



Kanton Zürich
Baudirektion
Amt für Raumentwicklung

Raumentwicklung aktuell

Schwerpunkt: Neue Verkehrserschliessungsverordnung
1/2020





Adieu

Was macht unsere Städte und Gemeinden aus? Wesentliche Elemente sind unbestritten die öffentlichen Räume. Strassen und Plätze prägen die Atmosphäre und den Charakter einer Gemeinde, eines Quartiers. Darum ist es von grosser Bedeutung, wie diese gestaltet werden, welche Funktion sie übernehmen und von wem sie genutzt werden können. Haben wir unsere Gemeinden über Jahrzehnte nach den Anforderungen des motorisierten Verkehrs ausgerichtet, so hat mit der zunehmenden Kritik an der Zersiedelung und Monofunktionalität der Städte ein Umdenken eingesetzt. Dies hat sich unter anderem im revidierten Raumplanungsgesetz niedergeschlagen.

Wir haben uns die Frage gestellt, wie wir die Flächen für Strassen künftig reduzieren und gleichzeitig die Anforderungen an eine ausreichende Erschliessung sicherstellen können. Seit den 70er-Jahren sind unsere Autos grösser und schwerer geworden und auch die Fahrzeuge der Feuerwehr und der Kehrriechtabfuhr brauchen viel Platz. Es war die grosse Aufgabe, diese gegensätzlichen Interessen bei der Ausarbeitung einer neuen Erschliessungsverordnung in Einklang zu bringen. In diesem Heft stellen wir Ihnen das Ergebnis vor. Es freut mich, dass es mit dieser Verordnung auch gelungen ist, verschiedene Regelungen der Erschliessung und Verkehrssicherheit in einer einzigen Verordnung neu zu regeln – also zu vereinfachen.

Und dann ist diese vorliegende Ausgabe auch ein Abschied: «Raumentwicklung aktuell» wird mit diesem Heft, der achtunddreissigsten Nummer in einer langen Publikationsreihe seit 1964, eingestellt. Neu werden die Themen der Raumentwicklung in die ZUP – Zürcher Umweltpraxis – integriert und ab Ende 2020 unter dem neuen Namen «Zürcher Umweltpraxis und Raumentwicklung» erscheinen. Wir werden ihnen auf diesem Weg weiterhin Themen und Informationen zur Raumentwicklung im Kanton vermitteln. An dieser Stelle danke ich allen Beteiligten für ihr Engagement für die Raumentwicklung im Kanton und freue mich auf Sie als Leser in der nächsten ZUP.

Wilhelm Natrup
Amtschef

Inhalt

Editorial	
Adieu	2
Schwerpunkt	
Neue Verkehrserschliessungsverordnung	3
Fokus: Der neue Feinerschliessungsplan	4
Kleines Einmaleins der Erschliessung	7
Einblick	
ARE Inside	8
Mehrwertausgleich	8
eBaugesucheZH in ersten Gemeinden eingeführt	8
Entwicklung im schutzwürdigen Ortsbild	9
Lokalklimaangepasste Raumentwicklung	9
Neue Abteilungsleiterin Geoinformation	9
Social Media 1: Blog www.ad.zh.ch	10
Social Media 2: Instagram #adzuerich	10
Aufbau ÖREB-Kataster abgeschlossen	10
Inventar der Landschaftsschutzobjekte von überkommunaler Bedeutung	11

Schwerpunkt

Neue Verkehrserschliessungsverordnung

Die Bevölkerung des Kantons Zürich wächst stetig. Eine qualitativ gute Siedlungsentwicklung nach innen entspricht dem Gebot der Trennung von Siedlungsgebiet und Nichtsiedlungsgebiet. Strassenräume bilden dabei ein wichtiges Element der Siedlungsentwicklung. Fast täglich bewegen wir uns im Strassengebiet. Als Teil unseres Aussenraums, auf welchem vor allem in Zentren und Wohnquartieren verschiedene Aktivitäten stattfinden, prägen Strassen unsere Wahrnehmung des bebauten Lebensraums. Vor allem aber bilden sie das Rückgrat der individuellen Mobilität und dienen dem Transport von Menschen und Gütern. Sie müssen verkehrssicher sein sowie vielfältigen Ansprüchen genügen.

Die neue Verkehrserschliessung (VERV) trägt dazu bei, dass im Kanton Zürich den planerischen Herausforderungen im Bereich der Strassen der Feinerschliessung begegnet werden kann. Die VERV wurde am 17. April 2019 durch den Regierungsrat erlassen. Teile der VERV bedürfen nunmehr noch der Genehmigung durch den Kantonsrat.

Die neue Verkehrserschliessungsverordnung konkretisiert diese allgemein gehaltenen gesetzlichen Vorgaben und ersetzt die drei bisherigen Erlasse (Strassenabstandsverordnung [StrAV], Verkehrssicherheitsverordnung [VSiV] sowie Zugangsnormalien). Deren bisherige Inhalte werden zu einem Erlass zusammengeführt. Die Anzahl der Bestimmungen von bisher 55 werden neu auf unter 30 Bestimmungen deutlich verschlankt. Damit soll der Regelungsinhalt und die Anwendung vereinfacht werden.

Die drei bisherigen Erlasse StrAV, VSiV und Zugangsnormalien sind rund 35 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. An die bewährten Inhalte und Regelungsmechanismen soll deshalb soweit möglich auch mit der neuen Verordnung angeknüpft werden. Die VERV berücksichtigt Erkennt-

Feinerschliessung und Verkehrssicherheit

Das Planungs- und Baugesetz (PBG) regelt die Anforderungen an die Feinerschliessung mit Strassen – im Kanton Zürich wird diesbezüglich der Begriff der Zufahrt verwendet – sowie die Verkehrssicherheit in den Grundsätzen. Ist ein Grundstück nicht erschlossen, darf dieses nicht bebaut werden (sogenannte Baureife). Damit ein Grundstück baureif ist, braucht es eine entsprechende Zufahrt für die Fahrzeuge der öffentlichen Dienste (Müllabfuhr, Krankenwagen oder Feuerwehr) sowie der Benutzerinnen und Benutzer. Die Anforderungen hängen von der konkreten Art und Lage des Grundstücks sowie dem Zweck der darauf vorhandenen Bauten und Anlagen ab. Zufahrten sollen zudem für sämtliche Verkehrsteilnehmenden verkehrssicher sein. Neben der konkreten Ausgestaltung von Strassen sind für die Verkehrssicherheit auch strassennahe Bauten, Anlagen, Bepflanzungen und sonstige Grundstücksnutzungen relevant, welche den Verkehr potentiell behindern oder gefährden können. Besonderes Augenmerk ist bei der Ausgestaltung von Strassen zudem auf die Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen zu richten.



Strassenräume mitplanen

Im Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung nach innen müssen auch Strassenräume mitgeplant werden. Dabei gilt es verschiedene Interessen zu beachten.

Fokus: Der neue Feinerschliessungsplan

Neu können die politischen Gemeinden die Leistungsfähigkeit einer konkreten Zufahrt planerisch ermitteln und die Anzahl Wohneinheiten verbindlich in einem Feinerschliessungsplan festlegen. Eine solche Ermittlung umfasst zwei Elemente. Zum einen muss aufgrund der konkreten Umstände das voraussichtliche Verkehrsaufkommen – mengenmässig und in der Zusammensetzung – planerisch festgestellt werden. Zum anderen ist die Leistungsfähigkeit der vorhandenen Feinerschliessungsstrasse ortsbezogen zu konkretisieren: Wieviel Verkehr kann mit dem bestehenden Ausbau der Zufahrt und unter Berücksichtigung der Aspekte der Verkehrssicherheit bewältigt werden? Verkehrsaufkommen und Leistungsfähigkeit stehen dabei miteinander in einer Wechselwirkung.

Die Ausgangswerte der Wohneinheiten im Anhang 1 der VERV stellen ein Regelmass dar, das bei durchschnittlichen Verhältnissen unter dem Gesichtspunkt der genügenden und verkehrssicheren Erschliessung zur Anwendung gelangt. Je nach konkreten örtlichen Verhältnissen unterscheidet sich das Verkehrsaufkommen allerdings stark. So ist es in einer Wohnstrasse in einer Landgemeinde, an welche ein landwirtschaftlicher Flurweg anschliesst und viele Erholungssuchende mit den Velos unterwegs sind, ein anderes als in einer Strasse im Zentrum einer Agglomerationsgemeinde mit Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen, welches Kundenfahrten und Anlieferungsverkehr generiert. Auch haben die örtlichen und topografischen Verhältnisse und die konkrete Ausgestaltung der Zufahrt Einfluss auf deren Leistungsfähigkeit hinsichtlich der verkehrssicheren Abwicklung von Fahrten. Bei der konkreten Ausgestaltung ist nachgerade die Verkehrssicherheit und hierbei der Aspekt des Fussgängerschutzes relevant.

Mit einem Feinerschliessungsplan wird im Sinne eines Fahrtenmodells die Belastbarkeit, d.h. das Maximum der zu bewältigenden Fahrten des motorisierten Verkehrs pro Stunde, über die entsprechend ausgebaute Zufahrt ermittelt. Es ist davon auszugehen, dass die politischen Gemeinden bzw. Planungsbüros eine entsprechende Ermittlung zukünftig in Anlehnung an das Verfahren der Norm des Verbandes Schweizerisches Verkehrsfachleute (VSS-Norm SN 640 045) vornehmen werden. Diese stellt dabei einerseits auf den sogenannten Parkplatzgrenzbedarf ab: Wie viele Parkplätze sind vorhanden bzw. können aufgrund der möglichen Nutzungen nach Massgabe der Parkierungsvorgaben der Gemeinde erstellt werden? Andererseits berücksichtigt sie das spezifische Verkehrspotential: Wieviel Verkehr wird durch einen Parkplatz zu welcher Tageszeit generiert? Es sind jedoch auch weitere Berechnungsmethoden denkbar.

Im festgesetzten Feinerschliessungsplan ist das Bezugsgebiet, d.h. die Grundstücke, die über die jeweilige Zufahrt erschlossen werden, zu bestimmen. Die Festlegung hat wiederum in Wohneinheiten zu erfolgen. Das Vorgehen entspricht dem Quartierplanverfahren (vgl. § 124 Abs. 2 PBG). Die Herleitung ist in einem technischen Bericht zu dokumentieren. Das Verfahren ist das gleiche wie bei den anderen Nutzungsplänen. Dies bedeutet, dass der Feinerschliessungsplan öffentlich aufzulegen ist und sich innert 60 Tagen sämtliche interessierten Personen dazu äussern können. Nach der Festsetzung durch den Gemeindevorstand ist der Feinerschliessungsplan durch die Baudirektion zu genehmigen. Anschliessend besteht die Möglichkeit, den Plan beim Baurekursgericht anzufechten. § 12 Abs. 3 VERV verweist in Bezug auf das Verfahren auf die Bestimmungen §§ 5–7 PBG. Die Zuständigkeit liegt gleich wie im Quartierplanverfahren beim Gemeindevorstand.

Erlässt ein Gemeindevorstand einen Feinerschliessungsplan, kann damit die Eintrittsschwelle für die Durchführung eines Quartierplanverfahrens über die Ausgangswerte der VERV erhöht werden. Eine rechtzeitige Auseinandersetzung mit den bestehenden Kapazitäten bzw. bei der Definition von Massnahmen ermöglicht eine inhaltlich und zeitlich optimierte Abstimmung von Siedlung und Verkehr. Liegt ein genehmigter und rechtskräftiger Feinerschliessungsplan vor, kann die konkrete Festlegung der hinreichenden Dimensionierung bzw. Leistungsfähigkeit der Zufahrt im nachgelagerten Baubewilligungsverfahren nicht mehr angefochten werden. Damit ist eine Planungs- und Rechtssicherheit für Grundeigentümerinnen und -eigentümer im nachgelagerten Baubewilligungsverfahren verbunden. ■

nisse der Fachverbände und harmonisiert diese mit den bisherigen Vorgaben im Kanton Zürich. Zudem wurden die Verordnungsinhalte mit den tatsächlichen und rechtlichen Entwicklungen insbesondere auch des Strassenverkehrsrechts des Bundes abgeglichen.

Die VERV enthält auch Neuerungen, mit welchen den Herausforderungen aus Sicht der Verkehrssicherheit sowie im Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung nach innen Rechnung getragen werden soll. So wird die Möglichkeit geschaffen, die Leistungsfähigkeit von Zufahrten mittels «Feinerschliessungsplan» planerisch zu bestimmen (vgl. Fokus: Der neue Feinerschliessungsplan). Im Weiteren kann beispielsweise bei separat geführten Velowegen ein Sichtbereich bei Ein- und Ausfahrten eingeführt werden. Mit dieser Neuerung werden Aspekte der Verkehrssicherheit, aber auch der geänderten Mobilitätsbedürfnisse durch die vermehrte Nutzung von Velos mit elektronischer Tretunterstützung (E-Bikes) berücksichtigt.

Grosse praktische Bedeutung

Bei der Verkehrserschliessungsverordnung handelt es sich zwar um einen technischen Erlass mit Bestimmungen und Normalien. Sie ist jedoch von grosser praktischer Bedeutung einerseits für die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer, andererseits für die gesamte Bevölkerung als Benutzerinnen und Benutzer von Strassen. So gibt die VERV vor:

- wie die Strassen der Feinerschliessung dimensioniert sein müssen (Fahrbahnbreiten, Radien etc.), damit sie als hinreichend ausgebaut und verkehrssicher gelten können;
- wann grundstücksintern eine Notzufahrt notwendig ist und wie diese konkret, d.h. in Abhängigkeit zur Nutzung oder zum Gebäude auszugestaltet ist;
- wie Ausfahrten als Grundstücksverbindungen zu den Strassen auszugestaltet sind und welche Sichtbereiche einzuhalten sind.

Schliesslich regelt die VERV die einzuhaltenden Abstände und Höhe von Mauern, Zäunen und Pflanzen angrenzend an das Strassengebiet und generell die unzulässigen Auswirkungen von Grundstücksnutzungen auf Strassen. Diese Vorgaben sind relevant für die Verkehrssicherheit. Sie wirken sich jedoch auch auf die Wahrnehmung eines gestalteten und strukturierten Strassenraums mit den unmittelbar angrenzenden Vorbereichen aus.



Strassen als Aussenraum

Strassen sind Teil des Aussenraums, auf welchem wir uns täglich bewegen und auf welchem gebietsspezifisch verschiedene Nutzungen stattfinden sollen.

Für die Grundeigentümerinnen und -eigentümer sind die Vorgaben der VERV sowohl im Baubewilligungsverfahren wie auch im Quartierplanverfahren massgebend. Im Baubewilligungsverfahren werden bei einem konkreten Bauvorhaben unter anderem die Ausgestaltung der Ein- und Ausfahrten, die Umgebungsgestaltung und gegebenenfalls Notzufahrten überprüft.

Gilt ein Grundstück aufgrund der konkreten Nutzung nicht mehr als baureif und kann die Grundeigentümerin oder der Grundeigentümer eine hinreichende Feinerschliessung nicht aus eigener Kraft bzw. einvernehmlich unter Einbezug der Nachbargrundstücke sicherstellen, ist ein Quartierplanverfahren durchzuführen. Im Quartierplanverfahren werden Zufahrten auf Kosten der Grundeigentümerinnen und -eigentümer erstellt, die von den Strassen der Feinerschliessung profitieren. Die entsprechenden Vorgaben in der VERV bezüglich der Dimensionierung wirken sich auf Aspekte wie Kosten-

beteiligung und Landabtretung für die Erstellung der Strassen aus.

Antworten auf Herausforderungen

Anstoss für die Erarbeitung der Verkehrserschliessungsverordnung gab das Postulat des Kantonsrats Nr. 199/2011 betreffend Strategie innere Verdichtung. Ebenfalls in die Revisionsarbeiten floss das Postulat Nr. 55/2011 ein betreffend Zugangsnormalien ohne Baulandverschleiss. Darin wurde beantragt, die Zugangsnormalien auf die Siedlungsentwicklung nach innen gerichtet zu überprüfen.

Die Anforderungen an einen genügenden und verkehrssicheren Ausbau von Strassen der Feinerschliessung sind äusserst vielschichtig. Gesichtspunkte wie die Verkehrssicherheit von sämtlichen Verkehrsteilnehmenden, insbesondere von Kindern, die hindernisfreie Ausgestaltung des Strassenraums, die Umsetzung der qualitätsvollen Siedlungsentwicklung nach innen sowie die Sicherstellung der Leis-

tungsfähigkeit von Zufahrten sind miteinander in Übereinstimmung zu bringen. Dabei bestehen häufig Zielkonflikte. So haben beispielsweise die Ausmasse von Autos in den letzten Jahrzehnten über die gesamte Fahrzeugflotte betrachtet zugenommen. Auch die Nutzungsansprüche der verschiedenen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer an den Strassenraum haben sich geändert (fahrzeugähnliche Geräte wie E-Bikes, Kick-Boards, etc.). 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, zum Beispiel mit verkehrsberuhigenden Massnahmen.

Ein Anknüpfungspunkt bei der Ausgestaltung eines Strassengebiets bildet die Frage der Koexistenz. Gemeint ist damit die Regelung des gleichzeitigen Neben-

einanders aller Verkehrsteilnehmenden im Strassenraum, wobei besonderes Augenmerk auf die Bedürfnisse der schwächsten Verkehrsteilnehmenden zu stellen ist. Wo die Verkehrsorientierung von Zufahrten wesentlich und das Verkehrsaufkommen gross ist und wo Verkehrsteilnehmende mit sehr unterschiedlichen Geschwindigkeiten aufeinandertreffen, erfordert die Sicherheit eine möglichst physische Trennung der Verkehrstypen. In diesem Zusammenhang ist zu prüfen, mit welchen Massnahmen im konkreten Fall dem Gedanken der Koexistenz Rechnung getragen wird – etwa durch einen abgesetzten Fussgängerschutz oder Elemente, die sich auf die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit auswirken (Geschwindigkeitsreduktionen oder sogenannte Widerstände).

Die Vorgaben der VErV müssen auf dem gesamten Kantonsgebiet zu überzeugenden Lösungen führen. Je nach Funktion einer Strasse oder den örtlichen Gegebenheiten (städtische oder ländliche Verhältnisse; Wohnquartiere oder Industrie-

und Gewerbezone) stellen sich bei der Ausgestaltung von Strassen oder Verkehrsflächen andere Voraussetzungen und Anforderungen.

Siedlungsentwicklung nach innen bedeutet zudem, dass in Zukunft die Anwendung der Verkehrserschliessungsverordnung hauptsächlich in weitgehend überbautem Gebiet mit bereits erstellten Zufahrten erfolgen wird. Es stellt sich die Herausforderung, den kommunalen Behörden Grundlagen zur Verfügung zu stellen, mittels welchen in erster Linie ein Umgang mit bestehenden Zufahrten und Strukturen (Vorgärten, angrenzende Stützmauern etc.) bzw. eine Optimierung von entsprechenden Verkehrsflächen der Feinerschliessung ermöglicht wird.

Flexibilität in der Anwendung

Wie die bisherigen Zugangsnormen stellt die VErV für die sogenannte Leistungsfähigkeit («wieviel Fahrten können über eine nach den Vorgaben der VErV ausgebauten Zufahrt abgewickelt werden?») bzw. Typisierung der Zufahrt («wel-

che Fahrzeuge müssen auf der Fahrbahn in der Regel kreuzen können?» / «wie ist der Schutz der Fussgängerinnen und Fussgänger zu gewährleisten?») auf die Wohneinheiten ab, die über die Zufahrt zu erschliessen sind (§ 10 Abs. 1 VErV). Andere Nutzungen werden in Wohneinheiten umgerechnet (§ 10 Abs. 2 VErV). Mit diesen Annahmen enthält die Verordnung für den Regelfall bereits stark vereinfachte Vorgaben für entsprechend ausgestaltete Zufahrten.

Werden die maximal zulässigen Wohneinheiten für einen Zufahrtstypus überschritten, muss grundsätzlich ein Ausbau der Zufahrt nach den Vorgaben der nächst höheren Zufahrtsart erfolgen. In der VErV wird entgegen den bisherigen Normen die Zahl der zulässigen Wohneinheiten bei allen Zufahrtsarten und damit die Leistungsfähigkeit zum Teil deutlich erhöht. Damit wird die Hürde zur Durchführung eines Quartierplanverfahrens angehoben. Sofern mangels einer rechtsgenügenden Erschliessung dennoch ein Quartierplanverfahren durchgeführt wer-

Strassen für ein sicheres Nebeneinander

Strassen prägen die Wahrnehmung unseres bebauten Lebensraums. Auf Ihnen soll ein möglichst verkehrssicheres Nebeneinander der Verkehrsteilnehmenden ermöglicht werden.



den muss, kann dies öfters im Rahmen der bestehenden Strassenprofile erfolgen.

Mit Inkrafttreten der VERv stehen den Gemeinden neu drei Möglichkeiten zur Verfügung, um die Leistungsfähigkeit einer Zufahrt zu bestimmen:

1. Wie in den bisherigen Zugangsnormen können die Gemeinden und Städte im Baubewilligungsverfahren auf das voraussichtliche Verkehrsaufkommen nach Massgabe der Wohneinheiten abstellen (Ausgangswerte im Anhang 1 der VERv). Bei diesem Regelfall besteht kraft Verordnung eine Vermutung, dass die Zufahrt hinreichend und verkehrssicher ausgestaltet ist. Gewisse Korrekturen im Sinne von Erleichterungen oder erhöhte Anforderungen sind im Baubewilligungsverfahren möglich.
2. Neu bietet die VERv die Möglichkeit, dass der Gemeindevorstand durch Beschluss für dicht besiedelte Siedlungsteile, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erschlossen sind, die Wohneinheiten bis zu den Höchstwerten gemäss Anhang 1 der VERv anheben kann. Diese Werte sind dann im Baubewilligungsverfahren anwendbar. Entsprechende Verhältnisse finden sich in grösseren Städten und Agglomerationsgemeinden sowie an gut erschlossenen Lagen in Zentrumsgebieten, in welchen gemäss kantonalem Richtplan die Siedlungsentwicklung im Kanton Zürich hauptsächlich stattfinden soll. Damit wird dem Umstand Rechnung getragen, dass das Fahrtenaufkommen pro Wohneinheit in Siedlungszentren mit guter ÖV-Erschliessung sowie einer hohen Nutzungsdichte in der Regel geringer ist als in Gebieten mit einer schlechteren Anbindung an den ÖV. Dieser Wechselwirkung zwischen Erschliessungsgüte und Fahrtenaufkommen wird in verschiedenen kommunalen Parkierungsreglementen gestützt auf §§ 242 ff. PBG ebenfalls bereits Rechnung getragen.
3. Sofern eine Gemeinde für alle Siedlungsteile die Wohneinheiten bis zu den Höchstwerten gemäss Anhang 1 erhöhen möchte, kann sie dies neu in einem Feinerschliessungsplan machen (vgl. Fokus: Der neue Feinerschliessungsplan). In solchen Fällen kann die Leistungsfähigkeit und die Verkehrssicherheit der

Kleines Einmaleins der Erschliessung

Die Unterscheidung zwischen Grob- und Feinerschliessung wird in Art. 4 des Wohnbau- und Eigentumsförderungsgesetzes (WEG) für Wohnzonen definiert:

Grob-erschliessung

Unter Grob-erschliessung wird die Versorgung eines zu überbauenden Gebiets mit den Hauptsträngen der Erschliessungsanlagen verstanden, namentlich Wasser-, Energieversorgungs- und Abwasserleitungen sowie Strassen und Wege, die unmittelbar dem zu erschliessenden Gebiet dienen.

Feinerschliessung

Die Feinerschliessung umfasst den Anschluss der einzelnen Grundstücke an die Hauptstränge der Erschliessungsanlagen mit Einschluss von öffentlich zugänglichen Quartierstrassen und öffentlichen Leitungen.

Quartierplanung

Strassen der Feinerschliessung werden im Kanton Zürich «Zufahrten» genannt. Das im Kanton Zürich für die Feinerschliessung primär vorgesehene planerische Verfahren bildet die Quartierplanung.

Baureife

Mit erfolgter Feinerschliessung wird der Zustand des erschlossenen Baulandes hergestellt, das Zürcher Planungs- und Baugesetz spricht dann von «Baureife». Diese Baureife ist Voraussetzung, damit Bauten und Anlagen auf den jeweiligen Grundstücken errichtet werden dürfen. Eine fehlende Baureife kann sich auch losgelöst von einer planerischen Massnahme durch die Änderung der Nutzweise einer Baute oder Anlage einstellen. Wenn in einer bestehenden Villa, die bisher zu Wohnzwecken genutzt wurde, neu eine Kindertagesstätte eingerichtet werden soll, löst eine solche Nutzungsänderung mehr Verkehr aus und bringt geänderte Anforderungen an die grundstücksinterne Notzufahrt mit sich.

konkreten Zufahrt in einem Planungsverfahren ermittelt und verbindlich festgesetzt werden.

Eine Flexibilisierung steht im Spannungsfeld der Rechtsgleichheit

Die Verkehrserschliessungsverordnung gibt die technischen Anforderungen vor, die im Regelfall zu sachgerechten Lösungen führen. Gleichzeitig erlaubt sie eine flexible Anwendung dieser Vorgaben, um besonderen örtlichen Gegebenheiten gerecht zu werden.

Eine weitgehende Flexibilisierung steht jedoch im Spannungsfeld mit der rechtsgleichen Anwendung, was im Baubewilligungsverfahren mit einer entsprechenden Rechtsunsicherheit sowohl für die Bauherrschaft wie auch die Nachbarn verbunden sein kann. Die VERv trägt diesem Umstand Rechnung, indem sie die Gemeinden mittels Vorgaben zu einer methodischen Ermittlung der massgeblichen Elemente anhält und entsprechende Anknüpfungspunkte für Abweichungen

vorgibt. Entsprechende «Prüfschemen» finden sich wiederholt in diversen Bestimmungen der Verordnung.

So definiert zum Beispiel § 5 Abs. 1 VERv den Regelfall als Ausgangspunkt für die methodische Ermittlung einer genügend und verkehrssicheren Feinerschliessung, die bei durchschnittlichen Verhältnissen ausreicht. Ausgehend von diesem Resultat ist anschliessend gestützt auf den nicht abschliessenden Katalog in den §§ 6 und 7 VERv zu prüfen, ob im konkreten Fall entweder Erleichterungen oder gegebenenfalls erhöhte Anforderungen zu stellen sind.

In § 4 enthält die VERv zudem die bis zu einem gewissen Teil vorstrukturierten Grundsätze, welche sowohl in den Planungs- wie auch Baubewilligungsverfahren stets zu berücksichtigen sind. Es ist die Erstellung einer genügend ausgebauten und verkehrssicheren Zufahrt sowie die Ermöglichung der verkehrssicheren Benützung von Strassen sicherzustellen. ■

Einblick ARE Inside

Raumplanung

Mehrwertausgleich

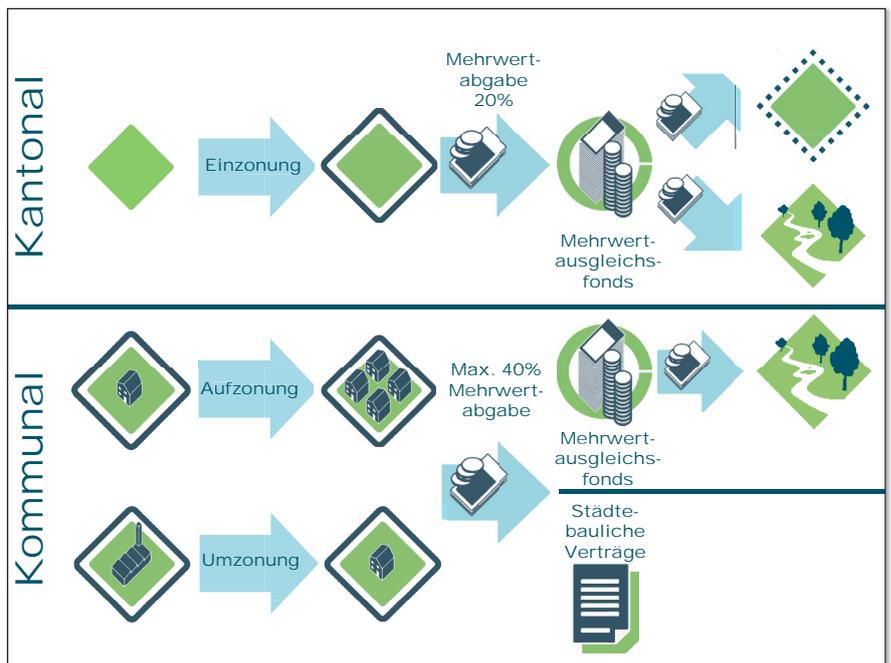
Jedes Grundstück hat seinen Wert. Für ruhige Wohngrundstücke in Seenähe und in steuergünstigen Gemeinden wird mehr bezahlt als für lärmige Grundstücke in Autobahnähe mit einem hohen Steuerfuss. Der Wert eines Grundstücks hängt aber nicht nur von diesen sogenannten Mikro- und Makrolagefaktoren ab, sondern auch von den Überbaumöglichkeiten. Und diese können sich durch Planungsmaßnahmen ändern.

Eine Einzonung von Landwirtschaftsland zu Wohnbauland vervielfacht quasi über Nacht den Wert eines Grundstücks, da es plötzlich möglich ist, darauf Wohngebäude zu bauen. Aber auch Umzonungen – zum Beispiel von Industrie- und Gewerbeland zu Wohnbauland – oder Aufzonungen, bei denen eine höhere Ausnutzung eines Grundstücks ermöglicht wird, erhöhen dessen Wert. In diesen Fällen spricht man von planungsbedingten Vorteilen.

Das revidierte Raumplanungsgesetz (RPG) verlangt von den Kantonen, dass sie erhebliche planungsbedingte Vor- und Nachteile ausgleichen. Das kantonale Mehrwertausgleichsgesetz (MAG) und die Mehrwertausgleichsverordnung (MAV), die am 1. Januar 2021 in Kraft treten sollen, setzen diese bundesrechtlichen Vorgaben um.

Der Mehrwertausgleich soll aus raumpolitischer Sicht die «richtige Entwicklung am richtigen Ort» fördern. Neben der Optimierung der Bauzonen mit einem kantonalen Mehrwertausgleich bei Einzonungen soll mit dem kommunalen Mehrwertausgleich die Siedlungsentwicklung nach innen unterstützt werden.

Auf die Mehrwerte bei Einzonungen erhebt der Kanton eine Abgabe von 20%. Bei Um- und Aufzonungen wird eine Abgabe an die Gemeinde von bis zu 40% fällig, sofern ein Grundstück die festgelegte Freifläche sowie den Freibetrag von Fr. 100'000.- überschreitet. Die Gemeinden entscheiden, ob sie eine Mehrwertabgabe erheben möchten oder nicht und legen in ihrer Bau- und Zonenordnung (BZO) zwei Parameter fest: Einen Abgabesatz zwischen 0% und 40% sowie die Grösse der Freifläche, die zwischen 1'200m² und 2'000 m² liegen darf. Entscheidet sich die Gemeinde für die



Kantonaler und kommunaler Mehrwertausgleich

Bei Einzonungen erhebt der Kanton eine Abgabe von 20%, bei Um- und Aufzonungen bestimmen die Gemeinden die Höhe der Abgabe.

Mehrwertabgabe, so ist anstelle der Mehrwertabgabe auch immer ein Ausgleich mittels städtebaulichen Verträgen möglich. Die auf diese Weise eingenommenen Gelder fließen in einen kantonalen bzw. in kommunale Fonds und stehen dort für Entschädigungen bei Auszonungen wie auch für Massnahmen der Raumplanung zur Verfügung.

Information: Max Grütter
(max.gruetter@bd.zh.ch, 043 259 41 69) ■

Geoinformation

eBaugesucheZH in ersten Gemeinden eingeführt

Die elektronische Plattform «eBaugesucheZH» hat Anfang Februar in ersten Gemeinden den öffentlichen Betrieb aufgenommen. Der Zugriff erfolgt über portal.ebaugesuche.zh.ch.

«eBaugesucheZH» bietet – parallel zum papierbasierten Bewilligungsprozess – eine digitale Option der Baugesuchseingabe und gewährt einen durchgängigen und transparenten Daten- und Informationsaustausch zwischen Gesuchstellenden, Gemeinden und Kanton. Auch wenn

es für komplett papierlose Prozesse noch rechtliche Anpassungen braucht, bietet «eBaugesucheZH» schon heute eine solide Lösung, um praktische Erfahrungen im Umgang mit dem digitalen Baubewilligungswesen zu sammeln.

Welche Gemeinden «eBaugesucheZH» aktuell anbieten, ist auf der Plattform und auf der Projektseite zh.ch/ebaugesuche ersichtlich. Gemeinden, die eine Anbindung an die Plattform anstreben, wenden sich an den Projektleiter Samuel Zuber (Kontakt siehe unten). Gemeinden mit Bausoftware bestellen zusätzlich die Erweiterung ihrer Bausoftware beim jeweiligen Anbieter. Gemeinden ohne Bausoftware benötigen nur ein Login auf die Plattform, welches sie bei der Projektleitung anfordern können.

Vorgesehen ist, bis zum Projektabschluss im Herbst 2020 ca. 30 Gemeinden an «eBaugesucheZH» anzubinden und anschliessend eine aktualisierte Version im ganzen Kanton einzuführen.



Information: Samuel Zuber
(samuel.zuber@bd.zh.ch, 043 259 39 07) ■

Raumplanung

Entwicklung im schutzwürdigen Ortsbild

Das baukulturelle Erbe ist im Weinland allgegenwärtig: Zahlreiche vom Weinbau geprägte Dörfer, Weiler und Kulturobjekte prägen das Siedlungs- und Landschaftsbild. Dabei leisten insbesondere die oftmals schutzwürdigen Ortsbilder einen wichtigen Beitrag zur Identität, Attraktivität und Lebensqualität von Region und Gemeinden. Gleichzeitig fordert das revidierte Raumplanungsgesetz (RPG) eine qualitative Siedlungsentwicklung nach innen. Dies stellt Gemeinden, Region und Kanton vor grosse Herausforderungen, eröffnet aber auch Chancen.

Die Zürcher Planungsgruppe Weinland (ZPW) verfolgt mit ihrem Projekt «Schutzwürdige Ortsbilder und integrative Zentrumsentwicklung» das Ziel, die charakteristischen Ortsbilder als Identitätsträger und Qualitäten des Weinlands zu stärken und unter Berücksichtigung heutiger sowie künftiger Herausforderungen attraktiv und lebendig nach innen weiterzuentwickeln. Das Thema soll in der Region besser verankert und inhaltlich vertieft werden. Dabei fördert die ZPW den Erfahrungsaustausch zwischen den Akteuren der verschiedenen Planungsebenen, gibt Impulse und vermittelt innovative Ansätze für eine zukunftsorientierte Ortskernentwicklung und unterstützt die Gemeinden in ihren raumplanerischen Aufgaben.

Das Projekt beinhaltet verschiedene Module. Basierend auf einem Erfahrungsaustausch im April 2019 erarbeitete die ZPW ein Faktenblatt mit Grundlagenwissen, Schlüsselthemen und Empfehlungen als Hilfestellung für die Gemeinden. Aufbauend auf weiteren Workshops mit Kanton, Region und Gemeinden sowie der Analyse von Fallbeispielen erstellt sie bis Frühjahr 2020 eine Arbeitshilfe zur integrativen Ortskernentwicklung. Als Abschluss ist in der zweiten Jahreshälfte 2020 eine Exkursion mit der Besichtigung von Best-Practice-Beispielen geplant. ■

Raumplanung

Lokalklimaangepasste Raumentwicklung

Mit dem Klimawandel nehmen auch die sommerliche Hitzebelastung und die Sommertrockenheit zu. Dies betrifft insbesondere städtische Gebiete mit vielen versiegelten Flächen, einem dichten Ge-



Andelfingen

Gelungenes Beispiel sorgfältig ins Ortsbild integrierter Bauten.

bäudebestand und einer eingeschränkten Durchlüftung bzw. Kaltluftzufuhr. Dieser Hitzeinseleffekt kann das Wohlbefinden der Bevölkerung erheblich beeinträchtigen und insbesondere bei älteren Menschen und Kleinkindern zu verstärkten Gesundheitsrisiken führen. Damit auch in städtischen Gebieten eine angenehme Aufenthalts- und Lebensqualität gewährleistet werden kann, sind die Massnahmen der Siedlungsentwicklung nach innen zu kombinieren mit lokalklimatischen Massnahmen. Die lokalklimatischen Anliegen sollen in Planungsverfahren (kommunale Leitbilder und Richtpläne, Testplanungen, Projektentwicklungen) frühzeitig berücksichtigt werden. Dazu steht eine Vielzahl möglicher Massnahmen zur Verfügung.

- grüne Massnahmen:
Beschattung mit Bäumen, Dach- und Fassadenbegrünung, Entwicklung öffentlicher und privater Grünräume, Begrünung von Verkehrsinfrastrukturen
- blaue Massnahmen:
Schaffung offener Wasserflächen, Entsiegelung von Oberflächen, Regenwassermanagement
- Massnahmen an Gebäuden:
energetische Sanierungen, sommerlicher Wärmeschutz, klimagerechte Materialien und Oberflächen, klimaoptimierte Gebäudestellung
- Prozessmassnahmen:
aktive Beratung, Sensibilisierung

Die Broschüre «Hitze in Städten - Grundlage für eine klimaangepasste Stadtentwicklung» (Bundesamt für Umwelt, 2018) liefert zu diesem Thema weiterführende Informationen.



Geoinformation

Neue Abteilungsleiterin Geoinformation

Nach sechs Jahren im Amt für Raumentwicklung wechselt Christian Kaul, Abteilungsleiter Geoinformation und Kantonsgeometer, wieder in die Privatwirtschaft. Wir danken ihm an dieser Stelle für sein Engagement und seine Visionen, die die Geoinformation im Kanton Zürich massgebend weiterentwickelt haben. Neue Abteilungsleiterin ist seit 1. April Priska Haller, die bisher Co-Leiterin der Fachstelle GIS-Produkte war. Priska Haller ist Dipl. Geographin der Universität Zürich und arbeitet seit 15 Jahren beim Kanton Zürich im Bereich der Geoinformation. Wir wünschen ihr für die neue Aufgabe viel Erfolg. Die Nachfolge als Kantonsgeometer übernimmt Bernard Fierz, Leiter der Fachstelle Kataster und stellvertretender Abteilungsleiter. Er ist patentierter Ingenieur-Geometer und arbeitet seit knapp 10 Jahren für den Kanton Zürich. ■

Archäologie und Denkmalpflege

Social Media 1: Blog www.ad.zh.ch

Bei der Arbeit von Archäologie und Denkmalpflege werden viele spannende Geschichten geschrieben. Ständig könnten damit Broschüren, Falblätter oder Flyer gefüllt oder kleine Ausstellungen organisiert werden. Das alles ist so aufwändig wie teuer. Deshalb werden aktuelle Themen seit Anfang dieses Jahres gebloggt. Auf www.ad.zh.ch werden künftig einzelne interessante Schlaglichter kurz und knapp aufbereitet.

Soeben abgeschlossen wurde das Inventar der historischen Brücken über die Töss. Eine Leseprobe dazu:

«Seit jeher schlängelte sich die Töss durch das Tal und änderte insbesondere an den Mündungen ihrer Zuflüsse immer wieder ihren Lauf. Als Folge der grossflächigen Rodung der Berghänge führten die Seitenbäche zunehmend Schutt mit sich, der sich im Talboden staute und so regelmässig Überschwemmungen verursachte. Die Siedlungen waren vor der Industrialisierung jedoch kaum betroffen, schliesslich bauten die Bauernfamilien ihre Wohnhäuser wohlwissend an höher gelegenen Orten. Das rapide Wirtschaftswachstum in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts liess jedoch diese alte Weisheit vergessen; die beiden Hochwasser von 1876 und 1877 bescherten ein böses Erwachen. Viele der in den Jahrzehnten davor errichteten Brücken über die Töss wurden zerstört».

Geschichten gibt es auch über die Webmaschinen-Sammlung im Industriensembel in Neuthal zwischen Bärenswil und Bauma. Caspar Honegger tüftelte im vorletzten Jahrhundert an solchen Webmaschinen, um konkurrenzfähig zu bleiben, und schrieb darüber:

«Oft sass und stand und lag ich über und unter und neben meinem Modell eines Webstuhles, zwölf, vierundzwanzig, ja sechsendreissig Stunden lang, ohne etwas Wesentliches an Nahrung zu mir zu nehmen, oder mir Ruhe zu gönnen. Ich staunte vor mich hin, ich suchte das unbekannte Bessere!»



Archäologie und Denkmalpflege

Social Media 2: Instagram #adzuerich

Bei der Arbeit von Archäologie und Denkmalpflege werden auch laufend Bilder produziert. Viele davon haben rein dokumentarischen Charakter, aber immer wieder sind erstaunliche, irritierende oder schlicht atemberaubende Aufnahmen dabei. Dieser Bildbestand hatte schon immer Potential. Menschen sind Angenehme, denn sie nehmen 80% aller Informationen visuell wahr. Dass mit Instagram ein noch kein Jahrzehnt altes soziales Netzwerk speziell für Bilder und Videos existiert, passt da bestens zusammen. Deshalb sind wir seit August 2019

(#firstpost) mit Archäologie und Denkmalpflege auf Instagram als @adzuerich aktiv.

Hashtagmässig beinhalten die Posts #adzh und spezifische inhaltliche Hinweise wie #Samstagsausflug #Baukultur #Bauteillager #alterthümermagazin #Ausgrabung #tetrishallenge etc.

Man darf also ab sofort reinschnuppern, bei Gefallen natürlich abonnieren und liken – nächstes Ziel sind 1'000 Follower, die sich für den Kanton Zürich interessieren, damals, heute, morgen. ■

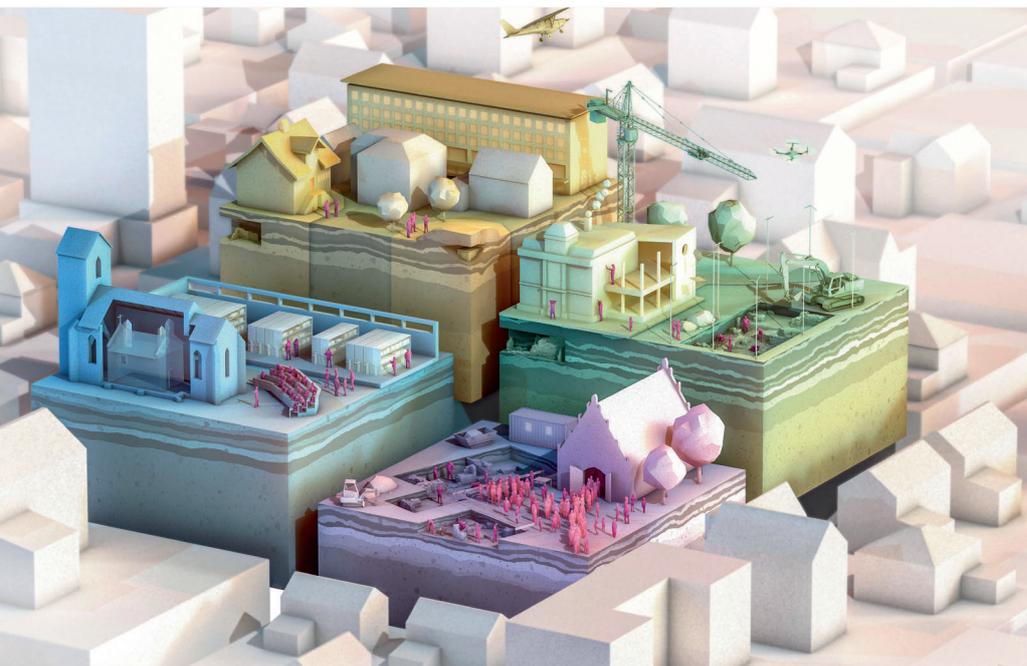
Raumplanung

Inventar der Landschaftsschutzobjekte von überkommunaler Bedeutung

Die Überarbeitungen des inzwischen 40-jährigen kantonalen Inventars der Landschaftsschutzobjekte (Inventar 80) konnten Ende 2019 abgeschlossen werden. Das Inventar wurde von Grund auf überprüft und mehrstufig überarbeitet.

In einem ersten Schritt wurden alle bestehenden Objekte der drei Objektkategorien «Hecken», «Heckenreiche Hänge» und «Geomorphologische Objekte» mit Hilfe von GIS-Daten und zuvor festgelegten Aufnahme- und Ausschlusskriterien überprüft. Dabei hat sich gezeigt, dass eine wesentliche Anzahl der Objekte durch die rege Bautätigkeit der letzten 40 Jahre beeinträchtigt oder gar zerstört wurde. Diese Objekte wurden je nach Grad ihrer Versehrtheit ganz oder anteilmässig zur Entlassung vorgeschlagen. Durch die GIS-Analyse konnten zudem neue potenzielle Objekte ermittelt werden, die bisher noch nicht berücksichtigt worden waren.

In einem zweiten Schritt wurden alle zur Aufnahme bestimmten Objekte einer qualitativen Überprüfung unterzogen. Die einzelnen Objekte wurden auf Grund ihrer Einzigartigkeit, landschaftlichen Prägnanz, Sichtbarkeit und Unversehrtheit beurteilt. Während der Überprüfung hat sich gezeigt, dass die alte Einteilung in nur drei Kategorien aus landschaftlicher Perspektive wenig sinnvoll ist. Gemäss gesetzlichem Auftrag in der kantonalen Natur- und Heimatschutzverordnung sind Inventarobjekte Landschaften, die als räumliche Entität wahrgenommen werden, weshalb grössere zusammenhängende Landschaftsobjekte anstelle von vielen kleinen Einzelobjekten im Inventar abzubilden sind. Das Inventar soll eine Be-



Bilder und Geschichten

Was macht die Abteilung Archäologie und Denkmalpflege eigentlich?
Ein Blog und Instagram geben Auskunft.

standesaufnahme aller potenziell schützenswerten Landschaften im Kanton Zürich darstellen, weshalb die Einteilung in Objektkategorien verfeinert wurde. Das überarbeitete Inventar enthält neu vier Objektkategorien (Geologische Zeitzonen, Geomorphologisch geprägte Landschaften, Gewässer- und Waldlandschaften) die vordergründig den «Naturlandschaften» zuzuordnen sind sowie fünf Objektkategorien (Agrar-, Reb-, Kulturerbe-, Hecken- und Hochstammobstlandschaften), die als «Kulturlandschaften» subsummiert werden können.

Im Frühjahr 2020 werden die Gemeinden und Planungsregionen zur Anhörung eingeladen. ■

Geoinformation

Aufbau ÖREB-Kataster abgeschlossen

Die Schweiz errichtet einen Kataster mit den öffentlich-rechtlichen Eigentumsbeschränkungen (ÖREB). Darin werden die behördlichen Einschränkungen, die für Grundstücke massgebend sind, systematisch dokumentiert und zentral veröffentlicht. Der Kanton Zürich hat nun alle 20 Themen flächendeckend erfasst und die Aufbauphase erfolgreich abgeschlossen. Die Festlegungen aus den Bereichen Raumplanung, Nationalstrassen, Eisenbahnen, Flughäfen, belastete Standorte, Grundwasserschutz, Lärm und Wald können unter www.maps.zh.ch/oereb für jedes Grundstück im Kanton Zürich angezeigt werden. Dabei sind neben dem Geltungsbereich der Festlegung auch die Rechtsdokumente (z.B. Verfügungen oder Beschlüsse) einsehbar. So erhalten Bauherren, Grundstückseigentümerinnen und -eigentümer, die verschiedenen Akteure des Immobilienmarktes sowie Behörden und öffentliche Verwaltungen verbindliche Auskünfte über die geltenden Einschränkungen auf einem Grundstück.

Damit der ÖREB-Kataster die erwartete Rechtssicherheit bieten kann, muss er stets aktuell gehalten werden. Dabei ist das Zusammenspiel der Planungsbüros, der Gemeinden und kantonalen Fachstellen sowie der zuständigen Katasterbearbeiterorganisationen wichtig. Eine besondere Rolle kommt dabei den Städten und Gemeinden zu, die einen entsprechenden Nachführungsprozess auslösen. Im Amt für Raumentwicklung wird derzeit ein digitales Workflow-System entwickelt, welches die beteiligten Ak-

Bereich	Bezeichnung	Zuständigkeit
Raumplanung	Nutzungsplanung (kantonal/regional)	Kanton
	Nutzungsplanung (kommunal)	Gemeinde
Strassen	Projektierungszonen Nationalstrassen ¹	Bund
	Baulinien Nationalstrassen ¹	Bund
	Kantonale Baulinien ²	Kanton
	Kommunale Baulinien ²	Gemeinde
Eisenbahn	Projektierungszonen Eisenbahnanlagen	Bund
	Baulinien Eisenbahnanlagen	Bund
Flughafen	Projektierungszonen Flughafenanlagen	Bund
	Baulinien Flughafenanlagen	Bund
	Sicherheitszonenplan bei Flughafen	Bund
		Bund
KbS	Kataster der belasteten Standorte	Kanton
	Kataster der belasteten Standorte im Bereich des Militärs ¹	Bund
	Kataster der belasteten Standorte im Bereich zivilen Flugplätze	Bund
	Kataster der belasteten Standorte im Bereich des öffentlichen Verkehrs	Bund
Grundwasser	Grundwasserschutzzonen	Gemeinde
	Grundwasserschutzzonareale	Kanton
	Gewässerabstandslinien ²	Gemeinde
Lärm	Lärmempfindlichkeitsstufen (integriert in die Nutzungsplanung)	Gemeinde
Wald	Waldgrenzen	Kanton
	Waldabstandslinien	Gemeinde

¹ Es stehen noch keine Daten des Bundes zur Verfügung

² Zusätzliche Themen im Kanton Zürich gegenüber Vorgabe Bund

Die 20 Themen des ÖREB-Katasters

Aktuell umfasst der ÖREB-Kataster 20 Themen. In den kommenden Jahren sollen weitere Inhalte zugänglich gemacht werden.

teure bei diesen Prozessen unterstützen soll. Auch inhaltlich wird der ÖREB-Kataster in den kommenden Jahren erweitert. So werden künftig Informationen zu den Waldreservaten oder Gewässerräumen – wo bereits festgelegt – erfasst und zugänglich gemacht. ■



Archäologie und Denkmalpflege

Lindenbast mit Dekor

Wer erinnert sich noch? 2018 rappelten prähistorische Schuhe aus der Pfahlbausiedlung in Maur durch die Medien. Ein gleichzeitig dort gefundener 5000-jähriger Mantel blieb in der Hektik etwas blass. Zu Unrecht, denn er hat sogar Fachleuten Besonderes zu bieten. Wie viele steinzeitliche Textilien besteht er aus Lindenbast. Soweit bleibt die Kirche im Dorf. Zum ersten Mal wird allerdings ein prähistorisches Kleidungsstück mit eingeflochtenem Dekor bekannt. Die Zickzack- und Karreerapporte wirkten durch den Kontrast verschiedener Bastfarben. Obendrauf sind die Stränge des «Grundstoffes» mit einer neuartigen Technik verbunden.

Berauschend, dass solche Erstbeschreibungen nach vielen Jahren intensiver archäologischer Textilkunde noch möglich sind! ■



Eitel

Schon die Pfahlbauer fanden Gefallen an schönen Kleidungsstücken.

Impressum

Herausgeber:

Amt für Raumentwicklung (ARE)
Stampfenbachstrasse 12
8090 Zürich

Redaktion, Kartografie und Layout:

Amt für Raumentwicklung (ARE)
Abteilung Raumplanung

Bilder:

Amt für Raumentwicklung (ARE)

Bezugsquelle:

www.are.zh.ch

