sich aus § 13 VErV. Damit wird in Übereinstimmung mit § 259 Abs. 2 PBG klargestellt, dass es sich bei Hauszufahrten, selbst wenn es sich um notwendige Flächen für die Notzufahrt gemäss § 237 Abs. 1 PBG in Verbindung mit § 13 Abs. 2 VErV handelt, um anrechenbare Grundstückflächen handelt (vgl. auch § 3 Allgemeine Bauverordnung [ABV; LS 700.2]).

Abs. 2: Gemäss § 265 Abs. 3 PBG liegt die Zuständigkeit für die Regelung von Abständen von Mauern, Einfriedigungen und Pflanzen in den Städten Zürich und Winterthur bei den Gemeinwesen. Dies betrifft die Bestimmungen des Abschnitts D der VErV. Sie geht mit den entsprechenden Kompetenzen der Städte Zürich und Winterthur betreffend den Bau von überkommunalen Strassen auf dem Stadtgebiet einher (vgl. §§ 43 ff. Strassengesetz [StrG; LS 722.1]).

Übergeordnete gesetzliche Vorgaben, wie sie sich insbesondere aus den Baulinien und dem Forstwesen ergeben, gehen dem Verordnungsrecht der VErV weiterhin vor.

§ 3. Begriffe

lit. a «Strassen»: «Strassen» nach Massgabe der Verordnung bildet – analog der Marginalie gemäss § 265 PBG – den Oberbegriff für sämtliche Verkehrsflächen der Fein- und Groberschliessung wie Strassen, Wege und Kehrplätze. Bei der Festlegung der genauen Zufahrtsarten (vgl. § 9 Abs. 1 sowie Anhang 1 VErV) ist die Differenzierung der Verordnung in Zufahrtswege sowie Zufahrtsstrassen 1 und 2 bzw. Erschliessungsstrasse massgebend für den Strassenabstand gemäss § 265 Abs. 1 PBG.

lit. b «Zufahrten»: Der Begriff der «Zufahrten» wird in der VErV gleichgesetzt mit dem Begriff der Strassen der Feinerschliessung als Verbindung der Grundstücksgrenze mit dem Strassennetz der Groberschliessung. Der Begriff «Zufahrten» entspricht dem Begriff «Zugänge» aus den aufzuhebenden Zugangsnormalien.

Zufahrten sind wie bisher so nahe an die zu erschliessenden Grundstücke bzw. Bauten und Anlagen heranzuführen, dass ein wirksamer Einsatz der öffentlichen Dienste jederzeit möglich ist. Die konkreten Vorgaben im Einzelfall ergeben sich aus § 4 lit. a in Verbindung mit § 13 VErV. Die Begriffsdefinition der Zufahrten dient diesbezüglich auch der Abgrenzung von Hauszufahrten (§ 3 lit. c VErV; § 259 PBG).

Das PBG ist in den Begrifflichkeiten nicht einheitlich. Es stellt grossmehrheitlich auf «Zufahrten» ab (vgl. z.B. § 237 Abs. 1 und 2 PBG), erwähnt teilweise aber auch den Begriff der «Zugänge» (vgl. z.B. § 237 Abs. 4 PBG). Daneben unterscheidet das PBG in Verwendung der IVHB-Begriffe die Feinerschliessung von der Groberschliessung (vgl. § 259 Abs. 2 PBG). Das PBG kennt zudem die Begriffe der Not- sowie der Hauszufahrt (vgl. nachfolgend). In der VErV wird der Begriff der Zufahrten verwendet. Sie gibt keine technischen Anforderungen an die Ausgestaltung von separat geführten Fusswegen vor, die jedoch im Einzelfall Erschliessungs- bzw. Ausstattungselemente darstellen können (Urteil des Verwaltungsgerichts VB.2000.00336 vom 24. Januar 2001).

lit. c «Hauszufahrten»: Bei Hauszufahrten handelt es sich um private grundstücks- oder arealinterne Strassen, Wege, Fahrspuren und Pfade zur Erreichbarkeit von Grundstücken und darauf bestehenden oder vorgesehenen Bauten und Anlagen. Hauszufahrten schliessen in der Regel an einer Strasse der Fein- oder Groberschliessung an. Entsprechende Flächen der Hauszufahrten sind an die Grundstückfläche anrechenbar, selbst wenn sie als grundstücksinterne Notzufahrt notwendig sind (§ 259 Abs. 2 PBG). In § 3 lit. c VErV wird im Rahmen der kanto-

nalen Kompetenz die Feinerschliessung von den Hauszufahrten abgegrenzt (vgl. auch § 3 ABV; Art. 4 Wohnbau- und Eigentumsförderungsgesetz [WEG; SR 843]).

lit. d «Ausfahrten»: Ausfahrten im Sinne der Verordnung sind die für die Benützung mit Fahrzeugen bestimmten Verbindungen zwischen einem Grundstück und einer Strasse der Grob- und Feinerschliessung zum Zu- und Wegfahren. Die Definition wurde gegenüber der bisherigen Formulierung von § 2 Abs. 3 VSiv enger gefasst (ohne Einschluss von Wegen für Fussgängerinnen und Fussgänger, deren Geometrien die VErV nicht regelt; vgl. diesbezüglich § 17 VErV).

lit. e «Strassenkörper»: Die Definition entspricht dem bisherigen § 2 Abs. 1 VSiv. Das Abstellen auf den Strassenkörper ist für die Beurteilung der zulässigen Auswirkungen der Grundstücknutzungen von Bedeutung. So kann der Strassenkörper beispielsweise durch Pflanzenwurzeln, gefrierendes Wasser oder auch durch Tiefbauarbeiten in Strassennähe in unzulässiger Weise beeinträchtigt werden.

lit. f «Auswirkungen»: In Bezug auf die Verkehrssicherheit bestimmt § 240 Abs. 1 PBG, dass durch Bauten, Anlagen, Bepflanzungen und sonstige Grundstücknutzungen weder der Verkehr behindert oder gefährdet noch der Bestand und die Sicherheit des Strassenkörpers beeinträchtigt werden dürfen. Weder die Verkehrssicherheit noch die Sicherheit des Strassenkörpers dürfen durch die sich aus der Grundstücknutzung ergebenden Emissionen, körperlicher und unkörperlicher Art, beeinträchtigt werden. Die Aufzählung ist nicht abschliessend, sie umfasst alle bereits nach bisheriger Praxis verbotenen Auswirkungen.

lit. g «Mauern»: Die Begriffsumschreibung von Mauern umfasst eine nicht abschliessende Aufzählung verschiedener Mauerarten, wobei gegenüber der bisherigen Definition in § 2 lit. a StrAV Steinkörbe neu erwähnt werden.

lit. h «Einfriedigungen»: Sämtliche Abgrenzungen und Abschirmungen gegenüber von Strassen, die höher als Stellriemen in Erscheinung treten, werden wie bisher vom Begriff der Einfriedigungen erfasst (vgl. den bisherigen § 2 lit. b StrAV). Die Aufzählung ist ebenfalls nicht abschliessend.

§ 4. Grundsätze

Die VErV enthält einerseits Normalien in den Anhängen 1–6, von denen aus wichtigen Gründen abgewichen werden kann, und belässt andererseits den kommunalen Planungs- und Baubehörden bei verschiedenen Bestimmungen einen Anwendungsspielraum. Bei der Beurteilung der Frage, ob ein Abweichen von den Normalien zulässig ist, haben sie sich – neben den beispielhaft in § 6 umschriebenen Tatbeständen – vor allem an den Grundsätzen zu orientieren, welche die beiden Elemente

der genügenden und verkehrssicheren Erstellung von Zufahrten sowie die verkehrssichere Benützung und den Betrieb von Strassen konkretisieren (vgl. Urteil des Bundesgerichts 1C_736/2013 vom 28. Juli 2014, E. 3.2).

lit. a: Die konkrete Dimensionierung und Ausgestaltung von Zufahrten und Ausfahrten ist in erster Linie auf eine vollständige Nutzung der durch sie erschlossenen Grundstücke auszurichten, wobei auf die über die konkrete Zufahrt abzuwickelnde Anzahl der Wohneinheiten abzustellen ist (vgl. § 128 Abs. 2 PBG). Eine dauernde, ungehinderte Zugänglichkeit von Verkehrsflächen unter dem Gesichtspunkt der Verkehrsbelastung für alle Verkehrsteilnehmenden ist auch nach der Revision für eine rechtsgenügende Feinerschliessung mit Strassen nicht erforderlich. Gewisse Komforteinbussen sind je nach tageszeitbedingtem Verkehrsaufkommen hinzunehmen. Permanenten Missständen hat die Gemeinde auf polizeilichem Weg oder durch Verkehrsanordnungen zu begegnen (vgl. zum Ganzen auch Entscheid des Baurekursgerichts BRGE III Nr. 0103/2012 vom 29. August 2012, E. 5.3, in: BEZ 2012 Nr. 61). Die Kapazität für das übergeordneten Strassennetzes ist für Bauvorhaben weiterhin kein Erschliessungserfordernis (BRGE III Nr. 0208/2015 vom 15. Dezember 2015, E. 8.5.1). Ebenfalls zu berücksichtigen ist der Zweck bzw. die Funktion der Zufahrt im gesamten Verkehrsnetz, insbesondere ob über sie öffentliche Verkehrsmittel verkehren.

lit. b: Strassen müssen nach Massgabe dieser Verordnung für alle Verkehrsteilnehmenden dauernd verkehrssicher benutzbar sein. Unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit sind im Besonderen die Bedürfnisse von mobilitäts- und sehbehinderten Menschen (vgl. §§ 239 ff. PBG) sowie von Kindern insbesondere auf Schulwegen zu berücksichtigen. Als anerkannte Regeln für die behindertengerechte Ausgestaltung von Strassenräumen gilt kraft Verweisung in § 5 Abs. 2 VErV die Norm SN 640 075 / Hindernisfreier Verkehrsraum (Ausgabe 2014). Die Schulwegsicherung stellt ein zentrales Anliegen mit direkter Auswirkung auf die Ausgestaltung der Strassenräume dar. Für die Ermittlung der konkreten Anforderungen an den Fussgängerschutz von Strassenabschnitten soll konkret auch die Bedeutung als Schulweg und **Fussweg**-verbindung gewürdigt werden (vgl. auch Urteil des Verwaltungsgerichts VB.2005.00048 vom 29. Juni 2005, E. 3.3).

lit. c: Der Einsatz der öffentlichen Dienste, vor allem für den Notfalleinsatz, muss nach Massgabe dieser Verordnung bei Zufahrten jederzeit gewährleistet sein (für Hauszufahrten vgl. § 13 VErV).

lit. d: Die Vorgaben der Abschnitte C und D dieser Verordnung tragen ebenfalls der Verkehrssicherheit Rechnung. Dies erfolgt einerseits mit den Bestimmungen zu unzulässigen Auswirkungen von Grundstücknutzungen in Bezug auf eine abstrakte oder konkrete Gefährdung

der Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden sowie einer Beeinträchtigung des Strassenkörpers, andererseits durch die Vorgaben von Strassenabstüngen von Mauern, Einfriedigungen und Pflanzen. Zudem dienen Abstandsvorschriften der Verkehrssicherheit, da sie die gebotenen Sichtbereiche ermöglichen.

§ 5. Technische Anforderungen a. Regelfall

§ 5 Abs. 1 definiert den Regelfall als Ausgangspunkt für die methodische Ermittlung der genügenden und verkehrssicheren Feinerschliessung (Zufahrt und Ausfahrt), die bei durchschnittlichen Verhältnissen noch verantwortet werden können (BRGE III Nr. 0103/2012 vom 29. August 2012, E. 5.3, in: BEZ 2012 Nr. 61).

Abs. 1 verweist auf die Anhänge 1–6, in denen die detaillierten technischen Anforderungen an Zufahrten und Ausfahrten bzw. die Messweisen enthalten sind. Die Anhänge stellen Normalien im Sinne von § 360 PBG dar. Ausgehend von diesem Resultat ist zu prüfen, ob im Einzelfall Erleichterungen angebracht sind (§ 6 VErV) oder gegebenenfalls erhöhte Anforderungen gestellt werden müssen (§ 7 VErV).

Für die Frage, ob für ein Gebiet Erschliessungsdefizite bestehen und entsprechend ein Quartierplanverfahren einzuleiten ist, wird regelmässig auf den Regelfall von § 5 abzustützen sein. Bei den Regelungen der erforderlichen Sichtbereiche (Anhänge 3 und 4) auf die Fahrbahn erfolgt ein Systemwechsel. Die einzuhaltenden Sichtbereiche werden neu von der signalisierten Geschwindigkeit der Fahrzeuge auf der vortrittsberechtigten Strasse abhängig gemacht.

Abs. 2: Das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG; SR 151.3) trat am 1. Januar 2004 in Kraft. Öffentlich zugängliche Anlagen, worunter auch Strassen der Feinerschliessung fallen, sind so zu gestalten, dass sie auch für Menschen mit Behinderungen nach Art. 2 Abs. 1 BehiG zugänglich und benützbar sind (vgl. §§ 239a Abs. 1 sowie 239d Abs. 1 PBG). Für Bauten und Anlagen des Tiefbaus hat der VSS die Norm SN 640 075 / Hindernisfreier Verkehrsraum (Ausgabe 2014) erarbeitet. Auf diese Norm wird im Sinne einer Richtlinie gemäss §§ 239d Abs. 2 und 360 Abs. 3 PBG verwiesen.

Abs. 3: Bei Verzweigungen von Strassen unter sich (Kreuzungen, Knoten und dergleichen) sowie bei Einmündungen ins Strassennetz der Groberschliessung sind die technischen Anforderungen an Ausfahrten (Anhang 2) und die Sichtbereiche auf Fahrbahn (Anhänge 3 und 4) gemäss Abschnitt C der Verordnung sinngemäss anwendbar. Einmündungen können dabei sowohl Ausfahrten als auch untergeordnete Strassen sein. Eigentümerinnen und Eigentümer von Grundstücken, die im Bereich von Strassenverzweigungen liegen, können weiterhin verpflichtet werden, die Sichtbereiche bei den Einmündungen dauernd

freizuhalten bzw. nicht mit Pflanzungen, Briefkästen, Containern und Ähnlichem zu verstellen. In erster Linie wird ein Unterlassen verlangt.

§ 6. b. geringere Anforderungen

§ 6 sieht Abweichungen vom Regelfall gemäss § 5 in Verbindung mit den Anhängen 1–6 im Sinne von geringeren Anforderungen vor. Abweichungen sind unter Berücksichtigung von öffentlichen und objektivierbaren privaten Interessen zu gewähren bzw. anzuordnen (vgl. Urteil des Verwaltungsgerichts VB.2017.00402, a. a. O., E. 5.4, sowie Entscheid des Baurekursgerichts BRGE III Nr. 0037/2014 vom 26. März 2014, E. 3.3.1.1). Gegenüber der bisherigen Regelung in § 6 VSIV für Ausfahrten und § 11 der Zugangsnormalien für Zufahrten sind keine wesentlichen inhaltlichen Änderungen beabsichtigt.

§ 6 VErV unterscheidet zwischen geringeren Anforderungen an Ausfahrten (Abs. 1) und solchen an Zufahrten (Abs. 1 und 2). Bei der Beurteilung der Frage, ob ein Abweichen von den Normalien im Einzelfall zulässig ist oder nicht, hat die Bewilligungsbehörde sicherzustellen, dass Zufahrten genügend dimensioniert und für jedermann verkehrssicher sind und dass bei Ausfahrten die Verkehrssicherheit nicht gefährdet wird. Die Gewährleistung der Notzufahrt der öffentlichen Dienste und der Sicherheit sämtlicher Verkehrsteilnehmenden ist stets Voraussetzung, dass Abweichungen überhaupt in Betracht gezogen werden können (vgl. Abs. 3).

Neu in den nicht abschliessenden Katalog werden überwiegende öffentliche Interessen (vgl. § 6 Abs. 1 lit. b VErV) und Nutzungen mit verminderter Verkehrserzeugung (§ 6 Abs. 2 lit. b VErV) aufgenommen. Nicht mehr erwähnt wird der Tatbestand der Siedlungsentwicklung nach innen in bereits überwiegend überbautem Siedlungsgebiet (vgl. § 11 lit. f Zugangsnormalien), da dieser Aspekt vor allem durch die Erhöhung der Wohneinheiten in die VErV bereits berücksichtigt wurde. Die weiteren bereits bisher beispielhaft umschriebenen Tatbestände werden weder massgeblich ausgeweitet noch eingeschränkt. Der veraltete Begriff des «landwirtschaftlichen Heimwesens» wird ersetzt durch den Begriff des landwirtschaftlichen Betriebes.

§ 7. c. erhöhte Anforderungen

Kann mit den auf durchschnittliche Verhältnisse ausgerichteten Normalien gemäss Anhang der VErV im Einzelfall keine rechtsgütige, verkehrssichere Erschliessung geschaffen werden, enthält § 7 eine exemplarische Aufzählung der Tatbestände, die zur Anordnung von erhöhten Anforderungen führen können:

lit. a: Besondere topografische Verhältnisse oder die Ortsbauliche Situation, wie beispielsweise steile Strassen oder enge Verhältnisse aufgrund der Stellung von Bauten in einem schützenswerten Ortsbild, können dazu führen, dass trotz der Einhaltung der im Anhang vorgeschriebenen Werte die Verkehrssicherheit oder eine genügende Zugänglichkeit immer noch nicht gegeben ist.

lit. b: Schliessen Flurwege an Quartierstrassen an, kann eine breitere Fahrbahn für landwirtschaftliche Fahrzeuge erforderlich sein. Bei Ausfahrten von Landwirtschaftsbetrieben ist im Einzelfall zu prüfen, ob die Sichtbereiche für eine verkehrssichere Ausgestaltung der Ausfahrten ausreichen. Solche Mehranforderungen sind in einem Quartierplanverfahren im Kostenteiler zu berücksichtigen.

lit. c: Falls zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit notwendig, können bei Schulwegen oder bei stärkerem **Fussgänger-** oder Veloverkehr bzw. aufgrund der Zusammensetzung des Langsamverkehrs (z. B. erhöhter Anteil von fahrzeugähnlichen Geräten) im Einzelfall besondere Sichtbereiche auf den Fussweg verlangt werden.

Massgebend ist der Einzelfall, bei dessen Beurteilung die rechtsanwendende Behörde ein Ermessensspielraum besitzt. Da der in den Anhängen umschriebene Regelfall bereits einen Spielraum enthält, sind Abweichungen nur zurückhaltend anzuordnen. Die Begründung für Abweichungen muss aus der behördlichen Anordnung hervorgehen.

§ 8. Andere Massnahmen

Die Bestimmung stützt sich auf §§ 228 und 240 bzw. 237 Abs. 2 PBG und stellt einen subsidiären Anwendungsfall dar, wenn mittels baulicher Massnahmen die Verkehrssicherheit nicht sichergestellt werden kann oder diese im Einzelfall unverhältnismässig sind. Unter anderweitigen Massnahmen sind unter anderem Markierungen, Signalisationen oder Verkehrsspiegel zu verstehen.

§ 9. Besondere Vorkehren bei ungewöhnlich starkem Verkehr

Diese Bestimmung konkretisiert § 240 Abs. 2 PBG und übernimmt den Regelungsinhalt von § 7 VSiv. Neu werden in Abs. 2 lit. c «Massnahmen der Strassenraumgestaltung» eingeführt. Darunter sind beispielsweise ein multifunktionaler (Mittel-)Streifen oder Verkehrsinseln zu verstehen. Die Kostentragung durch die Bauherrschaft ist bereits im PBG geregelt.

B. Zufahrten

§ 10. Bestimmung der Zufahrtsart und technische Anforderungen

Abs. 1: Die möglichen Zufahrtsarten und deren technische Anforderungen sind in Anhang 1 der Verordnung geregelt. Es wird auf die bekannten Kategorien an Zufahrtsarten abgestellt, wobei die Kategorie der Zufahrtsstrasse für eine bessere Unterscheidung neu als Zufahrtsstrasse 1 und 2 bezeichnet wird. Die Zufahrten gemäss § 10 Abs. 1 in Verbindung mit Anhang 1 bilden Gegenstand der strassenmässigen Feinerschliessung. Sie sind primär mit dem Instrument des Quartierplans zu erstellen bzw. an die Anforderungen der genügenden und verkehrssicheren Zufahrt anzupassen. Aufgrund der im Zuge dieser Revision zum Teil bedeutenden Erhöhung der Wohneinheiten sind Sammelstrassen in Anhang 1 nicht mehr erwähnt. Ihre Erstellung und ihr bestimmungsgemässer Ausbau richten sich nach dem Strassengesetz und den einschlägigen Fachnormen. Zufahrten können wie bisher in einzelne funktionelle Abschnitte unterteilt werden (vgl. § 7 Abs. 1 Zugangsnormalien), was auch dem Gebot des haushälterischen Umgangs mit dem Boden entspricht. Erfolgt eine abschnittsweise Betrachtung, hat dies unter Umständen Auswirkungen auf den kantonrechtlichen Strassen- bzw. Wegabstand gemäss § 265 PBG (vgl. auch Urteil des Verwaltungsgerichts VB.2015.00010 vom 30. Juni 2016, E. 3.2). Die einzelnen Zufahrtsarten bestimmen sich aufgrund der zu erbringenden Erschliessungsleistungen, wobei Abs. 2 den Regelfall enthält und Abs. 3 und 4 eine Anhebung bis zu den Höchstwerten gemäss Anhang 1 ermöglichen.

Abs. 2: Die Festlegung der Zufahrtsart richtet sich nach dem voraussichtlichen Verkehrsaufkommen aufgrund der Nutzung mit Wohneinheiten und lässt sich aus Anhang 1 der Verordnung (Ausgangswert) bestimmen. Andere Nutzungen werden in Wohneinheiten umgerechnet. Die bisherige Bestimmungsweise der Zufahrtsarten (vgl. Urteil des Verwaltungsgerichts VB.2016.00559 vom 21. Dezember 2016, E. 5.3.1) wird übernommen. Es besteht in Bezug auf die gemäss Anhang 1 dimensionierten Zufahrten eine Vermutung kraft Verordnung, dass hinsichtlich der technischen Anforderungen bei durchschnittlichen tatsächlichen Verhältnissen eine genügende und verkehrssichere Erschliessung besteht. Im Baubewilligungsverfahren ist jeweils im Einzelfall stets eine verkehrssichere Ausfahrt von angrenzenden Grundstücken sicherzustellen. Dieser Mechanismus entspricht § 6 Abs. 1 der Zugangsnormalien.

Abs. 3 und 4: Für eine zusätzliche Erhöhung von den Ausgangswerten der Verordnung bis zu den Höchstwerten in der Klammer räumt die VErV den politischen Gemeinden zwei Möglichkeiten ein:

- Der Gemeindevorstand kann nach Abs. 3 für dicht besiedelte Siedlungsteile und bei Vorhandensein eines guten Erschliessungsgrades mit öffentlichen Verkehrsmitteln die Wohneinheiten mittels eines

separaten Beschlusses und somit vor der Rechtsanwendung im Baubewilligungsverfahren bis zu den Höchstwerten gemäss Anhang 1 erhöhen. Damit wird dem Umstand Rechnung getragen, dass in den dynamischen Handlungsräumen bzw. in Siedlungszentren mit guter Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr (öV) sowie einer hohen Nutzungsdichte das Fahrtenaufkommen bzw. die Verkehrserzeugung des motorisierten Individualverkehrs pro Wohneinheit in der Regel geringer ist als in Gebieten mit einer schlechteren Anbindung an den öV. Dieser Wechselwirkung zwischen der Erschliessungsgüte und dem Fahrtenaufkommen wird in verschiedenen kommunalen Parkierungsreglementen gestützt auf §§ 242 ff. PBG ebenfalls Rechnung getragen.

- Der Gemeindevorstand kann für sämtliche Siedlungsteile durch planerische Ermittlung des voraussichtlichen Verkehrsaufkommens und Prüfung der Leistungsfähigkeit der Zufahrten die Wohneinheiten ebenfalls bis zu den Höchstwerten anheben, wobei die Leistungsfähigkeit und die Verkehrssicherheit im Rahmen eines Planungsverfahrens zu würdigen sind. Das Ergebnis ist in einem Feinerschliessungsplan festzuhalten (vgl. nachfolgend §§ 10 f.). Der Gemeindevorstand kann somit alternativ auch für dicht besiedelte Siedlungsteile eine Feinerschliessungsplanung vornehmen.

Bei der Beurteilung einer Anhebung der Wohneinheiten in Bezug auf die Leistungsfähigkeit nach Massgabe von Abs. 3 oder 4 hat sich der Gemeindevorstand vor allem an § 237 Abs. 1 und 2 PBG sowie den Grundsätzen von § 4 dieser Verordnung zu orientieren: Zufahrten müssen stets hinreichend dimensioniert und für jedermann verkehrssicher sein.

§ 11. Feinerschliessungsplanung a. massgebende Kriterien

Die Gemeinden haben nach Massgabe von § 10 Abs. 4 und im Sinne einer Kann-Vorschrift die Möglichkeit, das Leistungsvermögen von Zufahrten im Eigentum der Gemeinden planerisch und grundeigentümerverbindlich über die gemäss Ausgangswerten der Verordnung festgelegten Wohneinheiten zu erhöhen. Dabei wird das konkret zu erwartende Verkehrsaufkommen (Art und Menge) durch die erschlossenen Wohneinheiten ermittelt und zur konkreten Leistungsfähigkeit der jeweiligen Zufahrtsart in Bezug gesetzt. Das Ergebnis ist in einem Nutzungsplan, dem sogenannten Feinerschliessungsplan festzusetzen (vgl. § 12). Der kantonale Gesetzgeber räumt den Gemeinden die Kompetenz zum Erlass eines entsprechenden Feinerschliessungsplans in § 2 lit. c in Verbindung mit § 236 Abs. 2 PBG ein.

Erlässt ein Gemeindevorstand einen Feinerschliessungsplan, kann damit die Eintrittsschwelle für die Durchführung eines Quartierplanverfahrens über die Ausgangswerte gemäss § 10 Abs. 2 erhöht werden.

Bei einer rechtzeitigen Auseinandersetzung mit den bestehenden Kapazitäten bzw. bei der Definition von Massnahmen (z.B. Verkehrsanordnungen im Sinne von Art. 3 Abs. 4 Strassenverkehrsgesetz, allenfalls verbunden mit Betriebs- und Gestaltungskonzepten; Einleitung von Quartierplanverfahren) kann in zeitlicher Abstimmung mit (Teil-)Revisionen von Nutzungsplanungen eine gebotene Gesamtschau bzw. Abstimmung von Siedlung und Verkehr in Bezug auf die Strassen der Feinerschliessung erfolgen. Sofern ein genehmigter und rechtskräftiger Feinerschliessungsplan festgesetzt ist, kann die konkrete Festlegung der hinreichenden Dimensionierung bzw. Leistungsfähigkeit der Zufahrt im nachgelagerten Baubewilligungsverfahren nicht mehr angefochten werden («Prinzip des einmaligen Rechtsschutzes»). Dies führt zu einer Planungs- und Rechtssicherheit für Grundeigentümerinnen und -eigentümer im nachgelagerten Baubewilligungsverfahren. Im Baubewilligungsverfahren weiterhin auszuweisen und zu bewilligen ist die verkehrssichere Ausgestaltung von Ausfahrten für die Zufahrt zu und die Wegfahrt von Grundstücken und soweit geboten die grundstücksinterne Notzufahrt.

Der Erlass eines Feinerschliessungsplans zielt in erster Linie auf den Umgang mit bestehenden Zufahrten im Eigentum der Gemeinde (vgl. § 171 PBG) bzw. einer Optimierung von Verkehrsflächen im bestehenden Strassengebiet in bereits überwiegend überbauten Siedlungsgebieten. Da es sich um ein Element der Rahmennutzungsplanung (Abstimmung von Siedlung und Verkehr) handelt, sind die Kosten vom Gemeinwesen zu tragen. Ein Anspruch von Privaten auf ein planerisches Tätigwerden des Gemeinwesens zur Festsetzung eines Feinerschliessungsplans besteht nicht. Sofern Anpassungen über eine Unterhaltspflicht der politischen Gemeinden hinausgehen, Erstellungskosten für die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer anfallen und/oder eine private Lösung nicht möglich ist, ist ein Quartierplanverfahren gemäss §§ 123 ff. PBG durchzuführen (zur Abgrenzung: Urteil des Verwaltungsgerichts VB.2016.00559 vom 21. Dezember 2016). Die Strassen der Groberschliessung werden planerisch durch den Erschliessungsplan gemäss §§ 90 ff. PBG erfasst.

Die Ausgangswerte der Wohneinheiten gemäss Anhang 1 stellen ein Regelmass dar, das bei durchschnittlichen örtlichen Verhältnissen unter dem Gesichtspunkt der genügenden und verkehrssicheren Erschliessung zur Anwendung gelangt. § 11 geht vom Umstand aus, dass sich sowohl das Verkehrsaufkommen als auch die Zusammensetzung des Verkehrs (Modal Split) nach den konkreten örtlichen Verhältnissen fallweise unterscheidet und sich im Einzelfall ermitteln lässt. Auch haben die örtlichen topografischen Verhältnisse und die konkrete Ausgestaltung der Zufahrten Einfluss auf deren Leistungsfähigkeit hinsichtlich der verkehrssicheren Abwicklung von Fahrten. Bei einer Erhöhung

der Wohneinheiten ist der wirksame Einsatz der öffentlichen Dienste und der Verkehrssicherheit dauernd zu gewährleisten (vgl. § 237 Abs. 1 und 2 PBG). Die Gewährleistung erstreckt sich demnach nicht einzig auf eine minimale Sicherstellung der Notzufahrt.

Zur konkreten planerischen Ermittlung: In einem ersten Schritt sind die Bezugsgebiete zu bezeichnen, d. h., es sind die Grundstücke, die über die jeweilige Zufahrt bzw. Zufahrtsabschnitte (vgl. § 11 VErV) erschlossen werden, zu bestimmen (zur Frage, auf welcher Strasse die Fahrzeugbewegungen im Zusammenhang mit der Nutzung der Wohneinheiten erfolgen: Urteil des Verwaltungsgerichts VB.2017.00334 vom 24. Mai 2018, E. 5.1). Der Begriff «Bezugsgebiet» und das Vorgehen entsprechen dem Quartierplanverfahren (vgl. § 124 Abs. 2 PBG). Das voraussichtliche Verkehrsaufkommen ist anhand des nicht abschliessenden Kriterienkatalogs zu ermitteln. Die Kriterien stehen untereinander in einer Wechselwirkung.

lit. a «Ausbaustand der Zufahrt»: Eine Erhöhung der Wohneinheiten hat eine Zunahme des motorisierten Individualverkehrs zur Folge, weshalb im Einzelfall zu prüfen ist, ob der konkrete Ausbaustand bezüglich Dimensionierung (und gegebenenfalls auch Traglast) genügt und die Trennung der Verkehrstypen hinreichend oder geboten ist. Wo die Verkehrsorientierung von Zufahrten wesentlich und das Verkehrsaufkommen gross ist und wo Verkehrsteilnehmende mit sehr unterschiedlichen Geschwindigkeiten aufeinandertreffen, erfordert die Sicherheit eine physische Trennung der Verkehrstypen, zumeist in Form eines abgesetzten Trottoirs.

lit. b «Erschliessungsgüte mit öffentlichen Verkehrsmitteln»: Die Erschliessungsgütekategorie hat Einfluss auf die Verkehrszusammensetzung in einem Quartier, vor allem auf das Verhältnis zwischen dem motorisierten Individualverkehr und dem Langsamverkehr. Im Geographischen Informationssystem des Kantons Zürich (GIS, <http://maps.zh.ch>) besteht eine Karte zu den Güteklassen des öffentlichen Verkehrs (ÖV-Güteklassen). Die Güteklassen A–C gelten als gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Diese Güteklassen werden nur im Siedlungsgebiet, in dem eine bauliche Entwicklung erwünscht ist, erreicht.

lit. c «Art des Verkehrs»: Die konkret zu erwartende Zusammensetzung des Verkehrs hängt neben der Erschliessungsgüte mit dem öv und der festgelegten Nutzweise des erschlossenen Gebietes unter anderem von Faktoren ab, wie die geografische Lage und die konkrete Ausgestaltung der Zufahrt (z. B. Durchgangsverkehr, vorhandene Verkehrsberuhigungsmassnahmen oder Verkehrssignalisationen).

lit. d «Vorgaben der Bau- und Zonenordnung zu Ausnützung, Nutzweise und Abstellplätzen»: Die politischen Gemeinden legen nach Massgabe von § 242 PBG die Zahl der Fahrzeugabstellplätze fest. Dies er-

folgt unter Würdigung der örtlichen Verhältnisse, nach dem Angebot des öffentlichen Verkehrs sowie nach Ausnützung und Nutzweise der Grundstücke für Bewohnerinnen und Bewohner, Beschäftigte sowie Besucherinnen und Besucher. Die Vorgaben der Bau- und Zonenordnungen haben somit direkten Einfluss auf die Art und Menge des Verkehrsaufkommens. Dies soll im Zusammenhang mit der optimierten Auslastung der Zufahrten berücksichtigt werden können.

lit. e «Vorhandene Verkehrsberuhigungsmassnahmen»: Verkehrsberuhigungsmassnahmen in Form von baulichen Massnahmen oder Signalisationen haben Einfluss auf die Verkehrssteuerung im gesamten Strassenverkehr und können somit zu einer Verringerung von Durchgangsverkehr beitragen. Daneben wirken sie sich als «Durchfahrts-widerstand» auf die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit und die Aufmerksamkeit der Autofahrenden aus.

lit. f «Bedeutung als Schulweg, Velo- und Fusswegverbindung»: Bei Situationen, bei denen die Verkehrsteilnehmenden mit sehr unterschiedlichen Geschwindigkeiten aufeinandertreffen, ist dem Aspekt der Verkehrssicherheit besondere Beachtung zu schenken. Dabei ist vor allem auch zu ermitteln, welche Bedeutung einzelne Zufahrten oder Abschnitte als Verbindung für den Langsamverkehr und insbesondere als Schulweg aufweisen. Entsprechende Differenzierungen können sich beispielsweise aus den Festlegungen in den kommunalen Verkehrsrichtplänen ergeben.

§ 12. b. Inhalt und Verfahren des Feinerschliessungsplans

Abs. 1: Die Festsetzung eines «Feinerschliessungsplans» fällt in die Zuständigkeit des Gemeindevorstands, der auch für die Festsetzung von Quartierplänen zuständig ist (vgl. § 158 PBG). Mit dem Feinerschliessungsplan sind keine weitergehenden Eigentumsbeschränkungen oder Kostenfolgen für die anstossenden Grundeigentümerinnen und -eigentümer verbunden, und im Einzelfall wird die Eintrittshürde für die Durchführung eines Quartierplanverfahrens erhöht, was teilweise auch den privaten Interessen entspricht. Aus diesem Grund rechtfertigt sich die Zuständigkeit der Exekutive.

Abs. 2: Das Ergebnis der Feinerschliessungsplanung, bestehend aus mindestens dem Bezugsgebiet sowie den gegenüber dem Ausgangswert gemäss Anhang 1 der VErV erhöhten Wohneinheiten, ist in einem Plan darzustellen. Die planerische Ermittlung gemäss dem Kriterienkatalog in § 10 Abs. 2 VErV und die im Bezugsgebiet betroffenen öffentlichen und privaten Interessen sind in einem technischen Bericht auszuweisen. Der Plan kann jedoch auch mit Festlegungen (und gegebenenfalls weiteren Informationsinhalten; vgl. § 10 Abs. 3 VDNP) ergänzt werden, die durch den Gemeindevorstand kompetenzgemäss festgelegt werden

dürfen, insbesondere eine abschnittsweise Unterteilung von Zufahrten gemäss § 10 Abs. 1 VErV.

Abs. 3: Beim Feinerschliessungsplan handelt es sich um einen grundeigentümergebundenen Nutzungsplan, weshalb er in einem formellen Planungsverfahren unter Mitwirkung der Bevölkerung, mit Genehmigung durch die Baudirektion und unter Gewährung des Rechtsschutzes zu erlassen ist (§ 5 Abs. 3 in Verbindung mit § 329 Abs. 1 PBG).

§ 13. Notzufahrt

Die erforderliche Sicherstellung der Zufahrt für die Fahrzeuge der öffentlichen Dienste und die Notzufahrt ist Erschliessungsvoraussetzung (§ 237 Abs. 1 PBG). Der Einsatz von Unterhalts- und Notfalldiensten muss gewährleistet sein. Unter dem Begriff der öffentlichen Dienste sind beispielsweise das Versorgungs- und Entsorgungswesen und die Unterhaltsdienste zu verstehen. Eine Notzufahrt ist insbesondere für die Feuerwehr und die Sanität sicherzustellen.

Für Notzufahrten erklärt die VErV die FKS-Richtlinie als massgebend im Sinne von § 360 Abs. 2 PBG. Die technischen Anforderungen gemäss der FKS-Richtlinie gelten zum einen für die Strassen der Feinerschliessung. Zum anderen ist eine entsprechende Notzufahrt grundstücksintern für Bauten und Anlagen erforderlich, sofern dies aufgrund ihrer Art, Lage und Zweckbestimmung nach Massgabe der FKS-Richtlinie erforderlich ist. Insoweit Anhang 1 der Verordnung selber Vorgaben zur Ausgestaltung in Bezug auf Notzufahrt enthält, gehen diese der Richtlinie vor (z. B. Zulässigkeit eines befahrbaren Banketts; Mindestradius von 10 m). Die FKS-Richtlinie sieht unter Ziff. 3 Abweichungen bei Gleichwertigkeit entsprechender Ersatzmassnahmen für einen effizienten Feuerwehreinsatz vor.

Die FKS-Richtlinie stimmt mit den Brandschutzrichtlinien der Vereinigung Kantonalen Feuerversicherungen (VKF) überein. Sie ist kostenlos öffentlich zugänglich und aufgrund der Regelungsdichte in der Anwendung und dem Vollzug verständlich. Sie regelt Themenbereiche wie die bestehenden §§ 3 f. in Verbindung mit dem Anhang der Zugangsnormen, wobei sie darüber hinaus technische Anforderungen an die Ausgestaltung von Stellflächen enthält.

§ 14. Ausweichstellen

Erfordert die geordnete Verkehrsabwicklung – in Ergänzung zu den Anforderungen gemäss Anhang 1 und den darin definierten Begegnungsfällen für das Kreuzen von Fahrzeugen – die Anordnung von Ausweichstellen, ist ihre Lage und Dimensionierung aufgrund der konkreten örtlichen Verhältnisse unter Berücksichtigung der Länge der Zufahrt (lit. a), der Sichtbeziehungen (lit. b) und dem erwarteten Verkehrsaufkommen (lit. c) festzulegen.

Ausweichstellen sind vor allem dann zu schaffen, wenn diese für den wirksamen Einsatz der öffentlichen Dienste und aus Gründen der Verkehrssicherheit geboten sind. Neben den konkreten räumlichen Verhältnissen richten sich die Lage und Anordnung von Ausweichstellen nach dem erwarteten Verkehrsaufkommen in Art und Menge. Für die Bestimmung von Anzahl und Lage der Ausweichstellen ist zudem die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit des motorisierten Individualverkehrs zu berücksichtigen. Im Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung nach innen ist zu beachten, dass mit einer Erhöhung der Nutzungsdichte auch der Veloverkehr ansteigt. Die Richtlinie «Anlagen für den leichten Zweiradverkehr des Kantons Zürich», Ausgabe 2012, enthält bei Einbahnstrassen mit Velofahrenden im Gegenverkehr Empfehlungen für die Strassenbreite, die sinngemäss beigezogen werden können. Sofern die Verkehrssicherheit gegeben ist, können auf Ausweichstellen Fussgängerbereiche angeordnet und damit verbunden der Trottoirbereich bis auf 1,2 m verringert werden (vgl. Anhang 1, «Typ 3»).

§ 15. Einbahnsysteme

Für die Ausbaugrösse von Einbahnsystemen sind die konkreten örtlichen Verhältnisse massgebend, wobei namentlich die Zufahrtsart (lit. a), die Bedeutung als Schulweg oder Fuss- und/oder Velowegverbindung (lit. b) sowie die Zulässigkeit des Fahrradverkehrs im Gegenverkehr (lit. c) von Bedeutung sind.

Die Betriebsform des Einbahnsystems bei Zufahrten gilt als verkehrspolizeiliche Massnahme. Die Zulässigkeit von Einbahnsystemen richtet sich demnach nicht nach der VErV. Das Vorliegen von Zufahrten mit Einbahnsystem ist jedoch bei der Ermittlung der technischen Anforderungen zu berücksichtigen (vgl. § 8 Zugangsnormalien).

§ 16. Unzulässige Ausfahrten

Ausfahrten im Kreuzungsbereich von Strassen und von Bushaltestellen sollten aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht zugelassen werden (vgl. Urteil des Verwaltungsgerichts VB.2010.00012 vom 7. April 2010, E. 3.3.). Solche Ausfahrten werden immer häufiger aufgrund der Anforderungen an die behindertengerechte Erstellung von Bushaltestellen problematisch. Diese Bestimmung entspricht § 5 Abs. 1 VSIV.

§ 17. Fusswegverbindungen

Können Fusswegverbindungen nicht über ein Trottoir angebunden werden, ist an der Anschlussstelle für genügende Sichtbereiche und bei Bedarf für einen ausreichenden Warteraum zu sorgen. Die Bestimmung ist primär im Quartierplanverfahren bedeutsam, gilt jedoch auch bei übergeordneten Strassen. Im Bewilligungsverfahren ist sie beispiels-

weise bei grösseren Wohnüberbauungen anzuwenden. § 17 entspricht mit redaktionellen Anpassungen § 8 VSiv.

§ 18. Nutzung von privatem Grund durch die Öffentlichkeit

Im Rahmen von Quartierplanverfahren oder auch im Baubewilligungsverfahren können vertragliche Abmachungen ergeben, dass anstelle einer Landumlegung Zufahrten oder einzelne Elemente von diesen auf Privatgrundstücken verbleiben (vgl. § 126 Abs. 3 PBG; für das Baubewilligungsverfahren: § 237 Abs. 4 PBG). Entsprechende Lösungen sind in aller Regel dauerhaft (mittels Dienstbarkeiten) zu sichern. Sofern privater Grund durch die Öffentlichkeit genutzt werden kann, ist dieser ausreichend tragfähig zu gestalten. Die VErV macht keine Vorgaben zur Traglast von Zufahrten. Sofern privater Grund für Notzufahrten verwendet wird, ist die FKS-Richtlinie massgebend. Diese Bestimmung entspricht weitgehend der heutigen Regelung vom § 15 Abs. 2 VSiv.

C. Auswirkungen von Grundstücknutzungen und Anforderungen an Ausfahrten

§ 19. Zulässige Auswirkungen

Abs. 1: Die Bestimmung enthält den Grundsatz, wonach weder die Verkehrssicherheit noch der Strassenkörper durch Auswirkungen aller Art (Definition in § 3 lit. f VErV), die von Grundstücken ausgehen können, beeinträchtigt werden dürfen. Die in §§ 9 und 14 VSiv sowie unter «Immissionen» (§§ 19 f. VSiv) ausdrücklich erwähnten Auswirkungen sind unter der Geltung der neuen Norm weiterhin erfasst. Grundstücke, Bauten, Anlagen, Ausstattungen und Ausrüstungen sind zu unterhalten. Es dürfen weder Personen noch das Eigentum Dritter gefährdet werden (§ 228 PBG).

Notwendige Schutzvorkehrungen sollen Immissionen gänzlich verhindern oder – mit Blick auf die Gewährleistung der Verkehrssicherheit sowie die Sicherheit des Strassenkörpers – auf ein vertragliches Mass vermindern. Die Schutzvorkehrungen können unterschiedlicher Natur sein (z.B. Netze gegen Bälle bei Sportplätzen, Montage von Schneefangsystemen, Verzicht auf lichtreflektierende Materialien) und sind vorzuziehend zu treffen, um eine Gefährdung auszuschliessen (vgl. § 240 Abs. 1 PBG).

Abs. 2: Diese Bestimmung enthält die Kriterien, nach denen die Zulässigkeit der Auswirkungen von Grundstücknutzungen zu beurteilen ist. Diese waren bisher in § 3 VSiv enthalten. Die Kriterien sind vor allem bei der Anwendung der Wertbereiche bzw. Typenwahl gemäss Anhängen 2 und 3 beizuziehen.

§ 20. Lichtraum

Der im Strassengebiet freizuhaltende Lichtraum, der namentlich durch Pflanzen und feste Gegenstände zu wahren ist, beträgt im Fahrbahngebiet mindestens 4,5 m (lit. a). Es handelt sich hier um ein Mindestmass, insbesondere auf Zufahrten mit Tram- und Trolleybusleitungen kann der Wert erhöht werden. Im Bereich von Trottoirs sowie Fuss- und Velowegen kann der Lichtraum in der Höhe auf 2,65 m verringert werden (lit. b).

Für Ausnahmetransportrouten gelten teilweise abweichende Regelungen (vgl. Anhang 6).

In Abs. 2 werden die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer verpflichtet, das Lichtraumprofil dauernd freizuhalten. Vorbehalten bleiben Baulinien, Abstands- und Sondergebrauchsvorschriften.

§ 21. Abtrennungen von der Strasse

Abs. 1: Durch eine Abtrennung von privaten Grundstücken gegenüber den Verkehrsflächen soll primär ein unbefugtes und gefährliches Befahren von privaten Parzellen vermieden werden. Die an eine Strasse anstossenden Grundstücke sollen durch die dafür vorgesehenen Ausfahrten aufgesucht werden. Die Konstruktion und Art der Abgrenzung soll ein unerwünschtes Befahren wirksam verhindern.

Die Abtrennung von Vorgärten und Vorplätzen, die nicht befahren werden (lit. c), wirkt in erster Linie der Verschmutzung der Strasse entgegen.

Abs. 2: Da sich die in § 6 Abs. 1 VErV vorgesehenen Erleichterungen nur auf die Normalien in den Anhängen beziehen, bedarf eine Abweichung von Abs. 1 einer ausdrücklichen Erwähnung. Unter «wichtigen Gründen» sind sowohl begründete private Interessen der Grundeigentümerinnen und -eigentümer als auch überwiegende öffentliche Interessen, beispielsweise der Strassenraumgestaltung oder des Ortsbildschutzes, zu verstehen. Damit im Ergebnis die bezweckte Gewährleistung der Verkehrssicherheit nicht unterlaufen wird, sind an die privaten Interessen hohe Anforderungen zu stellen und Abweichungen restriktiv zu gewähren.

Diese Bestimmung entspricht weitgehend §§ 15 Abs. 1 und 16 VSiv.

§ 22. Abfliessen von Wasser und anderen Flüssigkeiten

Abs. 1: Regen- und Schmelzwasser und andere Flüssigkeiten dürfen nicht auf die Strasse abfliessen oder abgeleitet werden. Die Regelung entspricht weitgehend § 21 VSiv.

Abs. 2: Abweichungen vom Grundsatz in Abs. 1 sind als Ausfluss des Verhältnismässigkeitsprinzips bei kleinen Teilflächen und besonders topografischen Verhältnissen gestattet. Da Wasser auf der Verkehrsfläche gefährlich werden kann, sind die Abweichungen nur restriktiv zu gewähren.

§ 23. Sichtbereiche

Die erforderlichen Sichtbereiche sind dauernd freizuhalten. Eine entsprechende Pflicht zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit erstreckt sich neben Pflanzen auch auf weitere, die Sichtbereiche verstellenden Gegenstände wie Container, Briefkästen oder Werbetafeln. Dieser Grundsatz bezieht sich nicht nur auf die eigenen, sondern auch fremde Ausfahrten (vgl. Urteile des Verwaltungsgerichts VB.2016.00079 vom 15. September 2016, E. 4.2, und VB.2006.00278 vom 23. Mai 2007, E. 6.2; BEZ 2015 Nr. 22). Das Verbot, sichtbehindernde Mauern oder Einfriedigungen aufzustellen, ergibt sich auch aus dem Vorbehalt der Verkehrssicherheit in § 26 Abs. 1 VErV.

§ 24. Anforderungen an Tankstellen

Diese Bestimmung bezweckt in Bezug auf die Erstellung und Organisation von Tankstellen den Schutz von Bevölkerung und Umwelt. In § 24 VErV werden §§ 10–12 VSiv zusammengefasst, wobei keine materiellen Änderungen erfolgen.

§ 25. Ausnahmetransportrouten

Ausnahmetransportrouten dienen der Bereitstellung ausreichend dimensionierter Verkehrswege für die Beförderung besonders sperriger Güter. Die Volkswirtschaftsdirektion setzt aus diesem Grund nach Anhörung der Gemeinden die Routen für solche Ausnahmetransporte fest, wobei zwischen Exportrouten (Typ I) und Versorgungsrouten (Typ II) unterschieden wird. Die Ausnahmetransportrouten werden im GIS des Kantons Zürich nachgeführt (<http://maps.zh.ch> → Ausnahmetransportrouten). Die Anforderungen befinden sich in Anhang 6.

§ 25 enthält eine im Vergleich zu § 22 VSiv gestraffte Regelung. Damit geht jedoch weder eine materielle Änderung der Bestimmung einher, noch ändert sich das Verfahren. Das Festsetzungsverfahren folgt den Grundsätzen des PBG. Die Festsetzung durch die Volkswirtschaftsdirektion ergeht in Form einer Verfügung. Die Gemeinden sind vor einer Festsetzung anzuhören. Anschliessend ist die Festsetzungsverfügung bei den betroffenen Gemeinden aufzulegen. Die Verfügung wird im Amtsblatt unter Hinweis auf die öffentliche Auflage publiziert. Rechtsmittelbehörde ist das Baurekursgericht, da die Festsetzung gestützt auf eine Ausführungsverordnung zum PBG ergeht (§ 329 Abs. 1 PBG).

Gemäss § 7 Abs. 1 der Bauverfahrensverordnung (BVV; LS 700.6) in Verbindung mit Ziff. 1.1.1 in deren Anhang bedürfen Bauvorhaben an Ausnahmetransportrouten einer Bewilligung der Volkswirtschafts-direktion, Amt für Verkehr.

D. Abstände von Mauern, Einfriedigungen und Pflanzen

Abschnitt D gilt nicht für die Städte Zürich und Winterthur (vgl. § 265 Abs. 3 PBG).

§ 26. Abstände von Mauern und Einfriedigungen

§ 26 übernimmt weitgehend unverändert die Regelung von § 7 StrAV.

Abs. 1: Der Begriff der Strassengrenze ergibt sich aus der Definition der Strasse in § 267 PBG. Zum Strassengebiet gehören gemäss der Rechtsprechung auch die auf Privatgrund liegenden Schutzstreifen oder Bankette (vgl. Urteil des Verwaltungsgerichts VB.2007.00393 vom 9. April 2008, E. 7.2, in: BEZ 2001 Nr. 29). Wie bisher dürfen unter einem allgemeinen Vorbehalt der Verkehrssicherheit offene Einfriedigungen in allen Strassenbereichen direkt an die Strassengrenze gestellt werden (lit. a), geschlossene Einfriedigungen und Mauern von über 0,8 m nur an geraden Strecken und der Aussenseite von Kurven (lit. c). Sollte die Verkehrssicherheit bei 0,8 m, besonders innerhalb der Sichtbereiche, nicht gewährleistet sein, kann in Einzelfällen eine Herabsetzung der Mauerhöhe oder Versetzung der Mauer verlangt werden (vgl. § 7 in Verbindung mit Anhängen 3 und 4).

Abs. 2: Mauern und Einfriedigungen können (mit teilweiser Einschränkung der Höhe aus Abs. 1) wie bisher direkt an die Strassengrenze gestellt werden. Dies ist auch grundsätzlich an Orten möglich, an denen ein hinreichender Schutz für die Fussgängerinnen und Fussgänger (Trottoir oder Bankett) fehlt, d.h., wenn die Strassengrenze direkt entlang der Fahrbahn verläuft. In solchen Fällen kann das Aufstellen von Mauern und Einfriedigungen direkt an die Verkehrsfläche ein Sicherheitsrisiko darstellen. Zu denken ist hier an den Seitenspiegel eines Fahrzeugs oder den Lenkerbügel eines Velos, für die kein Sicherheitszuschlag auf der Verkehrsfläche besteht. Je nach Situation kann es dann geboten sein, einen zusätzlichen Abstand zur Verkehrsfläche zu schaffen, damit die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden gewährleistet ist. Ob ein Abstand notwendig ist, liegt im Ermessen der Behörden. Zu berücksichtigen sind ausser der Verkehrssicherheit vor allem auch die Aspekte der rechtsgleichen Anwendung. Wird ein Abstand (Bankett) angeordnet, ist auch eine Regelung der Haftungs- und Unterhaltsfragen empfehlenswert. Eine ähnliche Bestimmung ist heute in § 5 Abs. 2 StrAV enthalten.

§ 27. Abstände von Pflanzen

Diese Regelungen gelten für Pflanzen auf Privatgrund. Pflanzen im Strassenraum werden mit den Strassenprojekten gemäss Strassengesetz festgesetzt (vgl. § 3 StrG).

Abs. 1: Für Bäume aller Art beträgt der Abstand weiterhin 4 m, gemessen ab Mitte Stamm (lit. a). Bei anderen Pflanzen ist ein Abstand zu wählen, bei dem sie nicht in den Lichtraum hineinragen, bei Sträuchern und Hecken aber mindestens 0,5 m (lit. b). Dieser Abstand wird in der Praxis ebenfalls ab der Mitte der Pflanze gemessen. Da die Pflanzung von Bäumen und anderen Pflanzen nicht formell bewilligt werden muss, ist die Vorgabe eines festen Masses in der Verordnung für den Regelfall unabdingbar.

In der Praxis kann die Abgrenzung zwischen Sträuchern und Bäumen Schwierigkeiten bereiten. Hier ist grundsätzlich darauf abzustellen, wie eine Pflanze gezogen, d. h., wie sie in Erscheinung tritt (vgl. auch §§ 169 f. Einführungsgesetz zum Schweizerischen Zivilgesetzbuch [EG ZGB; LS 230]). Abs. 1 entspricht weitgehend dem Regelungsinhalt von § 14 StrAV.

Abs. 2: Der Baumabstand kann nach Massgabe von lit. a und b bis auf 2 m verringert werden. Nah an der Strasse stehende Bäume können jedoch in Bezug auf den Strassenkörper wie auch die Verkehrssicherheit in vielerlei Hinsicht problematisch sein (z. B. Schattenwurf, flache Wurzeln, tropfendes Wasser, abfallendes Laub als Sicherheitsrisiko). Werden Bäume als Teil der Umgebungsgestaltung im Baubewilligungsverfahren vorgesehen, sind diese Sicherheitsaspekte durch die Baubehörde bei der Bewilligung des Umgebungsplans entsprechend zu würdigen. In der Praxis hat es sich bewährt, wenn die Gemeinde ein Konzept für die Begrünung des Strassenraums erarbeitet. Das ermöglicht eine sachgerechte Beurteilung der Baugesuche und eine Gleichbehandlung der Grundeigentümerinnen und -eigentümer.

Abs. 3: Bei Baumabständen von weniger als 4 m können Werkträger die Gewährung einer Abstandsunterschreitung vom Vorliegen eines Unterhaltsvertrags abhängig machen. In einer solchen Vereinbarung verpflichtet sich die private Grundeigentümerschaft üblicherweise dazu, für die Beseitigung des abfallenden Laubes zu sorgen.

Abs. 4: Werden Bäume in einem kürzeren Abstand von bis zu 2 m zur Strassengrenze gesetzt und können sie sich potenziell negativ auf die Verkehrssicherheit auswirken, müssen sie entschädigungslos beseitigt werden (vgl. § 15 StrAV).

§ 28. Abstände auf der Innenseite von Kurven

§ 28 gilt sowohl für Mauern und geschlossene Einfriedigungen als auch für blickdichte Bepflanzungen von über 0,8 m. Hier ist der Sichtbereich für eine sich auf der Strasse befindende Fahrzeuglenkerin oder einen Fahrzeuglenker massgebend. Übermässig hohe oder zu nah an der Strasse stehende Mauern oder dichte Bepflanzung auf der Innenseite von Kurven schränken diese Sicht stark ein. § 28 übernimmt weitgehend den Regelungsinhalt von § 8 StrAV.

§ 29. Befreiung von festem Abstandsmass

Unter dem Vorbehalt der Verkehrssicherheit sind gewisse Ausstattungen und Ausrüstungen auf privatem Grund von festen Abstandsvorschriften befreit.

lit. a: Ausstattungen und Ausrüstungen, die auf privaten Grundstücken erstellt sind und der Strasse und deren Betrieb dienen, sind in Bezug auf den Abstand privilegiert. Es handelt sich dabei zumeist um Stützmauern oder Lärmschutzwände, die nach Massgabe der Lärmschutz-Verordnung (LSV; SR 814.41) erstellt werden. Die im Strassenraum erstellten und dem Betrieb der Strasse dienenden Einrichtungen werden gemäss dem Strassengesetz bzw. gemäss Spezialgesetzgebung erstellt und müssen in dieser Verordnung nicht geregelt werden (vgl. § 3 lit. e VErV und § 9 StrAV).

lit. b: Am Erhalt von inventarisierten Schutzobjekten bei oder in Strassen und Plätzen wie beispielsweise Kirchenmauern, Brunnen oder Einzelbäumen besteht ein wichtiges öffentliches Interesse.

E. Übergangsbestimmung

Die Verkehrserschliessungsverordnung gilt für alle Bauvorhaben, die nach ihrem Inkrafttreten bei den örtlichen Baubehörden eingereicht werden. Vorentscheide gemäss §§ 323 f. PBG sind hinsichtlich der behandelten Fragen in gleicher Weise verbindlich wie baurechtliche Bewilligungen, sofern sich die Verhältnisse bis zur Einreichung des Baugesuchs nicht wesentlich geändert haben (§ 324 PBG). Die entsprechende Prüfung, ob aus Sicht der Grundeigentümerinnen und -eigentümer im Sinne einer Verschärfung wesentlich geänderte Verhältnisse vorliegen, obliegt den Gemeinden (vgl. auch nachfolgend F. Auswirkungen).

Anhänge

Zu Anhang 1: Technische Anforderungen an Zufahrten

Der Anhang 1 orientiert sich an der Darstellung des Anhangs der Zugangsnormalien. Die Bestimmung der Zufahrtsarten (Spalte 1) leitet sich aus den Anwendungsbereichen mit Wohneinheiten (Spalte 2) ab (vgl. § 10 VErV). Daraus ergeben sich – ausgenommen sind z.B. Einengungen aus Betriebs- und Gestaltungskonzepten im Zusammenhang mit Verkehrsanordnungen – die massgebenden Begegnungsfälle (Spalte 3). In der Spalte 4 werden die entsprechenden Ausbaugrössen der Fahrbahn mit den nämlichen Kategorien gleich wie der Anhang der Zugangsnormalien in Bezug auf die Radien und Fahrbahnbreite festgelegt. Die Spalte 5 führt die möglichen Strassentypen – eine abschnittsweise Gestaltung ist im Grundsatz zulässig – im Querschnitt an, wobei die grafische Darstellung der Strassentypen im Anschluss an die Tabelle erfolgt. Die Spalte 6 enthält Hinweise zum Fussgängerschutz bzw. zur konkreten Gewichtung der Interessen der Fussgängerinnen und Fussgänger in Abhängigkeit zur Zufahrtsart (Spalte 1).

Es werden vier Strassentypisierungen vorgenommen: Typ 1 entspricht der Darstellung des Strassenquerschnitts in den Zugangsnormalien für Zufahrtswege und der unteren Kategorie der Zufahrtsstrasse. Neben der Fahrbahn dient jeweils ein begehbares Bankett als Fussgängerschutz. Anstelle von Banketten ist es auch zulässig, die Fahrbahn entsprechend zu verbreitern, sofern dadurch der Fussgängerschutz dennoch gewährleistet ist. Typ 2 zeigt eine Mischverkehrsfläche im Zusammenhang mit einer Verkehrsanordnung der Begegnungszone (Tempo-20-Zonierung). Die VErV enthält keine Vorgaben, welche Verkehrsanordnungen in Anwendung des Strassenverkehrsrechts des Bundes zu erfolgen haben, sondern ermöglicht eine Abstimmung mit diesen. Typ 3 zeigt einen Abschnitt einer Ausweichstelle gemäss § 14 VErV, bei dem ein Begegnungsfall von Fahrzeugen auf der Fahrbahn ermöglicht wird und zugleich eine Teilfläche des Fahrbahnbereichs durch die Fussgängerinnen und Fussgänger genutzt werden kann. Es handelt sich mithin um einen Anwendungsfall der in der Signalisations- und der Verkehrsregelnverordnung des Bundes vorgesehenen Längsstreifen für Fussgängerinnen und Fussgänger (vgl. Art. 41 Verkehrsregelnverordnung [VRV; SR 741.11]; Art. 77 Signalisationsverordnung [SSV; SR 741.21]). Gleichzeitig soll ermöglicht werden, dass ein nicht vertikal abgesetzter Trottoirbereich als notwendiger Fussgängerschutz in der Breite mindestens 1,2 m angesetzt werden kann, was insgesamt zu einer flächensparenden Integration von Ausweichstellen im Strassengebiet führen kann. Es ist mit baulichen und/oder gestalterischen Massnahmen (vgl. Art. 41 VRV) sicherzustellen, dass der Fussgängerbereich gleich einer Mischfläche einzig mit stark verminderter Geschwindigkeit und nicht gesamthaft

überfahrbar ist, wobei im Regelfall auch physischer Schutz der Fussgängerinnen und Fussgänger zu gewährleisten ist (z. B. Poller). Vom Trottoir ist ein nicht überfahrbarer Bereich von mindestens 1,2 m freizuhalten. Dies ermöglicht die behinderten- und kindertaugliche Benützung. Typ 4 sieht als Schutz der Fussgängerinnen und Fussgänger ein durchgehend vertikal abgesetztes Trottoir vor.

Die 3 m breiten Zufahrtswege müssen zumeist den Anforderungen an die Notzufahrt genügen (vgl. § 13). Gemäss den technischen Anforderungen müssen sie beidseits ein befahrbares Bankett von je 0,3 m Breite aufweisen. Die Anforderungen an die Notzufahrt mit Feuerwehrautos werden somit auch bei Zufahrtswegen in Bezug auf die erforderliche Breite erfüllt. Die Notzufahrt ist stets im Einzelfall in Abhängigkeit der Länge des Zufahrtsweges und der Art, Lage und Zweckbestimmung der Bauten zu sichern. Bei Zufahrtsstrassen 2 und Erschliessungsstrassen ist in Wohnquartieren mit dem Begegnungsfall Personenwagen–Lastwagen zu rechnen (Fahrzeuge der öffentlichen Dienste, Zulieferer, Umzugstransporte u. Ä.). Teilweise ist bei Zufahrtsstrassen 1 der Begegnungsfall Personenwagen–Lastwagen sowie bei Erschliessungsstrassen der Begegnungsfall Lastwagen–Lastwagen zu ermöglichen, wobei dies nicht durchgängig erfolgen muss. Beispielsweise können Ausweichstellen gemäss § 14 vorgesehen werden. Die aufgeführten Bandbreiten lassen wie der Anhang der Zugangsnormen breitere Strassen bei Neuanlagen zu, sofern sie begründet sind (Verkehrssicherheit und Fussgängerschutz im Zusammenwirken mit der gefahrenen Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs; behindertengerechte Ausgestaltung des Fussgängerschutzes im Zusammenhang mit der Bedeutung des Strassenabschnitts).

Die Fahrbahnmindestbreiten werden – mit Ausnahme bei den Erschliessungsstrassen – bewusst nicht vergrössert, da dies dazu führen würde, dass Strassen, die gemäss den damals rechtskräftigen Quartierplänen erstellt wurden, nun kraft Verordnungsanpassung überarbeitet werden müssten. Dies würde gerade bei den Strassentypen des Zufahrtsweges sowie teilweise der Zufahrtsstrassen 1 eine Flut von Quartierplanverfahren auslösen und dem politischen Auftrag vollständig zuwiderlaufen. Bei engen Strassenquerschnitten muss deshalb für Kreuzungsmanöver die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit den Verhältnissen angepasst werden, was auch die VSS-Norm SN 640 045 vorsieht. Eine daraus resultierende Herabsetzung der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeit kann gerade in Wohnquartieren aus Sicht der Verkehrssicherheit erstrebenswert sein. Insbesondere bei Erschliessungsstrassen, bei denen die Verkehrsabwicklung im Vordergrund steht, müssen die Begegnungsfälle mit erhöhten tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten stattfinden können, weshalb im Einzelfall die Ausbaugrössen im oberen Bereich der Bandbreiten anzusetzen sind. Bei den gleichen Strassen in

Gewerbe- und Industriezonen ist aufgrund des Begegnungsfalls von zwei Lastwagen die minimale Fahrbahnbreite von 6,10 m erforderlich, womit Begegnungsfälle gemäss Art. 94 der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS; SR 741.41) ermöglicht werden. Die Bestimmung der notwendigen Fahrbahnbreite im Rahmen der vorgegebenen Bandbreite erfolgt wie bisher aufgrund der konkreten Verhältnisse und nach Massgabe der anerkannten Regeln der Verkehrsfachleute.

Zu Anhang 2: Technische Anforderungen an Ausfahrten

Die Qualifizierung der Strassen in Anhang 2 stimmt mit der angepassten Typisierung der Zufahrtsarten gemäss Anhang 1 überein. Neu wird nicht mehr zwischen der Sammelstrasse und weiteren übergeordneten Strassen unterschieden. Die Ausfahrtstypen (A, B, C) werden beibehalten. Wo zwei Ausfahrtstypen möglich sind (B/C), ist im Baubewilligungsverfahren eine von ihnen anzuwenden.

Maximale Neigung: Eine Änderung erfährt die maximale Neigung innerhalb der neu festgelegten 5 m (bisher: 6 m) ab Strassengrenze. Die bisherigen Vorgaben lagen bei 5% bzw. 3% und konnten aus topografischen Gründen oft nicht eingehalten werden. Neu werden 8% (Typ A) bzw. 5% (Typ B und C) verlangt.

Maximaler Gefällsbruch: Der maximale Gefällsbruch ohne Vertikalaustrundung (an der Strassengrenze) wird bei den Typen B und C angepasst von 5% auf 6% bzw. von 3% auf 6% geändert, was ebenfalls eine Erleichterung darstellt. Der Einlenkradius wird beim Typ A von 4 m auf 3 m vermindert.

Die Beobachtungsdistanz ab Fahrstreifenrand beträgt innerorts und ausserorts 2,5 m. Die Vergrösserung des Abstandes ist im Rahmen von § 7, z.B. ausserorts beim langsamen landwirtschaftlichen Verkehr, möglich.

Breite der Ausfahrt: Die Breite der Ausfahrt mit Gegenverkehr beträgt neu 4–5 m beim Typ B und 5–6 m beim Typ C. Vorbehalten sind stets die Anforderungen an die Notzufahrten (vgl. § 13 Abs. 2 VErV). Die erforderlichen Sichtbereiche werden in den Anhängen 3 und 4 geregelt.

Zu Anhang 3: Sichtbereiche auf Fahrbahn

In der aufzuhebenden VSIV wurden die erforderlichen Sichtbereiche einzig vom Ausfahrtstyp abhängig gemacht. Unberücksichtigt blieb die gefahrene Geschwindigkeit auf der vortrittsberechtigten Strasse, was häufig sachgerechte Lösungen verunmöglichte (vgl. Entscheide des Baurekursgerichts BRGE I Nrn. 0192 und 0193/2011 vom 30. September 2011, in: BEZ 2012 Nr. 11, E. 8.4.4). Die VErV stellt in Anlehnung an

die VSS-Normen auf die Abhängigkeit zwischen den notwendigen Sichtbereichen und der signalisierten Geschwindigkeit ab. Im Vergleich zur bisherigen Regelung bedeutet dies, dass sich bei Tempo 50 die Sichtbereiche für Ausfahrten von Typ A um 10 m vergrössert (neu 50 m anstatt bisher 40 m). Sofern auf den Zufahrten Tempo 30 signalisiert ist, sind die notwendigen Sichtbereiche deutlich unterhalb des bisherigen Mindestmasses. Bei Ausfahrten auf übergeordnete, verkehrsorientierte Strassen mit einer Generell-50-Signalisierung bleiben die Mindestsichtbereiche identisch. Bei Ausfahrten auf übergeordnete Strassen ausserorts mit Signalisationen Tempo 60 oder 80 vergrössern sich die notwendigen Sichtbereiche grundsätzlich, wobei die neu auf 2,5 m einheitlich festgelegte Beobachtungsdistanz und die Messweisen stets auf die Fahrbahnmitte im Resultat zu vergleichbaren Geometrien führen werden.

Erleichterungen nach § 6 sind aufgrund der konkreten örtlichen Verhältnisse möglich, jedoch ist dabei zu berücksichtigen, dass die neue Regelung aus Sicht der Verkehrssicherheit bereits eine Vorstrukturierung enthält und auch innerhalb der Abstufungen einen Anwendungsspielraum gewährt.

Separate Sichtbereiche auf Trottoirs stellen keinen Regelfall gemäss VErV dar. Das Einhalten von separaten Sichtbereichen auf ein Trottoir kann bei einer ungenügend verkehrssicheren Situation im Sinne einer Verschärfung gestützt auf § 7 lit. c VErV angeordnet werden.

Die Sichtbereiche müssen vertikal in einem Bereich zwischen 0,8 m und 2,65 m bei vorhandenen Fuss- und Velowegen (vgl. § 20 Abs. 2 VErV) bzw. in den übrigen Fällen 3 m frei sein. Die Masse entsprechen § 16 Abs. 2 StrAV. Auch hier sind in begründeten Ausnahmefällen Verschärfungen im Rahmen von § 7 VErV möglich.

Zu Anhang 4: Sichtbereiche auf Velowege

Unter Velowegen versteht man gesondert geführte oder von der Fahrbahn baulich abgetrennte Wege für den leichten Zweiradverkehr. Das Bedürfnis, die Sichtbereiche bei Ausfahrten auf Velowege besser zu regeln, ist seit Erlass der VSIV stark gestiegen. In den letzten Jahrzehnten sind im Kanton Zürich immer mehr Velowege entstanden. Bei einer Siedlungsentwicklung nach innen ist in urbanen Räumen davon auszugehen, dass die Verwendung von Velos als Transportmittel zunehmen wird. Dies erfordert eine Regelung der Sichtbereiche, die aus den Ausfahrten auf die frei geführten Velowege (also nicht auf Velostreifen, die in die Fahrbahn integriert sind) einzuhalten sind.

Das Mass ist von der Steigung des Veloweges abhängig, was sich direkt auf die gefahrene Geschwindigkeit des Velos auswirkt. Die Werte lehnen sich an die geltende VSS-Norm 640273a (Ausgabe 2010) an,

wobei die maximale, einzuhaltende Sichtweite 50 m betragen soll. Zu beachten ist die Entwicklung der Velos mit einer elektrischen Tretunterstützung (**E-Bikes**), mit denen trotz Steigung und je nach Tretunterstützung Geschwindigkeiten bis 25 km/h oder 45 km/h auch hangaufwärts erreicht werden (vgl. Art. 18 VTS). In solchen Situationen sind im Einzelfall erhöhte Anforderungen an die Sichtbereiche gestützt auf § 7 zu prüfen.

Die Einhaltung der vertikalen Sichtbereiche muss wie bei Anhang 3 gewährleistet sein.

Zu Anhang 5: Messweisen

Die Sichtbereiche bemessen sich ab Fahrbahnrand (vgl. Anhang 2) bzw. Velowegrand bei Velowegen (separat geführt, vgl. Kommentierung zu Anhang 4). Die Bemessung der Sichtbereiche ist neu auf die Mitte der gesamten Fahrbahn festgelegt. Dies soll die Anwendung vereinfachen. Bei sehr breiten Strassen mit getrenntem Richtungsverkehr erfolgt die Messweise selbstredend auf die Mitte der massgebenden Fahrbahnhälfte. Die Abgrenzung des Strassengebietes bzw. der Strassengrenze richtet sich nach § 267 PBG. Der Einlenkradius ist – auch beim Vorliegen eines separat geführten Veloweges – ab Fahrbahnrand der Verkehrsfläche für den motorisierten Individualverkehr zu bemessen. Die Breite der Ausfahrt muss an der Stelle der Ausfahrt gegeben sein, an der die Ausgestaltung der Einlenkradien abgeschlossen ist.

Zu Anhang 6: Anforderungen an Ausnahmetransportrouten

Die Werte in Anhang 6 sind identisch mit § 22 VSiv.

F. Auswirkungen

1. Private

Es ist allgemein mit weniger Quartierplanverfahren zu rechnen. Durch eine Erhöhung der Wohneinheiten auf Verordnungsstufe werden bestehende Strassen faktisch abklassiert (Beispiel: eine bisherige Erschliessungsstrasse gemäss Zugangsnormalien mit dem Maximum von 300 Wohneinheiten gemäss § 6 der Zugangsnormalien wird nach Inkrafttreten der Revision eine Zufahrtsstrasse 2). Dadurch wird die Eintrittshürde für die Durchführung von (Teil-)Quartierplanverfahren erhöht. Werden inskünftig (Teil-)Quartierplanverfahren notwendig, ist davon auszugehen, dass diese unter dem Gesichtspunkt der Eigentumsbeschränkung tendenziell eine geringere Eingriffsintensität (Kosten, Landerwerb) verursachen.

Eine Erhöhung der Wohneinheiten im Zusammenwirkung mit einer Siedlungsentwicklung nach innen zeitigt ein erhöhtes, teilweise geändertes Verkehrsaufkommen, was sich im Zusammenhang mit der faktischen Abklassierung von bestehenden Zufahrtsarten auf die Anforderungen an die Traglast der Zufahrten auswirkt. Es wird sich im Einzelfall, wohl durch Fortschreibung der Rechtsprechung, zeigen müssen, wo die genaue Abgrenzung zwischen der Sanierung einer ausreichend dimensionierten Erschliessungsanlage im Eigentum der Gemeinwesen (Unterhaltungspflicht bei den politischen Gemeinden) und einer wesentlichen Verbesserung einer bestehenden Anlage im Hinblick auf einen genügenden und verkehrssicheren Ausbau als Aspekt der Feinerschliessung (Quartierplanverfahren) zu ziehen sein wird (vgl. Urteil des Verwaltungsgerichts VB.2016.00559 vom 21. Dezember 2016).

Wird durch die Gemeinden ein Feinerschliessungsplan erlassen, können unter Umständen Quartierplanverfahren vermieden werden. Entsprechende rechtskräftige Festlegungen können im Baubewilligungsverfahren betreffend die Dimensionierungen nicht mehr angefochten werden, was mit einer bessere Planungs- und Rechtssicherheit in den Bewilligungsverfahren verbunden ist.

2. Gemeinden

Eine rechtzeitige planerische Auseinandersetzung mit den Erschliessungsanlagen im Rahmen einer Gesamtüberprüfung der Bau- und Zonenordnung und damit verbunden die Definition erforderlicher Massnahmen ermöglicht eine frühzeitige Abstimmung von Siedlung und Verkehr. Den Gemeinden wird neu die Möglichkeit eingeräumt, die Abstimmung in einem Erschliessungsplan zu sichern, wobei die Planungskosten durch das Gemeinwesen zu tragen sind.

Durch die einhergehende faktische Abklassierung von Zufahrten sind die Gemeinden nach Inkrafttreten eingeladen, ihre Erschliessungs- und kommunalen Richtpläne zu prüfen. Der Erschliessungsplan gibt Aufschluss über die öffentlichen Werke und Anlagen, die für die Groberschliessung der Bauzonen notwendig sind (§ 91 PBG). Mithilfe von § 31 Abs. 2 PBG werden insbesondere Abgrenzungen für den Erschliessungsplan, die Baulinien und den Quartierplan erreicht (vgl. Urteil des Verwaltungsgerichts VB.2004.00245 vom 9. September 2004, E. 3.1.2 mit weiteren Hinweisen).

Im Zusammenspiel mit der Flexibilisierung der Anwendung erhöhen sich im Baubewilligungsverfahren teilweise die Anforderungen an eine Begründung bei einer Abweichung von den Normalien.

Fehlen Baulinien für öffentliche und private Strassen und Plätze sowie für öffentliche Wege und erscheint eine Festsetzung nicht nötig, so haben oberirdische Gebäude einen Abstand von 6 m gegenüber Strassen und Plätzen und von 3,5 m gegenüber Wegen einzuhalten, sofern die

Bau- und Zonenordnung keine anderen Abstände vorschreiben (§ 265 Abs. 1 PBG). Der Strassenabstand von 6 m gilt gegenüber jenen Anlagen, denen mindestens die Funktion einer sogenannten Zufahrtsstrasse zukommt. Die politischen Gemeinden sind eingeladen, zu prüfen, ob sie mit der im Zusammenhang mit dieser Verordnungsanpassung einhergehenden Abklassierung von Strassen (einzelne Zufahrtsstrassen 1 werden gestützt auf die Wohneinheiten neu als Zufahrtswege mit einem Wegabstand von 3,5 m klassiert) tätig werden müssen, gegebenenfalls durch Festsetzung von Baulinien.

3. Kanton

Für den Kanton ist aufgrund der neuen Verordnung kein nennenswerter Mehraufwand zu erwarten.

4. Regulierungsfolgeabschätzung

Mit der neuen Verordnung ergibt sich keine administrative Mehrbelastung von Unternehmen im Sinne von § 1 in Verbindung mit § 3 des Gesetzes zur administrativen Entlastung der Unternehmen vom 5. Januar 2009 (LS 930.1) und § 5 der Verordnung zur administrativen Entlastung der Unternehmen vom 18. August 2010 (LS 930.11).

Es ist allgemein mit weniger Quartierplanverfahren zu rechnen. Kann mit der Erhöhung der Wohneinheiten im Rahmen einer Feinerschliessungsplanung die Quartierplanbedürftigkeit eines Bezugsgebietes vermieden werden, wirkt sich dies sowohl in Bezug auf die Verfahrensdauer als auch die Eingriffsstärke ins Privateigentum weniger einschneidend aus als ein Quartierplanverfahren.