



Stellungnahme Behindertenkonferenz Kanton Zürich BKZ

Verordnung über die Anforderungen an die verkehrssichere Erschliessung von Grundstücken (Erschliessungsverordnung)

Entwurf vom 25. April 2017

I. Allgemeine Bestimmungen	Anträge / Bemerkungen / Hinweise:
<p><i>Gegenstand</i></p> <p>§ 1 Diese Verordnung regelt:</p> <ul style="list-style-type: none">a. die technischen Anforderungen an die Ausgestaltung von Zufahrten,b. die technischen Anforderungen an Ausfahrten und die zulässigen Auswirkungen von Grundstücksnutzungen auf Strassen,c. Abstandsvorschriften von Mauern, Einfriedigungen und Pflanzen im Bereich von Strassen.	
<p><i>Geltungsbereich</i></p> <p>§ 2¹ Diese Verordnung gilt für sämtliche öffentlichen und privaten Strassen, Wege und Plätze, Velo- und Fusswege, die nicht ausschliesslich privatem Gebrauch dienen sowie für grundstücksinterne Zufahrten, die für den Notfall Einsatz der öffentlichen Dienste notwendig sind.</p> <p>²Die Erstellung der übergeordneten Strassen richtet sich nach dem Strassengesetz und den einschlägigen Fachnormen.</p>	



<p>³Die Bestimmungen des vierten Titels gelten nicht für die Städte Zürich und Winterthur.</p>	
<p><i>Begriffe</i></p> <p>§ 3 Im Sinne dieser Verordnung bedeuten:</p> <ul style="list-style-type: none">a. Zufahrt: Verbindungen ab der Grundstücksgrenze mit dem Strassennetz der Groberschliessung.b. Grundstücksinterne Zufahrt: Verbindung ab der Strasse zur Erreichbarkeit von Grundstücken und darauf bestehenden oder vorgesehenen Bauten und Anlagen für den Notfalleinsatz öffentlicher Dienste.c. Ausfahrten: jede für die Benützung mit Fahrzeugen bestimmte Verbindung zwischen einem Grundstück und einer Strasse zur Zu- und Wegfahrt.d. Strassenkörper: der Ober- und Unterbau sowie die weiteren nach der Strassengesetzgebung für den Bau und Betrieb der Strasse erforderlichen Bestandteile.e. Auswirkungen: Alle sich aus der Grundstücksnutzung ergebenden Immissionen körperlicher und unkörperlicher Art wie Gegenstände, Schnee, Staub, Verschmutzungen, Lärm, Licht, Gase.f. Mauern: Mauern aller Art wie Zier-, Stütz-, Futter-, Flügelmauern und Steinkörbe.g. Einfriedigungen: Abgrenzungen und Abschirmungen, die höher als Stellriemen in Erscheinung treten wie Wände, Abschränkungen, Zäune, Draht, Geflechte und Gitter.	



Grundsätze

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

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

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

Antrag: Das Wort "angemessen" ist aus § 4 Abs. 2 Satz 2 zu streichen.

Der Satz ist wie folgt zu formulieren: *Die Bedürfnisse von mobilitäts- und sehbehinderten Menschen sowie von Kindern, insbesondere auf Schulwegen, sind zu berücksichtigen.*

Begründung:

Eine lediglich „angemessene“ Berücksichtigung der Interessen von behinderten Menschen belässt einen zu grossen Spielraum und erweckt insbesondere den falschen Eindruck, dass die Berücksichtigung dieser Interessen gewissermassen freiwillig sei. Aufgrund der übergeordneten Gesetzgebung, insbesondere der Bundesverfassung (Art. 8 BV), des eidgenössischen Behindertengleichstellungsgesetzes BehiG (LS 151.3) mit zugehörigen Verordnungen sowie der Kantonsverfassung (Art. 11 Abs. 4 KV) **ist indessen eine hindernisfreie Bauweise sowie die Berücksichtigung der Interessen von behinderten Menschen zwingend.** Menschen mit Behinderung haben einen rechtsverbindlichen Anspruch auf hindernisfreien Zugang zu Bauten, Anlagen, Einrichtungen und Leistungen im Sinne des BehiG und der Kantonsverfassung. Die in § 14 des Strassengesetzes sowie in § 2 der Zugangsnormen verwendeten Formulierungen („gebührende“ bzw. „angemessene“ Berücksichtigung der Bedürfnisse von behinderten Menschen) stammen noch aus der Zeit vor Inkrafttreten des BehiG. Gemäss geltendem Recht liegt die Berücksichtigung dieser Bedürfnisse nicht mehr im freien Ermessen der Behörden, Benachteiligungen von mobilitäts- und sehbehinderten Menschen müssen vielmehr kraft Gesetz konsequent vermieden oder beseitigt werden. Gewisse Grenzen setzt einzig allenfalls der allgemeine zu beachtende Grundsatz der Verhältnismässigkeit (§ 11 und 12 BehiG).

Antrag: § 4 Abs. 2 ist wie folgt zu ergänzen: *„Die Norm VSS 640 075 "Hindernisfreier Verkehrsraum", Ausgabe 2014, ist als massgebende Normalie zu beachten.“*

Begründung:

Das kantonale Recht sagt nichts darüber aus, wie eine hindernisfreie Bauweise des Verkehrsraums konkret zu erfolgen hat. Es kann daher nicht darauf verzichtet werden, diesbezüglich konkrete Vorgaben zu machen. Heute findet sich im Anhang zur Verkehrssicher-



heitsverordnung der (inzwischen veraltete) Hinweis, dass die Norm SN 521 500 „Behindertengerechtes Bauen, Ausgabe 1988“ zu beachten sei. Diese Norm wurde in der Zwischenzeit einerseits durch die SIA Norm 500 „Hindernisfreies Bauen“ (für Hochbauten) und durch die VSS-Norm „Hindernisfreier Verkehrsraum“, Ausgabe 2014, (für Verkehrsbauten und -anlagen) abgelöst. **Ein Verweis auf die neue VSS-Norm ist aus Gründen der Rechtssicherheit nötig, weil andernfalls unklar bleibt, welche baulichen Anforderungen zu erfüllen sind.**

Es hat sich in der Praxis bewährt und ist im kantonalen Recht, insbesondere im Baurecht, in Bezug auf viele Themenbereiche verbreitet, dass auf die massgeblichen Normenwerke verwiesen wird (vgl. z.B. Anhang zur Besonderen Bauverordnung I, Ziffer 2). Auch wenn die im „Erschliessungsverordnung-Schlussbericht mit Handlungsempfehlung (Teilprojekt II)“ vom 19.05.2016 geäusserten rechtsstaatlichen Bedenken hinsichtlich dem Verweis auf kostenpflichtige Normen eine gewisse Berechtigung haben, besteht kein Anlass und erscheint es **geradezu willkürlich, wenn ausgerechnet und einzig in Bezug auf die VSS-Norm „Hindernisfreier Verkehrsraum“ von der im übrigen kantonalen Baurecht herrschenden Praxis abgewichen und von einem Verweis auf die massgebliche Norm abgesehen würde.** Dieses Argument wäre nur dann stichhaltig, wenn in Zukunft generell von solchen Verweisen abgesehen würde und entsprechende Rechtsänderungen vorgesehen wären. Dies ist indessen nicht der Fall. Den geäusserten rechtsstaatlichen Bedenken ist auf andere Weise Rechnung zu tragen (etwa durch die Möglichkeit eines kostenlosen Erwerbs dieser Normen bei den zuständigen Amtsstellen des Kantons Zürich). Auf keinen Fall ist es gerechtfertigt, ausgerechnet im vorliegenden Fall zulasten der Behinderten ein Exempel zu statuieren. Wie die „Berücksichtigung der Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen mittels generell-abstrakter Bestimmungen sichergestellt“ werden soll, wie im Schlussbericht behauptet wird (Ziffer 2.4, letzter Satz), ist im übrigen nicht ersichtlich. Generell abstrakte Bestimmungen, wie ihm Verkehrsraum hindernisfrei gebaut werden soll, finden sich eben gerade nicht im kantonalen Recht (und sind auch nicht vorgesehen), weshalb der Verweis auf die VSS-Norm unverzichtbar ist.



--	--



<p><i>Technische Anforderungen im Regelfall</i></p> <p>§ 5 Die technischen Anforderungen für Zufahrten und Ausfahrten sowie die Sichtbereiche sind in den Anhängen 6.1 bis 6.4 geregelt.</p>	
<p><i>Abweichungen vom Regelfall</i></p> <p>§ 6 ¹ Wenn aufgrund der Verhältnisse des Einzelfalls wichtige Gründe bestehen, können in Abweichung zu § 5 geringere Anforderungen gestellt werden. Die Notzufahrt und die Verkehrssicherheit sind zu gewährleisten.</p> <p>² Wenn aufgrund der Verhältnisse des Einzelfalls die Notzufahrt oder die Verkehrssicherheit nicht gewährleistet sind, können in Abweichung zu § 5 erhöhte Anforderungen gestellt werden, insbesondere:</p> <ul style="list-style-type: none">a. aufgrund der Topografie oder der ortsbaulichen Situation,b. bei Einmündungen von Flurwegen oder bei Ausfahrten von Landwirtschaftsbetrieben,c. bei Schulwegen oder bei erhöhtem Fuss- oder Veloverkehr. <p>³ Abweichungen sind zu begründen.</p>	
<p><i>Anderweitige Massnahmen</i></p> <p>§ 7 Kann eine verkehrssichere Ausgestaltung nicht durch bauliche Massnahmen erreicht werden, ist die Verkehrssicherheit mittels anderweitigen Massnahmen wie Signalisation und Verkehrsspiegel zu gewährleisten.</p>	
<p><i>Besondere Vorkehren bei ungewöhnlich starkem Verkehr</i></p> <p>§ 8 ¹ Für die Beurteilung, ob ungewöhnlich starker Verkehr im Sinne von</p>	



<p>§ 240 Abs. 2 PBG besondere Vorkehrungen erfordert, ist das Zusammenwirken von Art, Intensität und Geschwindigkeit des Verkehrs auf Ausfahrt und Strasse unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse massgebend.</p> <p>² Als besondere Vorkehrungen fallen namentlich Abbiegespuren, Verzögerungs- und Beschleunigungsspuren, Verkehrsregelungs- und Beleuchtungsanlagen, Massnahmen der Strassenraumgestaltung sowie Personenübergänge in Betracht.</p>	
<p><i>Gestaltung</i></p> <p>§ 9 Strassen, Mauern und Einfriedigungen haben den Anforderungen von § 238 PBG zu genügen.</p>	
<p>II. Zufahrten</p>	
<p><i>Festlegung der Zufahrtsart</i></p> <p>§ 10 ¹ Es wird zwischen folgenden Zufahrtsarten unterschieden:</p> <ul style="list-style-type: none">a. Zufahrtsweg,b. Zufahrtsstrasse 1 und 2,c. Erschliessungsstrasse. <p>² Die Festlegung der Zufahrtsart erfolgt wahlweise nach dem voraussichtlichen Verkehrsaufkommen aufgrund der Nutzung mit Wohneinheiten gemäss den Ausgangswerten in Anhang 6.1 oder durch die planerische Ermittlung des erwarteten Verkehrsaufkommens gemäss § 12. Andere Nutzwei-</p>	



<p>sen werden aufgrund des voraussichtlichen Verkehrsaufkommens in Wohneinheiten umgerechnet.</p>	
<p><i>Planerische Ermittlung des erwarteten Verkehrsaufkommens</i></p> <p>§ 11¹ Durch planerische Ermittlung des erwarteten Verkehrsaufkommens können die in einem Bezugsgebiet erschlossenen Wohneinheiten unter Vorbehalt des wirksamen Einsatzes der öffentlichen Dienste und der Verkehrssicherheit bis zu den Maximalwerten gemäss Anhang 6.1 erhöht werden.</p> <p>² Das Bezugsgebiet ist für die jeweiligen Zufahrten oder Abschnitte in Bezug auf die durch sie erschlossenen Grundstücke festzulegen.</p> <p>³ Für die Ermittlung des erwarteten Verkehrsaufkommens sind insbesondere nachfolgende Kriterien massgebend:</p> <ul style="list-style-type: none">a. der Ausbaustandard der Strasse,b. die Art des Verkehrs,c. die Vorgaben der Bau- und Zonenordnung zur Nutzweise und zu den Abstellplätzen,d. die Erschliessungsgüte mit öffentlichen Verkehrsmitteln,e. vorhandene Verkehrsberuhigungsmassnahmen,f. die Bedeutung als Schulweg oder Fussgänger- und/oder Velowegverbindung. <p>⁴ Bei einer Erhöhung der Wohneinheiten ist die Aufnahmefähigkeit des</p>	



<p>Mehrverkehrs durch die Anlagen der Groberschliessung nachzuweisen.</p> <p>⁵ Das Bezugsgebiet und die Anzahl der Wohneinheiten sind in einem verbindlichen Nutzungsplan darzustellen.</p>	
<p><i>Abschnittsweise Betrachtung</i></p> <p>§ 12 ¹ Wird der zulässige Anwendungsbereich einer Zufahrt in einem Abschnitt überschritten, ist in diesem Abschnitt die nächste, leistungsfähigere Zufahrtsart zu wählen.</p> <p>² Die abschnittsweise Abgrenzung einer Zufahrt ist in einem verbindlichen Nutzungsplan darzustellen.</p>	
<p><i>Öffentliche Dienste und Notzufahrt</i></p> <p>§ 13 ¹ Zufahrten sind so nahe an die zu erschliessenden Grundstücke beziehungsweise Bauten und Anlagen heranzuführen, dass ein wirksamer Einsatz der öffentlichen Dienste jederzeit möglich ist.</p> <p>² Die Notwendigkeit von grundstücksinternen Zufahrten für den Notfalleinsatz der öffentlichen Dienste und die Anforderungen an diese ergeben sich aus den Richtlinien für Feuerwehruzufahrten, Bewegungs- und Stellflächen (FKS-Richtlinien, Ausgabe 2015).</p>	
<p><i>Ausweichstellen</i></p> <p>§ 14 Erfordert die geordnete Verkehrsabwicklung in Ergänzung zu den</p>	



<p>Anforderungen gemäss Anhang 6.1 die Anordnung von Ausweichstellen, werden deren Lage und Dimensionierung aufgrund der konkreten örtlichen Verhältnisse insbesondere nach folgenden Kriterien festgelegt:</p> <ul style="list-style-type: none">a. Länge der Zufahrt,b. Erwartetes Verkehrsaufkommen,	
<p><i>Einbahnsysteme</i></p> <p>§ 15 Wird in begründeten Fällen die Betriebsform des Einbahnsystems vorgesehen, werden die Ausbaugrössen aufgrund der konkreten örtlichen Verhältnisse gesondert festgelegt. Massgebend für die Festlegung sind insbesondere:</p> <ul style="list-style-type: none">a. die Zufahrtsart,b. die Bedeutung als Schulweg oder Fuss- und/oder Veloweg,c. die Öffnung des Einbahnsystems für Velofahrende im Gegenverkehr.	
<p><i>Verzweigungen und Einmündungen</i></p> <p>§ 16¹ Bei der Verzweigung von Zufahrten sowie bei Einmündungen ins Strassennetz der Groberschliessung gelten die technischen Anforderungen des Anhangs 6.2 und die Sichtbereiche sinngemäss.</p> <p>² Ausfahrten sind im Bereich von Verzweigungen und Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel in der Regel nicht zulässig.</p>	
<p><i>Fusswegverbindungen</i></p> <p>§ 17¹ Können Fusswegverbindungen nicht im Bereich von Trottoirs an</p>	



<p>Strassen angeschlossen werden, ist an der Anschlussstelle für genügende Sichtweiten und bei Bedarf für einen ausreichenden Warteraum zu sorgen.</p> <p>² Ausfahrten sind im Bereich von Verzweigungen und von Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel in der Regel nicht zulässig.</p>	
<p><i>Mitbenützung von privatem Grund durch die Öffentlichkeit</i></p> <p>§ 18 Können Vorplätze durch die Öffentlichkeit mitbenützt werden, sind sie ausreichend tragfähig zu gestalten.</p>	
<p>III. Anforderungen an Ausfahrten und Auswirkungen von Grundstücksnutzungen</p>	
<p><i>Unzulässige Auswirkungen</i></p> <p>§ 19 ¹ Die Verkehrssicherheit und die Sicherheit des Strassenkörpers dürfen weder durch Materialien, Verschmutzung noch Auswirkungen jeder Art, die von Grundstücken ausgehen, beeinträchtigt werden. Es sind die notwendigen Schutzvorkehrungen zu treffen.</p> <p>² Ausfahrten aus Anlagen, bei denen Fahrzeuge stark verschmutzt werden, müssen auf einer hinreichenden Strecke bis zur Strasse mit festem Oberflächenbelag versehen werden. Bei Bedarf sind weitere Massnahmen vorzusehen.</p>	



<p>³ Die Zulässigkeit der Auswirkung von Grundstücknutzungen ist unter folgenden Gesichtspunkten zu beurteilen:</p> <ul style="list-style-type: none">a. Bedeutung der Strasse sowie deren Ausbaugrad und -geschwindigkeit unter Berücksichtigung verkehrspolizeilicher Signalisationsvorschriften,b. Örtliche Verhältnisse wie bestehende Überbauung, Zonenordnung und Strassenverlauf.	
<p><i>Lichtraumprofil</i></p> <p>§ 20 ¹ Das Lichtraumprofil im Strassengebiet beträgt vorbehältlich den Ausnahmetransportrouten 4.5 m.</p> <p>² Im Bereich von Velo- und Fusswegen kann der Lichtraum bis auf eine Höhe von 2.5 m verkleinert werden.</p> <p>³ Das Lichtraumprofil darf, vorbehältlich der Baulinien-, Abstands- und Sondergebrauchsvorschriften, weder durch Pflanzen noch feste oder bewegliche Teile von Bauten und Anlagen beeinträchtigt werden. Es ist durch die Grundeigentümer dauernd freizuhalten.</p>	
<p><i>Abtrennung</i></p> <p>§ 21 Abstell- und Kehrplätze, die gemäss dem Anhang zu dieser Verordnung nur vorwärts befahren werden dürfen, parallel zur Strasse verlaufende Zufahrten sowie Vorplätze und Vorgärten sind durch geeignete bauliche</p>	



<p>Massnahmen von der Strasse abzugrenzen. Aus wichtigen Gründen kann davon abgewichen werden.</p>	
<p><i>Abfliessen von Wasser und anderen Flüssigkeiten</i></p> <p>§ 22 Regen- und Schmelzwasser und andere Flüssigkeiten dürfen nicht auf die Strasse abfliessen oder abgeleitet werden.</p>	
<p><i>Sichtweiten</i></p> <p>§ 23 Die erforderlichen Sichtweiten sind dauernd freizuhalten.</p>	
<p><i>Zusatzanforderungen an Tankstellen</i></p> <p>§ 24 ¹ Die Wegfahrtachse bei Tankstellen hat zur Strassenachse einen Winkel von 45 bis 90° einzuhalten.</p> <p>² Längs der Grenze der Verkehrsfläche ist zwischen Zu- und Wegfahrt der Tankstelle ein mindestens 0.5 m breiter und 12 m langer, nicht überfahrbarer Trennstreifen zu erstellen.</p> <p>³ Die Anlagen sind so zu gestalten, dass sich die stehenden Fahrzeuge ausserhalb der Verkehrsfläche und der notwendigen Sichtbereiche bei Kurven, Verzweigungen und Ausfahrten befinden.</p> <p>⁴ Die Zapfsäulen haben von der Verkehrsfläche einen lichten Abstand von</p>	



mindestens 4 m aufzuweisen.																
<p><i>Ausnahmetransportrouten</i></p> <p>§ 25 ¹ Die Volkswirtschaftsdirektion setzt Routen für Ausnahmetransporte in einem Plan fest.</p> <p>² Es gelten folgende Anforderungen:</p> <table><thead><tr><th></th><th>Typ I Exportrouten</th><th>Typ II Versorgungsrouten</th></tr></thead><tbody><tr><td>Lichte Höhe mindestens</td><td>5.20 m</td><td>4.80 m</td></tr><tr><td>Lichte Breite mindestens</td><td>7.50 m</td><td>6.50 m</td></tr><tr><td>Totalgewicht höchstens</td><td>480 t</td><td>240 t</td></tr><tr><td>Achslast höchstens</td><td>30 t</td><td>20 t</td></tr></tbody></table>		Typ I Exportrouten	Typ II Versorgungsrouten	Lichte Höhe mindestens	5.20 m	4.80 m	Lichte Breite mindestens	7.50 m	6.50 m	Totalgewicht höchstens	480 t	240 t	Achslast höchstens	30 t	20 t	
	Typ I Exportrouten	Typ II Versorgungsrouten														
Lichte Höhe mindestens	5.20 m	4.80 m														
Lichte Breite mindestens	7.50 m	6.50 m														
Totalgewicht höchstens	480 t	240 t														
Achslast höchstens	30 t	20 t														
IV. Abstände von Mauern, Einfriedigungen und Pflanzen																
<p><i>Abstände für Mauern und Einfriedigungen</i></p> <p>§ 26 ¹ Sofern die Verkehrssicherheit nicht beeinträchtigt wird, dürfen an die Strassengrenze gestellt werden:</p> <ul style="list-style-type: none">a. Offene Einfriedigungen,b. Mauern und geschlossene Einfriedigungen bis zu 0.8 m Höhe in allen Strassenbereichen,c. Mauern und geschlossene Einfriedigungen von über 0.8 m Höhe an geraden Strassenstrecken und an der Aussenseite von Kurven. <p>² In Strassenabschnitten, in denen ein normgerechter Fussgängerschutz</p>																



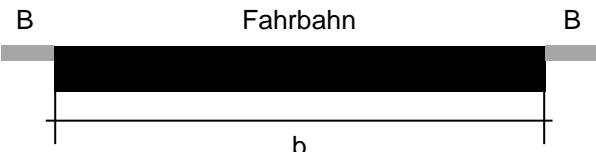
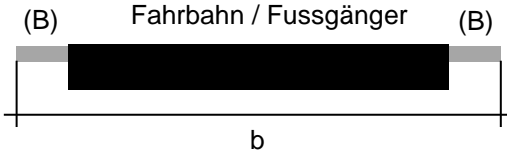
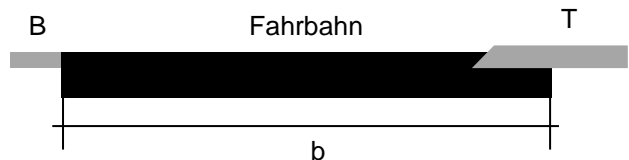
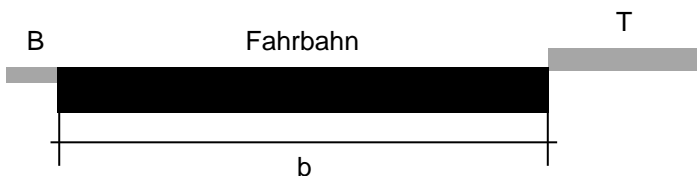
<p>fehlt, kann zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit die Einhaltung eines Abstandes von bis zu 0.5 m angeordnet werden.</p>	
<p><i>Abstände für Pflanzen</i></p> <p>§ 27 ¹ Unter Vorbehalt der nachstehenden Bestimmungen sind mindestens folgende Pflanzabstände von der Strassengrenze einzuhalten:</p> <ul style="list-style-type: none">a. Bäume aller Art: 4 m, gemessen ab Mitte Stamm,b. andere Pflanzen: ein Abstand, bei dem sie im Verlaufe ihres natürlichen Wachstums nicht über die Strassengrenze hinausragen, es sei denn, sie würden üblicherweise entsprechend unter der Schere gehalten; Sträucher und Hecken aber mindestens 0.5 m. <p>² Gegenüber Fusswegen, freigeführten Trottoirs, Velowegen und Strassen, die vorwiegend dem Quartier oder Anstösserverkehr dienen, oder im Interesse des Ortsbildes kann der Abstand von Bäumen auf 2 m verringert werden. Der Werkträger kann die Reduktion von einem Unterhaltsvertrag abhängig machen.</p> <p>³ Bei verringertem Abstand im Sinne von Absatz 2 kann eine entschädigungslose Beseitigung von Pflanzen verfügt werden, wenn die Verkehrssicherheit nicht gewahrt ist.</p>	
<p><i>Abstände auf der Innenseite von Kurven</i></p> <p>§ 28 Bei Mauern, geschlossenen Einfriedigungen und dichter Bepflanzung von über 0.8 m Höhe an der Innenseite von Kurven kann aus Gründen der</p>	



Verkehrssicherheit ein angemessener Abstand verlangt werden.	
<i>Befreiung von festem Abstandsmass</i> § 29 ¹ Ausstattungen und Ausrüstungen für den bestimmungsgemässen Gebrauch der Strasse, die sind im Rahmen dieser Funktionen unter Beachtung der Verkehrssicherheit von festen Massvorschriften befreit. ² Einzelne inventarisierte Schutzobjekte bei Strassen und Plätzen sind unter Beachtung der Verkehrssicherheit von festen Massvorschriften befreit. Die Verkehrssicherheit muss in diesen Fällen durch andere Massnahmen gewährleistet werden.	
<i>Bestimmung der Sichtbereiche</i> § 30 Auf Gesuch hin bestimmt bei Gemeindestrassen die örtliche Baubehörde und bei Staatsstrassen das Amt für Verkehr die Grenze der in den Anhängen 6.2 bis 6.4 vorgeschriebenen Sichtbereiche unentgeltlich.	
V. Übergangsbestimmung	
VI. Anhänge	

Anhang 6.1: Technische Anforderungen an Zufahrten

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

Strassentypen	
Typ 1	Typ 2
	
Typ 3	Typ 4
	
<p>Anforderungen:</p> <ol style="list-style-type: none"> ¹ Sofern Notzufahrt für Feuerwehr ² Bei Stichstrassen ist Kehrplatz oder Kehrmöglichkeit notwendig ³ Ausweichstellen nach § 14 für andere Begegnungsfälle ⁴ Nach Massgabe der Verkehrsanordnungen <p>^a inkl. teilweise befahrbarer Fussgängerschutz bei Ausweichstellen oder Mischverkehr</p> <p>^b bei Gewerbe-/Industriezonen Fahrbahnbreite mind. 6.10 m</p> <p>* Maximalwert gemäss § 11 Abs. 1</p>	<p>Abkürzungen:</p> <p>WE Wohneinheiten</p> <p>VF Velofahrer</p> <p>PW Personenwagen</p> <p>LW Lastwagen</p> <p>R Radius in der Achse</p> <p>B Bankett (mind. 0.3 m)</p> <p>T Trottoir mind. 2 m</p>

Anhang 6.2: Technische Anforderungen an Ausfahrten

Anwendung verschiedener Ausfahrtstypen				
Anschluss <i>an</i> <i>von</i>	Zufahrtsweg	Zufahrtsstrasse	Erschliessungsstrasse	Übergeordnete Strasse
<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				
<i>Kriterium</i>	<i>Ausfahrtstyp</i>	Typ A	Typ B	Typ C
Aus- und Einfahrt nur vorwärts		Nein	Ja	Ja
Trottoir entlang übergeordneter Strasse (falls vorhanden)		(durchgehend)	durchgehend	unterbrochen oder durchgehend
Maximale Neigung innerhalb 5 m ab Strassengrenze	%	± 8	± 5	± 5
Maximaler Gefällsbruch ohne Vertikalausrundung (an der Strassengrenze)	%	6	6	6
Einlenkerradius	m	3	5	6–12
Beobachtungsdistanz ab Fahrbahnrand		2.5	2.5	2.5
Breite der Ausfahrt				
- mit Gegenverkehr	m	3	4–5	5–6
- mit Einbahnverkehr		3	3	3

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

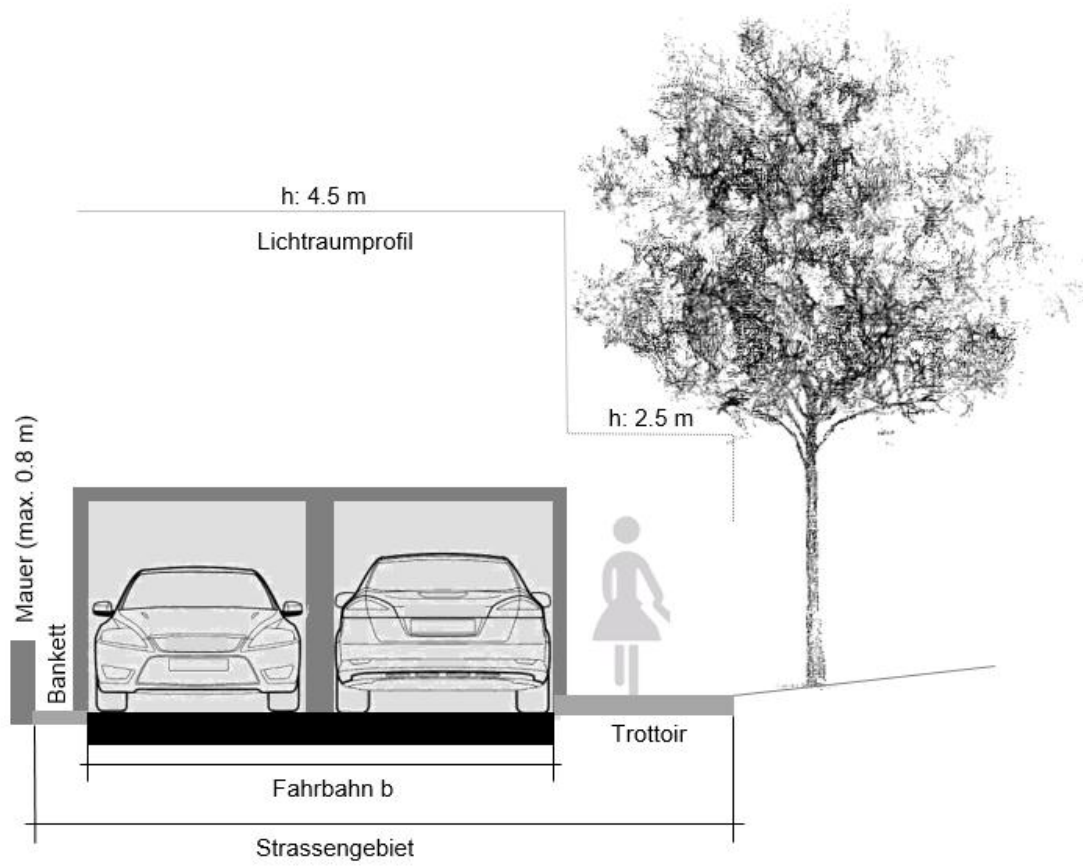
Anhang 6.3: Sichtweiten auf Fahrbahn

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

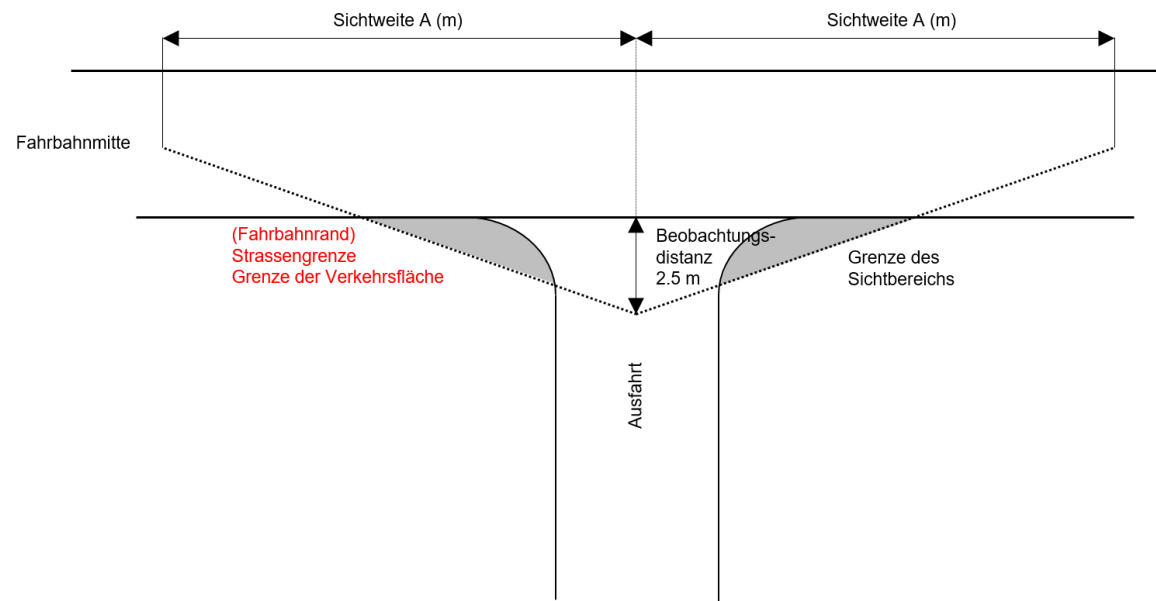
Anhang 6.4: Erforderliche Sichtweiten auf separat geführte Velowege

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

Anhang 6.5: Messweisen



Sichtweiten auf Fahrbahn



Sichtweiten auf separat geführte Velowege

