

Sachbearbeitung: Heinz Schröder
E-Mail: Heinz.schroeder@swr.ch
Vorgang: 23.01.0003.2013
Dokument: Vernehmlassung Erschliessungs-VO.docx

Amt für Raumentwicklung
Frau Nina Bommeli
Stampfenbachstrasse 12
Postfach
8090 Zürich

Kopie: ZPL-Gemeinden

Datum: 30. Aug. 2017

VERORDNUNG ÜBER DIE ANFORDERUNGEN AN DIE VERKEHRSSICHERE ERSCHLIESSUNG VON GRUNDSTÜCKEN (ERSCHLIESSUNGSVERORDNUNG) Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Brief vom 27. Juni 2017 laden Sie uns ein zur Vernehmlassung betreffend der neuen Erschliessungsverordnung. Die Vernehmlassung dauert bis 25. Sept. 2017.

Die drei bisherigen Erlasse „Zugangsnormalien“, „Verkehrssicherheitsverordnung“ und „Strassenabstandsverordnung“ sollen überarbeitet und in einer neuen „Erschliessungsverordnung“ zusammengefasst werden. Die bisherigen Erlasse sind über 30 Jahre alt und vermögen in verschiedenen Bereichen der tatsächlichen und rechtlichen Entwicklungen nicht mehr zu genügen. So haben sich beispielsweise zwischenzeitlich die Ansichten geändert, wie Strassenräume ausgestaltet werden können, insbesondere wenn sie mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten genutzt werden. Auch widersprechen sich die bisherigen Erlasse teilweise.

Die Anforderungen an eine verkehrssichere Erschliessung sind vielschichtig und es bestehen teilweise Zielkonflikte zwischen den verschiedenen Interessen, die zu berücksichtigen sind. Als wesentliche Interessen sind namentlich die Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität, die Umsetzung der Siedlungsentwicklung nach innen, die Nutzung des Grundeigentums resp. die Erschliessung und Überbaubarkeit des Grundstücks, der barrierefreie Zugang, der Zugang für die öffentlichen Dienste und das Erscheinungsbild des Strassenraums zu nennen.

Bewährte Regelungen der bisherigen Erlasse werden übernommen und die heutigen aktuellen Normen und Richtlinien der Fachverbände wurden dem Neuerlass zu Grunde gelegt.

Als neue oder wesentlich geänderte Punkte ist folgendes zu erwähnen:

- Die Anzahl Wohneinheiten, die ein bestimmter Strassentyp resp. eine bestimmte Zufahrtsart zu erschliessen vermag, wurde teilweise in Absprache mit den Normen der Fachverbände wesentlich erhöht. Zudem wurden die Ausbaugrössen dieser Zufahrtsarten flexibilisiert.
- Neu ist die Möglichkeit, mit einer planerischen Ermittlung das erwartete Verkehrsaufkommen konkret zu schätzen und gestützt darauf die entsprechende Zufahrtsart zu wählen. Verbunden mit allfällig nötigen Massnahmen wie Betriebs- und Gestaltungskonzepten darf so eine bestimmte Zufahrtsart noch mehr Wohneinheiten erschliessen. Die Ergebnisse einer solchen Planung sind in einem „Feinerschliessungsplan“ festzuhalten,

welcher die Legislative erlässt und welcher rechtmittelfähig ist. Damit sollen Besonderheiten wie spezielle Zusammensetzungen des Verkehrs (Modal Split), autoarmes Wohnen, Parkplatzreduktionen usw. besser berücksichtigt werden können. Mit der Festsetzung eines solchen „Feinerschliessungsplanes“ kann die hinreichende Leistungsfähigkeit einer Zufahrt später im Baubewilligungsverfahren nicht mehr angefochten werden.

- Die Sichtweiten von Ausfahrten werden neu an die Geschwindigkeit der vortrittsberechtigten Fahrzeuge geknüpft. Dabei ist primär von der signalisierten Geschwindigkeit auszugehen. Im begründeten Einzelfall darf jedoch davon abgewichen werden. Neu haben nicht nur Pflanzen und Mauern, sondern auch weitere Gegenstände wie Container, Werbetafeln usw. diese Sichtbereiche einzuhalten und der Sichtschutz betrifft nicht nur die eigene Ausfahrt, sondern auch fremde Ausfahrten.

Gerne verdanken wir die Gelegenheit zur Stellungnahme und nehmen wie folgt Stellung:

1. Allgemeines

Die Zusammenfassung der drei erwähnten Verordnungen zu einer neuen Erschliessungsverordnung samt der Verschlankung des Regelwerks wird unterstützt. Wir begrüßen grundsätzlich, dass die Erschliessungskapazität der einzelnen Zufahrtsarten angehoben wurde. Damit können nachträgliche Erschliessungsausbauten in Quartieren, die nachverdichtet werden sollen, weitgehend vermieden werden. Zu beachten ist allerdings, dass die Zumessung einer grösseren Leistungskapazität für eine bestimmte Zufahrtsart zu Lasten der Verkehrsqualität auf diesem Zugang führen kann.

Mit einer Verdoppelung oder sogar noch grösseren Steigerung der Leistungsfähigkeit eines bestimmten Zugangs wird unseres Erachtens an die Grenze dessen gegangen, was bezüglich Verkehrsqualität noch akzeptabel ist. Insbesondere bei der kleinsten Zufahrtsart, dem Zufahrtsweg, kann die Steigerung um das Fünffache nur akzeptiert werden, wenn weitere Begleitmassnahmen (vgl. Ziff. 2 lit c)) eingeführt werden.

Die Einführung des neuen Instrumentes des „Feinerschliessungsplanes“ wird begrüsst. Ebenso begrüsst wird die neue Verknüpfung der Sichtweiten bei Ausfahrten mit der Geschwindigkeit auf der vortrittsberechtigten Strasse.

2. Ergänzungen und Klärungen

Die Vorlage ist betreffend der nachfolgenden Punkte zu ergänzen resp. zu klären.

a) Umrechnung von anderen Nutzungen in Wohneinheiten

Nachdem die Erschliessungsverordnung in allen Bauzonen gilt, ist bereits mit der Festsetzung dieser Verordnung aufzuzeigen, wie andere Nutzungen in Wohneinheiten umgerechnet werden können, denn diese Umrechnung ist überhaupt nicht trivial. Der Vorstand schlägt vor, die Vorlage mit einem entsprechenden Merkblatt oder Leitfaden zu ergänzen.

b) Weitere Begriffe und Definitionen klären

In § 3 werden einige Begriffe geklärt und definiert. Weitere Begriffe wie die Strassengrenze sowie die Parzellengrenze der Strasse sind jedoch nicht definiert und geben immer wieder zu Diskussionen Anlass. Gehört nun das Bankett zur Strasse und wo ist die Vermarkung bei

Strassen ohne Gehweg anzubringen? Diesbezüglich stellt der Vorstand den Antrag, die Vorlage entsprechend zu präzisieren. Nicht nachvollziehbar sind dem Vorstand die Skizzen in Anhang 6.1, indem die Fahrbahnbreite beim Typ 2 das Bankett mitumfasst und bei den anderen Typen das Bankett nicht in die Fahrbahnbreite eingeschlossen ist. Bei einer festen Breite b darf offenbar die Fahrbahn bei Typ 2 noch schmaler als in Typ 1 werden, was dem Vorstand widersinnig erscheint, da ja der Typ 2 mit vermehrtem Fussgängerverkehr rechnet.

c) Private Vorplätze nutzen

Da nun die verschiedenen Zugänge viel intensiver als bisher genutzt werden sollen, erscheint es angebracht, dass angrenzende private Vorplätze zumindest auf einer anstossenden Breite von ca. 1.5 m für die Verkehrsabwicklung genutzt werden sollten. Es ist insbesondere bei schmalen Zugängen stossend, wenn Grundeigentümer ein unkompliziertes Kreuzen von Fahrzeugen auf ihren Vorplätzen durch entsprechende Pfosten und dgl. verhindern können, wie das nebenstehende Bild zeigt.

Wir halten dafür, solche Einbauten mit der Erschliessungsverordnung zu untersagen.



3. Bemerkungen zu einzelnen Bestimmungen

- § 2: Was ist ein ausschliesslich privater Gebrauch einer Strasse? Sind dies Strassen, die nicht dem allgemeinen Gemeingebrauch dienen oder solche, die entsprechend mit einem Fahrverbot signalisiert sind? Dies ist zumindest im Erläuternden Bericht zu klären, denn für solche Strassen gilt die Erschliessungsverordnung nicht und daher ist die Klärung dieser Frage wichtig.
- § 7: Die Nennung von Verkehrsspiegeln zur Verbesserung der Verkehrssicherheit ist zu detailliert. Diese sollten durch den Begriff „andere technische Massnahmen“ ersetzt werden.
- §13: Es ist nicht auf die konkrete FKS-Richtlinie von 2015 über Feuerwehrezufahrten zu verweisen, sondern allgemein auf die jeweils gültige Richtlinie, damit die Verordnung nicht jeweils nachgeführt werden muss.

Wir hoffen, Ihnen mit dieser Stellungnahme gedient zu haben.

Freundliche Grüsse

Namens des Vorstandes

Der Präsident

Der Sekretär

Otto Müller

Matthias Räber