

AG_VERWALTUNGSGERICHT WBE.2021.179 vom 28. März 2022

AG Verwaltungsgericht, 2022-03-28, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ag_verwaltungsgericht_WBE.2021.179

FR: AG_VERWALTUNGSGERICHT WBE.2021.179 du 28 mars 2022

IT: AG_VERWALTUNGSGERICHT WBE.2021.179 del 28 marzo 2022

Erwägungen

E. 3

A. und B., Q., werden verpflichtet, C. und D., Q., die im Beschwerdeverfahren entstandenen Parteikosten in Höhe von Fr. 3'000.– je zur Hälfte (Fr. 1'500.–) in solidarischer Haftung für den gesamten Betrag zu ersetzen.

E. 3.1

Umstritten ist zunächst, ob die drei geplanten Längsparkfelder (inkl. Zufahrt zu diesen) im Hinblick auf die vorgegebenen Dimensionen der X-Strasse zulässig sind, d.h. ob der auf der Strasse massgebliche Grundbegegnungsfall der Verkehrsteilnehmer auch in Zukunft gewährleistet werden kann.

E. 3.2.1

Die Vorinstanz bejahte dies. Sie erörterte zunächst, von der Bedeutung her sei die X-Strasse eine Erschliessungsstrasse, wobei sie – aufgrund der Anzahl der zu erschliessenden Wohneinheiten bzw. der Belastbarkeit – dem Strassentyp Zufahrtsweg (im Sinne der VSS-Norm SN 640 045) zuzuordnen sei. Für die Qualifikation Zufahrtsweg spreche auch, dass kein Wendepfad bestehe. Demzufolge habe die X-Strasse dem Grundbegegnungsfall PW/Fahrrad bei stark reduzierter Geschwindigkeit zu genügen. Gemäss kantonaler Praxis bedürfte es dafür einer Breite von 3 m bei Seitenfreiheit bzw. 3.40 m ohne Seitenfreiheit. Die X-Strasse erfülle diese Anforderungen nicht auf der gesamten Länge. Zu beachten sei jedoch, dass es sich um eine gewachsene, nicht veränderbare Altstadtssituation handle. Zudem seien die VSS-Normen nicht allzu schematisch und starr anzuwenden und der Gemeinde stehe in Fragen der Erschliessung eine nicht unerhebliche Autonomie zu. Unter Berücksichtigung der Erwägungen im Fachbericht des

- 8 - BVU, Abteilung Verkehr, und dem Gebot der haushälterischen Bodennutzung könne das Vorhaben trotz der teilweise unzureichenden Breite der X-Strasse als genügend erschlossen betrachtet werden (vgl. angefochtener Entscheid, S. 14 ff.).

E. 3.2.2

Die Beschwerdeführer bestreiten, dass die X-Strasse ein Zufahrtsweg im Sinne der VSS-Norm SN 640 045 sei. Mit den Parkfeldern, welche zwingend von Westen angefahren werden müssten, würde ein regelmässiger Gegenverkehr überhaupt erst entstehen, welcher zu einem regelmässigen Begegnungsfall PW/PW führe. Auf der gesamten Länge der Einfahrt von der H-Strasse her bis zu den Parkfeldern, also auf dem gesamten Weg, den die Parkplatzbenutzer zu ihren Parkfeldern zurücklegen müssten, sei ein Kreuzen mit entgegenkommenden PW nicht möglich, und bis Mitte X-Strasse 5, also ca. 40 m ab der H-Strasse, nicht einmal ein Kreuzen mit entgegenkommenden Fahrrädern.

Die Erschliessung der drei Längsparkfelder sei daher ungenügend. Zudem stellten die auf den Parkfeldern abgestellten Autos in der ohnehin engen Gasse ein zusätzliches Hindernis dar (vgl. zum Ganzen: Beschwerde, S. 11 ff.; Replik, S. 7 ff.).

E. 3.2.3

Der Gemeinderat und die Beschwerdegegner teilen die Auffassung der Vorinstanz (vgl. Beschwerdeantwort Gemeinderat, S. 3 f.; Beschwerdeantwort Beschwerdegegner, S. 3 f.).

E. 3.3

Gemäss § 41 Abs. 1 BauV gelten für die Beurteilung der Beschaffenheit öffentlicher Strassen als Richtlinien u.a. die VSS-Norm SN 640 045 "Projektierung, Grundlagen; Strassentyp: Erschliessungsstrassen" vom April 1992 (lit. e) und die VSS-Norm SN 640 201 "Geometrisches Normalprofil; Grundabmessungen und Lichtraumprofil der Verkehrsteilnehmer" vom Oktober 1992 (lit. h). Die VSS-Normen sind nicht völlig schematisch und stur zu übernehmen; die Anwendung muss im Einzelfall den allgemeinen Rechtsgrundsätzen, insbesondere dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit standhalten (vgl. Urteile des Bundesgerichts 1C_178/2014 vom 2. Mai 2016, Erw. 3.4, 1C_375/2011 vom 28. Dezember 2011, Erw. 3.3.3, 1P.40/2004 vom 26. Oktober 2001, Erw. 3.2.1; Aargauische Gerichts- und Verwaltungsentscheide [AGVE] 2005, S. 203, Erw. 3.5.2; 1999, S. 201, Erw. 2b/cc/aaa; 1990, S. 148, Erw. 2b/cc; Entscheid des Verwaltungsgerichts WBE.2016.394 vom 11. Januar 2017, Erw. II/3.2.1).

E. 3.4.1

Die Vorinstanz ordnete die X-Strasse von ihrer Aufgabe her korrekt zunächst dem Strassentyp Erschliessungsstrasse zu (vgl. zu den Strassentypen: VSS-Norm SN 640 040b "Projektierung, Grundlagen; Strassentypen"

- 9 - vom April 1992 i.V.m. § 41 Abs. 1 lit. a BauV): Gemäss VSS-Norm SN 640 045 (i.V.m. § 41 Abs. 1 lit. e BauV) sind Erschliessungsstrassen Strassen innerhalb besiedelter Gebiete und haben nur quartierinterne Bedeutung im Strassennetz. Sie erschliessen einzelne Parzellen oder Gebäude und führen den Verkehr zu den Sammelstrassen. Hinsichtlich ihrer Ausrichtung werden die Erschliessungsstrassen den siedlungsorientierten Strassen zugeordnet. Dementsprechend ist ihre Gestaltung weitgehend auf städtebauliche Belange auszulegen. Je nach Grösse und Charakter des zu erschliessenden Gebiets wird unterschieden zwischen Quartiererschliessungsstrassen, Zufahrtsstrassen und Zufahrtswegen (VSS-Norm SN 640 045, Ziffer 4).

E. 3.4.2

Der Typ Quartiererschliessungsstrasse ist zur Erschliessung von Siedlungsgebieten in der Grösse bis zu 300 Wohneinheiten oder bei Verkehrsaufkommen gleichwertiger Quellen anzuwenden. Der Typ Zufahrtsstrasse ist zur Erschliessung von Siedlungsgebieten in der Grösse bis zu 150 Wohneinheiten oder bei Verkehrsaufkommen gleichwertiger Quellen anzuwenden. Der Typ Zufahrtsweg schliesslich ist zur Erschliessung von Siedlungsgebieten in der Grösse bis zu 30 Wohneinheiten anzuwenden. Die Länge der Zufahrtswege beträgt je nach Gebäudehöhe etwa 40 bis 80 m. Für die seltenen Begegnungsfälle zwischen Motorfahrzeugen können angrenzende Bankettflächen und Vorplätze einbezogen werden (siehe VSS-Norm SN 640 045, Ziffer 8). Der typische Zufahrtsweg ist auf einen (reduzierten) Fahrstreifen beschränkt und auf 50 Fahrzeuge pro Stunde ausgerichtet; er ist nicht durchgehend befahrbar und hat in der Regel keinen Wendepunkt. Bei Zufahrtswegen

ist vom Grundbegegnungsfall PW/ Fahrrad bei stark reduzierter Geschwindigkeit auszugehen (VSS-Norm SN 640 045, Tabelle 1). Von einem Zufahrtsweg ist auch bei der X-Strasse auszugehen: Die X-Strasse erschliesst weit weniger als 30 Wohneinheiten (siehe Beschwerde, S. 8; Vorakten, act. 77), welche zudem bisher über keine eigenen Parkfelder vor Ort verfügen, und mit ca. 95 m Länge ist die Strasse auch relativ kurz. Aufgrund der Begegnungszone ist die Geschwindigkeit in der X-Strasse stark reduziert. Die Regionalpolizei R. spricht sodann von einer "schwach frequentierten Altstadtgasse", von "geringen Frequenzen" (in: Vorakten, act. 153 [Beilage 2 zum "Thema Verkehrsregime"]), was die kantonale Fachstelle bestätigt, indem sie das Verkehrsaufkommen als äusserst gering bezeichnet (Vorakten, act. 78). Selbst die Beschwerdeführer räumen ein, das Verkehrsaufkommen von Personenwagen sei gering (Beschwerde, S. 9). Zu Begegnungsfällen zwischen Motorfahrzeugen kommt es deshalb äusserst selten. Gemäss den Beschwerdeführern ist der Begegnungsfall PW/PW heute nahezu inexistent (Replik, S. 9). Sie bringen jedoch vor, dass das Aufkommen von Fussgängern und Velofahrern in der X-Strasse sehr hoch sei (vgl. Beschwerde, S. 9). Die Wahrscheinlichkeit,

- 10 - dass es zu Begegnungsfällen PW/Fahrrad oder PW/Fussgänger kommt, erscheint in der Tat deutlich höher (wenn auch immer noch auf einem tiefen Niveau) als der kaum vorkommende Begegnungsfall PW/PW. Der Begegnungsfall PW/Fahrrad bei stark reduzierter Geschwindigkeit bildet deshalb den Grundbegegnungsfall. Zu diesem Schluss gelangten auch die Vorinstanz und die kantonale Fachstelle (BVU, Abteilung Verkehr); der Verfasser des Fachberichts hatte die örtliche Situation in der X-Strasse übrigens mehrfach besichtigt (Beschwerdeantwortbeilage des BVU, S. 2, 3; Vorakten, act. 77). Der Gemeinderat, der die örtlichen Verhältnisse kennt, hält genauso fest, bei der X-Strasse handle es sich um einen Zufahrtsweg im Sinne der VSS-Norm SN 640 045 (Beschwerdeantwort Gemeinderat, S. 3 f.). Die Beschwerdeführer bestreiten, dass es sich um einen Zufahrtsweg handelt und bringen vor, die X-Strasse passe in keine Kategorie richtig hinein. Diesbezüglich ist ihnen zwar beizupflichten, dass es sich bei der X-Strasse um eine historisch gewachsene Altstadtgasse handelt (vgl. Beschwerde, S. 11) und die VSS-Normen erst viel später ausgearbeitet wurden. Mit Blick auf die in den VSS-Normen definierten Strassenkategorien lässt sich jedoch nicht ernsthaft in Frage stellen, dass die X-Strasse am ehesten dem Strassentyp Zufahrtsweg (d.h. der tiefsten Kategorie der Erschliessungsstrassen) zuzuordnen ist. Dies schon aufgrund der niedrigen Anzahl der zu erschliessenden Wohneinheiten, der geringen Fahrzeugfrequenzen, des Ausbaustandards (namentlich Breite) und des massgeblichen Grundbegegnungsfalls PW/Fahrrad (siehe im Übrigen oben). Die Beschwerdeführer bringen vor, bisher sei es kaum je zu West-Ost-Durchfahrten gekommen, nur vereinzelte Ortsunkundige seien in diese Richtung gefahren (vgl. Beschwerde, S. 8 f.); sie vertreten die Ansicht, die Begegnungsfälle zwischen Motorfahrzeugen würden mit den drei Längsparkfeldern nicht mehr "selten" sein, sondern regelmässig vorkommen (vgl. Beschwerde, S. 13). Dem ist entgegenzuhalten, dass sich mit den geplanten Längsparkfeldern am geltenden Verkehrsregime nichts ändert. In der X-Strasse war und ist der Verkehr in beide Richtungen gestattet, es darf von beiden Seiten zugefahren werden (siehe Erw. II/2.1). Auch wenn die ortskundigen Fahrzeuglenker die X-Strasse in aller Regel von Ost nach West befahren (wie die Beschwerdeführer festhalten), war es bereits bisher zulässig, die Strasse auch in der entgegengesetzten Richtung von West nach Ost zu befahren. Mit den geplanten drei Längsparkfeldern, welche aus Fahrtrichtung Westen angefahren werden müssen, dürfte sich die Wahrscheinlichkeit, dass es zu einem Begegnungsfall PW/PW kommt, im Vergleich zu heute allenfalls tatsächlich leicht erhöhen.

Dabei ist jedoch vor Augen zu halten, dass das Verkehrsaufkommen in der X-Strasse heute gering ist und – wie die kantonale Fachstelle einleuchtend und schlüssig festhielt (vgl. Vorakten, act. 78) – sich mit den drei privaten Längsparkfeldern nicht wesentlich erhöhen wird. Zum Begegnungsfall PW/PW wird es nur

- 11 - selten kommen. Die drei Längsparkfelder und der Umstand, dass diese von Westen her angefahren werden müssen, stellen auf jeden Fall keinen Grund dar, neu vom Grundbegegnungsfall PW/PW auszugehen. Der kantonalen Fachstelle ist deshalb beizupflichten, dass der in der Beschwerde geforderte Grundbegegnungsfall PW/PW nicht begründet ist (vgl. Beschwerdeantwortbeilage des BVU, S. 2). Die drei projektierten Längsparkfelder ändern schliesslich auch nichts daran, dass die X-Strasse (nach wie vor) dem Strassentyp Zufahrtsweg zuzuordnen ist, bei welchem Strassentyp vom Grundbegegnungsfall PW/Fahrrad auszugehen ist.

E. 3.4.3

Aus dem Grundbegegnungsfall lässt sich gestützt auf die VSS-Norm SN 640 201 das geometrische Normalprofil herleiten. Dieses ergibt sich aus der Grundabmessung, dem Bewegungsspielraum und dem Sicherheitszuschlag der einzelnen Fahrzeugtypen sowie dem Gegenverkehrszuschlag. Für Personenwagen beträgt die Grundabmessung (Breite) 1.80 m (VSS-Norm SN 640 201, Tabelle 1 sowie Anhang 1). Bei einer maximal zulässigen Geschwindigkeit von 20 km/h (Begegnungszone) beträgt sowohl der horizontale Bewegungsspielraum als auch der Gegenverkehrszuschlag 0 (VSS-Norm SN 640 201, Tabellen 2 und 5 sowie 6). Der horizontale Sicherheitszuschlag beträgt (auf jeder Seite des Fahrzeugs) 0.20 m (VSS-Norm SN 640 201, Tabellen 3 und 5). Im konkreten Fall beträgt das Lichtraumprofil für Personenwagen somit 2.20 m. Die Grundabmessung (Breite) für Fahrradfahrer (leichte Zweiräder) beträgt 0.60 m (VSS-Norm SN 640 201, Tabelle 1 sowie Anhang 1). Der horizontale Bewegungsspielraum beträgt (auf jeder Seite) 0.10 m (VSS-Norm SN 640 201, Tabelle 3) und der horizontale Sicherheitszuschlag (auf jeder Seite) 0.20 m (VSS-Norm SN 640 201, Tabelle 3). Ein Gegenverkehrszuschlag ist bei Fahrrädern nicht vorgesehen. Das Lichtraumprofil für Fahrradfahrer beträgt daher 1.20 m. Der Grundbegegnungsfall PW/Fahrrad erfordert somit eine Strassenbreite von 3.40 m (2.20 m + 1.20 m). Bei gegebener Seitenfreiheit kann auf die seitlichen Sicherheitszuschläge (0.20 m bei Personenwagen + 0.20 m bei Fahrrad) verzichtet werden (vgl. AGVE 2006, S. 481, Erw. 3c). Zum selben Schluss kam die kantonale Fachstelle: Sie hielt fest, beim Begegnungsfall PW/Fahrrad betrage die minimale Breite 3.00 m sofern die Seitenfreiheit gegeben sei; bei eingeschränkter Seitenfreiheit sei eine Breite von 3.40 m notwendig (Vorakten, act. 77).

- 12 -

E. 3.4.4.1

Das Ortsbild von Q. ist im Inventar der Schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) als Ortsbild von nationaler Bedeutung eingetragen (Art. 1 Abs. 1 der Verordnung über das Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz vom 13. November 2019 [VISOS; SR 451.12] i.V.m. Anhang 1, Nr. fff). Für das Gebiet 1 "Altstadt", in welchem die X-Strasse liegt, gilt das höchstmögliche Erhaltungsziel A. Erhaltungsziel A bedeutet: Erhalten der Substanz (alle Bauten, Anlageteile und Freiräume integral erhalten, störende Eingriffe beseitigen) (siehe Erläuterungen zum ISOS). Die X-Strasse wird grösstenteils durch Haus- und andere Mauern (insbesondere Stadtmauer) begrenzt. Bauliche

Veränderungen am Strassenraum (insbesondere Ausbauten) sind hier nicht möglich, weshalb – wie die kantonale Fachstelle einleuchtend darlegte – gegebenenfalls Zugeständnisse im Betrieb, d.h. insbesondere in den Begegnungsfällen zwischen den Verkehrsteilnehmern, nötig sind (Vorakten, act. 77). Dies wurde in der X-Strasse bereits bisher so gehandhabt, und es bestehen keine Anhaltspunkte, dass es im Rahmen eines Begegnungsfalls je zu ernsthaften Problemen, geschweige denn zu einem Unfall gekommen wäre. Die auf der privaten Parzelle Nr. aaa geplanten drei Längsparkfelder verändern auch die geometrischen Verhältnisse der im Gemeindegebrauch stehenden und öffentlich zugänglichen Gasse nicht (Vorakten, act. 78); der Ausbaustandard der X-Strasse bleibt wie er ist. Aufgrund der gegebenen Verhältnisse (Altstadtbebauung) kann der massgebende Grundbegegnungsfall PW/Fahrrad auf der X-Strasse nicht auf der gesamten Länge gewährleistet werden. Auf rund einem Drittel der X-Strasse (gut 30 m langes Teilstück nach der Einmündung H-Strasse/S.) ist der Grundbegegnungsfall nicht abgedeckt. Da das zu enge Teilstück jedoch von Westen bereits beim Einmünden von der H-Strasse/S. und von Osten kurz nach der Kurve des 90°-Winkels gut einsehbar und übersichtlich ist, kann frühzeitig erkannt werden, wenn sich ein Begegnungsfall abzeichnet und die Verkehrsteilnehmer können die Örtlichkeit für das Kreuzen situativ anpassen. Die X-Strasse liegt zudem in einer Begegnungszone, wo die Geschwindigkeit stark reduziert ist – gemäss Art. 22b Abs. 2 SSV beträgt die Höchstgeschwindigkeit zwar 20 km/h, gemäss Einschätzung sowohl der kantonalen Fachstelle als auch des Gemeinderats lassen die Platzverhältnisse indes eher nur Schritttempo zu (Vorakten, act. 77, 51) – und sich die Fahrzeuglenker gegenüber dem Langsamverkehr besonders defensiv und aufmerksam zu verhalten haben. Der Beurteilung der kantonalen Fachstelle, wonach in den wenigen Fällen eines Begegnungsfalls mit der entsprechenden Rücksichtnahme ein Kreuzen (wenn auch nicht durchgehend) problemlos möglich ist (vgl. Vorakten, act. 77, 78; Beschwerdeantwortbeilage des BVU, S. 2), erscheint unter Beachtung der örtlichen Verhältnisse sowie des Gesamtkontextes (insb. geringes Verkehrsaufkommen, stark reduzierte Geschwindigkeit, Begegnungszone) nachvollziehbar

- 13 - und schlüssig. Die Einschätzung entspricht auch der bundesgerichtlichen Rechtsprechung, wonach die Anwendung der VSS-Normen als Richtlinien (vgl. auch § 41 Abs. 1 Satz 1 BauV) im Einzelfall vor den allgemeinen Rechtsgrundsätzen, insbesondere vor dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit, standhalten müssen. Sie dürfen einer Entscheidung nicht unbescholten der konkreten Verhältnisse zugrunde gelegt werden (siehe Erw. II/3.3). Vorliegend wäre es mit dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit nicht vereinbar, wenn ungeachtet der konkreten Verhältnisse völlig starr und undifferenziert auf die Vorgaben der VSS-Norm abgestellt und gestützt darauf verneint würde, dass die X-Strasse dem Grundbegegnungsfall PW/Fahrrad genügt. Dies umso mehr, als der Begegnungsfall PW/Fahrrad bereits bisher der massgebliche Grundbegegnungsfall war und es dabei nie zu ernsthaften Problemen oder gar einem Unfall kam. Die drei Längsparkfelder (inkl. damit zusammenhängender Verkehr) führen somit nicht dazu, dass die X-Strasse dem Grundbegegnungsfall PW/Fahrrad nicht oder nicht mehr genügen würde.

E. 3.4.4.2

Der Begegnungsfall PW/PW bildet – wie dargelegt (Erw. II/3.4.2) – in der X-Strasse nicht den Grundbegegnungsfall. Kommt es dennoch zu einem solchen (seltenen) Begegnungsfall, so ist ein Kreuzen schwieriger, aber möglich. Der Begegnungsfall PW/PW erfordert gemäss VSS-Norm bei fehlender Seitenfreiheit eine Strassenbreite von 4.40 m (2.20 m + 2.20 m;

vgl. Erw. II/3.4.3). Ein Kreuzen zweiter PW ist vorliegend im Bedarfsfall ca. auf der Höhe der Parzelle Nr. eee problemlos möglich. Die Breite der X-Strasse beträgt hier rund 5 m und mehr. Soweit die kantonale Fachstelle von zwei Teilabschnitten spricht, in welchen ein Kreuzen zweier PW möglich ist oder – falls nötig – ermöglicht werden kann (Reduktion oder Aufhebung vermieteter Flächen auf dem öffentlichen Grund) (vgl. Beschwerdeantwortbeilage des BVU, S. 2), trifft zwar zu, dass die X-Strasse im (östlichen) Abschnitt entlang der Stadtmauer von den Dimensionen her ebenfalls genügend breit wäre, damit zwei PW kreuzen könnten. Ein Teil der X-Strasse ist dort aber als Aussenabstellbereich für ein Velogeschäft verpachtet (vgl. Duplik Gemeinderat, S. 2), weshalb ein Kreuzen in diesem Abschnitt (aktuell) kaum bzw. höchstens im östlichen Eingangsbereich der X-Strasse (siehe Plan "Querschnitt [GNP Gemäss Norm VSS 40 201]" vom 1. Oktober 2019" zu- trifft [in: Vorakten, act. 154 {kantonale Vorakten, Griff 3}]) denkbar ist. Bei Bedarf wäre es aber möglich, dass der Gemeinderat die auf der öffentlichen Strasse verpachtete Aufstellfläche für Reparaturvelos verlegen lässt (vgl. Duplik Gemeinderat, S. 2). Vorliegend steht eine solche Massnahme aber nicht zur Diskussion, da in der X-Strasse mit dem Begegnungsfall PW/PW ohnehin nur selten zu rechnen ist, im fraglichen Abschnitt entlang der Stadtmauer sogar noch weniger, da die von den Längsparkfeldern ausfahrenden Fahrzeuge in der Kurve des 90°-Winkels wenden und nach Westen weg-

- 14 - fahren können (siehe unten). Abgesehen davon räumen selbst die Beschwerdeführer ein, dass zwei PW in der Kurve kreuzen können, wenn sie kurz zurücksetzen und keine weiteren Hindernisse im Weg sind (vgl. Beschwerde, S. 24). Unabhängig davon ist daran zu erinnern, dass die drei geplanten Längsparkfelder zu keiner relevanten Änderung führen: Die X-Strasse wird bezüglich ihrer Geometrie nicht verändert. Das Verkehrsaufkommen wird auch bei Realisierung der drei geplanten Längsparkfelder gering bleiben, der Begegnungsfall PW/PW ist nur selten zu erwarten. Eine Zufahrt aus Westen war bereits bisher zulässig. Einfahrende Nutzer der geplanten Längsparkfelder werden von Westen her zudem nur bis auf die Höhe der Parzelle Nr. aaa fahren, wo sie parkieren. Aus den geplanten Längsparkfeldern wegfahrende Fahrzeuge können in der Kurve des 90°-Winkels wenden und in Richtung Westen die X-Strasse verlassen (zum Wenden/Wegfahren siehe sogleich Erw. II/3.4.5).

E. 3.4.5

Die Beschwerdeführer erachten ein Wendemanöver in der Kurve des 90°-Winkels als unzulässig, wobei sie sich auf Art. 17 Abs. 4 der Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 (VRV; SR 741.11) und Art. 36 Abs. 4 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01) berufen (Beschwerde, S. 22 f.; Replik, S. 13 ff.). Gemäss Art. 17 Abs. 4 VRV vermeidet es der Fahrer, das Fahrzeug auf der Fahrbahn zu wenden; an unübersichtlichen Stellen und bei dichtem Verkehr ist das Wenden untersagt. Art. 36 Abs. 4 SVG hält fest, dass der Fahrer, der sein Fahrzeug in den Verkehr einfügen, wenden oder rückwärts fahren will, andere Strassenbenützer nicht behindern darf; diese haben Vortritt. Im Rahmen der vorliegenden Beurteilung lässt sich der pauschale Einwand der Beschwerdeführer, wonach ein Wendemanöver auf der X-Strasse mit Art. 17 Abs. 4 VRV und Art. 36 Abs. 4 SVG nicht vereinbar sei, nicht halten. In der X-Strasse kann weder (pauschal) von dichtem Verkehr gesprochen werden, noch handelt es sich beim Bereich, in welchem das Wendemanöver stattfinden soll, (pauschal) um eine unübersichtliche Stelle. Ebenso wenig kann (pauschal) davon die Rede sein, andere Strassenbenützer würden

unzulässigerweise behindert. Ausweislich der Akten ist die X-Strasse eine wenig befahrene, schwach frequentierte Altstadtgasse. Mit den drei geplanten Längsparkfeldern wird das geringe Verkehrsaufkommen nicht wesentlich erhöht (siehe Erw. II/3.4.2). Wollen Fahrzeuge aus den projektierten Längsparkfeldern wegfahren, so können sie – was aufgrund der Dimensionen möglich ist – nach rund 30 m in der Kurve des 90°-Winkels auf der X-Strasse wenden (vgl. Schreiben der Stadtkanzlei vom 27. September 2019 inkl. Plan [in: Vorakten, act. 74 f. und 154 {kantonale Vorakten, Griff 3}; Vorakten, act. 79), um die Gasse in Richtung Westen zu verlassen. Das Wendemanöver setzt voraus, dass die erforderlichen Flächen verfügbar

- 15 - sind. Die kantonale Fachstelle hielt entsprechend korrekt fest, dass es in der Zuständigkeit der Stadt liege, für deren Freihaltung zu sorgen, sofern die Flächen nicht frei sind. Einen Wendehammer im klassischen Sinn benötige das Wendemanöver nicht (Vorakten, act. 79). Dass die Stadt für eine Freihaltung der Strassenfläche zu sorgen hat, ist dem Gemeinderat im Übrigen bewusst. So hielt er fest, dass es bei Bedarf auch möglich wäre, die auf der Strasse verpachtete Aufstellfläche für Reparaturvelos im östlichen Teil der X-Strasse (Abschnitt entlang der Stadtmauer) verlegen zu lassen (vgl. Duplik Gemeinderat, S. 2). Kommt dem ausfahrwilligen Fahrzeug beim Ausfahren aus dem Parkfeld bzw. vor dem Wenden ein Fahrzeug von Osten um die Kurve des 90°-Winkels entgegen, so kann sich das vom Parkfeld ausfahrende Fahrzeug entweder kurz zurück ins Parkfeld einordnen oder bis auf die Höhe der Parzelle Nr. eee fahren, damit das entgegenkommende Fahrzeug kreuzen kann. Ist das ausfahrwillige Fahrzeug dagegen bereits in der Kurve des 90°-Winkels am Wenden und fährt von Osten von der F-Strasse plötzlich ein Fahrzeuglenker in die X-Strasse ein, so ist für den einfahrenden Fahrzeuglenker das Fahrzeug, welches gerade wendet, problemlos sichtbar, da das Wendemanöver mitten in seinem Blickfeld stattfindet (siehe etwa Vorakten, act. 21 [rechtes Foto] und 75). Auch von einem von Westen in der X-Strasse heranfahrenden Fahrzeug (welches auf der Höhe der Parzelle Nr. eee gekreuzt werden könnte) wäre das Wendemanöver frühzeitig erkennbar. Von einer unübersichtlichen Situation lässt sich somit nicht sprechen. Der mit den örtlichen Verhältnissen vertraute Gemeinderat hielt im Übrigen ebenfalls fest, es bestehe weder dichter Verkehr noch könne von einer unübersichtlichen Wendestelle gesprochen werden. Ausserdem seien die notwendigen Sichtverhältnisse in Relation zu setzen zum Verkehrsregime: Es handle sich um eine Begegnungszone mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h; mehr als Schritttempo werde nicht gefahren. Die Fahrzeuglenker wüssten, dass sie auf Fussgänger und Fahrradfahrer Rücksicht nehmen müssten. Die Abwicklung des Verkehrs bzw. des täglichen Lebens allgemein verlange von allen Strassenbenützern ein angepasstes Verhalten, vorab von den Fahrzeuglenkern, aber auch von den Fussgängern und Fahrradfahrern (Vorakten, act. 51). Diese differenzierten und auf den konkreten Fall bezogenen Erörterungen treffen zu.

E. 3.4.6

Im Sinne eines Zwischenfazits lässt sich somit festhalten, dass die X-Strasse dem Grundbegegnungsfall PW/Fahrrad genügt und der seltene Begegnungsfall PW/PW – wenn auch eingeschränkt – möglich ist. Nachvollziehbar und schlüssig ist im Weiteren auch die Einschätzung der Vorinstanzen sowie der kantonalen Fachstelle, dass die aus den drei geplanten Längsparkfeldern ausfahrenden Fahrzeuge in der Kurve des 90°-Winkels wenden können (und dürfen), um in Richtung Westen wieder wegzufahren.

- 16 - 4.

E. 3.13

m auf der Höhe der nordwestlichen Ecke des Gebäudes Nr. bbb gemessen wurde, wo die X-Strasse enger ist als auf der Höhe der nordwestlichen Ecke des Parkfelds (siehe Vorakten, act. 154 [kommunale Vorakten, Griff 5]). In Richtung Osten verbreitert sich die X-Strasse entlang des westlichen Parkfelds bis auf rund 3.50 m Breite (auf der Höhe der nordöstlichen Ecke des Parkfelds). Die kantonale Fachstelle hält zur Breite der Fahrbahn fest, die in der VSS-Norm SN 640 291a ausgewiesene Fahrgassenbreite von 3.30 m diene dem rückwärtigen Einparkieren in ein Längsparkfeld. Es sei richtig, dass die angrenzende Breite entlang des westlichen Parkfelds auf rund der Hälfte des Parkfelds nicht gegeben sei.

- 20 - Zu beachten bleibe jedoch, dass bei rückwärtigem Einparkieren der westliche Bereich der "Fahrgasse" nicht beansprucht werde (Beschwerdeantwortbeilage des BVU, S. 2). Diese Beurteilung leuchtet ein. Dass etwa auf der Länge der westlichen Parkfeldhälfte die Fahrbahnbreite etwas enger als die 3.30 m wird, trifft zwar zu, behindert das rückwärtige Einparkmanöver indessen nicht. Dort wo das Manöver Platz benötigt, nämlich entlang der östlichen Parkfeldhälfte, ist die Breite von 3.30 m und mehr gewährleistet. Dass die Treppenstufe beim Eingang in das Gebäude Nr. sss (Parzelle Nr. ttt) das Einparkmanöver relevant behindern würde, ist im Übrigen ebenfalls nicht ersichtlich. Die Beschwerdeführer sind schliesslich der Ansicht, neben dem für das Manövrieren erforderlichen Raum von 3.30 m Breite müsse noch zusätzlich Platz für kreuzende Fussgänger oder Fahrradfahrer vorhanden sein. Solches sieht die VSS-Norm nicht vor. Fussgänger oder Fahrradfahrer können zeitlich vor- oder nach dem Manöver, welches einige Sekunden dauert, passieren. Auch aus der Vorgabe in der VSS-Norm, wonach auf Strassen mit einer Fahrbahnbreite von 5.00 m im Ausnahmefall Längsparkfelder angeordnet werden können, falls die Fahrbahn an beiden Rändern nicht durch Wände begrenzt ist (vgl. Beschwerde, S. 17; VSS-Norm SN 640 291a, Ziffer 11), lässt sich nichts zugunsten der Beschwerdeführer ableiten. Zum einen befinden sich die Längsparkfelder im vorliegenden Fall auf privatem Grund, zum andern sind die Hauswände auf der Länge sämtlicher Parkfelder weiter als 5.00 m auseinander.

E. 4

Mit Beschwerdeantwort vom 25. Juni 2021 beantragte der Gemeinderat Q.: 1. Die Beschwerde vom 17. Mai 2021 sei abzuweisen, soweit darauf eingetreten wird. 2. Unter den gesetzlichen Kosten- und Entschädigungsfolgen zu Lasten der Beschwerdeführer.

E. 4.1.1

Umstritten ist im Weiteren, ob die projektierten Parkfelder hinsichtlich ihrer Geometrie den rechtlichen Vorgaben entsprechen. Die Vorinstanz bejahte dies. Sie hielt fest, die kantonale Fachstelle habe für die Parkfelder zu Recht die Komfortstufe A berücksichtigt. Im Fachbericht werde auch nachvollziehbar dargelegt, dass die gesetzlichen Vorgaben an die Geometrie von Längsparkfeldern eingehalten würden. Es möge zwar sein, dass sehr breite Fahrzeuge auf dem Markt seien, dieser Umstand habe jedoch keinen Einfluss auf die Bewilligungsfähigkeit der Abstellplätze. Es liege an der Bauherrschaft bzw. der Gemeinde, für eine gesetzeskonforme Nutzung der Parkfelder zu sorgen bzw. zu verhindern, dass zu breite Fahrzeuge, welche in die X-Strasse ragten, abgestellt würden (vgl. angefochtener Entscheid, S. 16; Beschwerdeantwort BVU, S. 2).

E. 4.1.2

Die Beschwerdeführer bestreiten, dass die projektierten Parkfelder normkonform sind. Beim westlichsten Parkfeld würden die Anforderungen der Komfortstufe A nicht eingehalten, die Fahrgassenbreite unterschreite die gemäss VSS-Norm (SN 640 291a) erforderlichen 3.30 m. Ausserdem sei die Trapezform des westlichsten Parkfelds nicht korrekt, es handle sich um ein Randparkfeld Lr1 gemäss VSS-Norm und nicht um ein Parkfeld Lr2. Da die in der Norm vorgesehene gerade Einfahrt in das Parkfeld Lr1 nicht gewährleistet sei, erfordere das Parkfeld eine Länge von 5.70 m. Ausserdem sei hinlänglich bekannt, dass die Masse gemäss VSS-Norm SN 640 291a heute bei weitem nicht mehr ausreichend seien. Ein heutiges durchschnittliches Auto könne auf den vorgesehenen Parkfeldern nicht rechtskonform parkieren und werde aus den Parkfeldbegrenzungen in den öffentlichen Raum herausragen. Im Weiteren müsse in einer Strasse wie der X-Strasse mit den hier massgeblichen Begegnungsfällen zwingend neben dem für das Manövrieren erforderlichen Raum von 3.30 m Breite zusätzlicher Platz vorhanden sein, damit ein Fussgänger oder ein Velofahrer dicht an der Hauswand das Manöver ungefährdet kreuzen oder wenigstens abwarten könne. Auch diese Anforderung sei nicht erfüllt. Schliesslich vertreten die Beschwerdeführer die Auffassung, die angewandte Komfortstufe A sei falsch, richtigerweise müsse die Komfortstufe C angewandt werden, deren Anforderungen die Parkfelder nicht erfüllten (zum Ganzen: Beschwerde, S. 15 ff.; Replik, S. 9 ff.). In der Replik halten die Beschwerdeführer an der Beschwerde fest und machen überdies geltend, eine Verlängerung des westlichsten Parkfelds um 0.70 m (auf 5.70 m) sei unzulässig, da das Parkfeld mit der nordwestlichen Ecke über die Grundstücksgrenze hinaus auf den öffentlichen Grund ragen würde (Replik, S. 9 ff.).

- 17 -

E. 4.1.3

Sowohl der Gemeinderat als auch die Beschwerdegegner erachten die Beurteilung der Vorinstanz als richtig. Die Parkfelder seien genügend gross dimensioniert und zulässig. Es sei zu Recht die Komfortstufe A gewählt worden (Beschwerdeantwort Gemeinderat, S. 4 f.; Beschwerdeantwort Beschwerdegegner, S. 4 f., Duplik Gemeinderat, S. 2 f.).

E. 4.2.1

Die Parkierungs- und Verkehrsflächen müssen so ausgelegt sein, dass die Fahrzeuge der Benutzer und Besucher aufgenommen und die Anlieferung bewältigt werden können (§ 56 Abs. 1 Satz 1 BauG). Für die technische Gestaltung der Parkfelder und Verkehrsflächen gilt als Richtlinie die VSS-Norm SN 640 291a "Parkieren; Anordnung und Geometrie der Parkierungsanlagen" vom 1. Februar 2006 (§ 44 Abs. 1 BauV i.V.m. § 56 Abs. 5 BauG).

E. 4.2.2.1

Die VSS-Norm SN 640 291a differenziert zunächst zwei Komfortstufen für nicht öffentlich zugängliche (Komfortstufe A) und für öffentlich zugängliche (Komfortstufe B) Parkierungsanlagen für PW sowie eine für Lieferwagen (Komfortstufe C) (VSS-Norm SN 640 291a, Ziffer 5 und Tabelle 1). Die Geometrie der geplanten Parkfelder wurde auf die Komfortstufe A ausgelegt. Diese Komfortstufe (für PW, nicht öffentlich zugänglich) ist z.B. für Wohn- und Geschäftshäuser (Bewohner und Beschäftigte) massgebend (VSS-Norm SN 640 291a, Tabelle 1). Soweit die Beschwerdeführer behaupten, es müsse die Komfortstufe C angewandt werden, da sich die zur Liegenschaft gehörigen Parkfelder an der möglichen Nutzung, welche vorliegend Anlieferung und Kunden beinhalte, zu orientieren habe (vgl. Beschwerde, S. 20 f.), gehen sie fehl. Bei den geplanten Parkfeldern

handelt es sich nicht um Pflichtparkfelder (siehe Erw. II/6.2.2.2), weshalb die Beschwerdegegner in der Wahl der Komfortstufe grundsätzlich frei sind. Zudem leuchtet es mit der kantonalen Fachstelle (Vorakten, act. 79) ein, dass Komfortstufe A gewählt wurde, befindet sich in der Liegenschaft doch eine Wohnung und ein Wohnatelier/Loft-Atelier (Büro- oder Ateliernutzung) (vgl. Vorakten, act. 119, Beilage 12). Die Komfortstufe C bezieht sich dagegen auf Lieferwagen und andere Nutzungen (z.B. Gewerbebetriebe, Autovermietungen, Hotels, Sportplätze) (VSS-Norm SN 640 291a, Tabelle 1).

E. 4.2.2.2

Bei den drei geplanten Parkfeldern handelt es sich um Längsparkfelder auf privatem Grund neben der Fahrbahn (vgl. VSS-Norm SN 640 291a, Abbildung 1). Für Längsparkfelder der Komfortstufe A werden in der VSS-Norm SN 640 291a folgende minimale Abmessungen festgehalten: Länge eines Parkfelds 5.70 m (L), Länge eines Randparkfelds 5.00 m (Lr1) bzw. 6.70 m

- 18 - (Lr2; inkl. dreieckige 45°-Aussparung), Breite eines Parkfelds 1.90 m, Breite des Überhangstreifens 0.30 m, Breite der Fahrgasse 3.30 m (VSS-Norm SN 640 291a, Ziffer 11, Abbildung 5 und Tabelle 2). Dass das mittlere und das östlichste der geplanten Parkfelder den in der VSS-Norm definierten Dimensionen entsprechen, ist nicht umstritten. Streitig ist hingegen das westlichste Parkfeld. Entsprechend der VSS-Norm SN 640 291a müsste ein solches Parkfeld – jedenfalls auf den ersten Blick – eine Länge von 5.70 m (L) aufweisen (vgl. auch Beschwerdeantwortbeilage des BVU, S. 2; siehe auch Abbildung 1 in der von den Beschwerdeführern eingeholten Stellungnahme der E. vom 23. April 2021 [Beschwerdebeilage 3]), da in das Parkfeld rückwärts einparkiert werden muss. Die kantonale Fachstelle hält fest, die Platzverhältnisse liessen eine Verbreiterung des Parkfelds in der Länge auf 5.70 m jedoch problemlos zu, da die Grenze zur Nachbarparzelle Nr. 1200 noch rund 4 m weit entfernt liege und der Eingangsbereich zur Parzelle der Beschwerdegegner auch bei einer Vergrößerung des Parkfelds nach wie vor frei bleibe (Beschwerdeantwortbeilage des BVU, S. 2). Dazu gilt jedoch festzuhalten, dass der Grenzverlauf zwischen der X-Strasse und der Parzelle Nr. aaa ab dem Messpunkt auf der Grenze bei der nordwestlichen Ecke des westlichsten Parkfelds (siehe Katasterplan) in Richtung Westen allenfalls nicht exakt in derselben Gerade wie der von diesem Messpunkt in Richtung Osten verlaufende Grenzabschnitt und damit nicht genau parallel zum Gebäude Nr. bbb verläuft, sondern ab dem genannten Messpunkt in Richtung Westen geringfügig näher zum Gebäude hinführt (siehe A3-Kataster-Orientierungskopie vom 24. Februar 2020 [Beilage 20 zum Thema "YZ", in: Vorakten, act. 153]). Sollte diese Hypothese zutreffen, führte eine Verlängerung des westlichsten Parkfelds um 0.70 m auf 5.70 m – wie die Beschwerdeführer einräumen (Replik, S. 9 f.) – dazu, dass die nordwestliche Ecke des Parkfelds (wenn auch nur marginal) auf der X-Strasse zu liegen käme. Letzteres ist nicht anzustreben. Im konkreten Fall ist eine Verlängerung des genannten Parkfelds jedoch so oder anders nicht erforderlich: Das projektierte Parkfeld weist eine Länge von 5.00 m auf. Für einen parkierten PW genügt diese Länge (siehe Länge Lr1 in der VSS-Norm SN 640 291a, Abbildung 5 und Tabelle 2). Bei der geforderten zusätzlichen Länge von 0.70 m handelt es sich einzig und allein um Zusatzraum, welcher für das Manövrieren, namentlich die Einfahrt in das Parkfeld, benötigt wird. Da auf und hinter dem westlichsten Parkfeld jedoch genügend freier Raum vorhanden ist, um den PW mit einem konventionellen Manöver rückwärts (und anschliessend einige Dezimeter vorwärts) in das 5.00 m lange Parkfeld einzuordnen, erscheint die geplante Länge des westlichsten Parkfelds dennoch

haltbar und zulässig. Entscheidend ist letztlich einzig, dass die Endlage des PW innerhalb des 5.00 m langen Parkfelds ist, was hier problemlos möglich ist. Soweit die Beschwerdeführer rügen, ein heutiger durchschnittlicher PW könne auf den vorgesehenen Parkfeldern nicht rechtskonform parkieren,

- 19 - da die Fahrzeuge heute grösser seien als in der VSS-Norm SN 640 291a angenommen, kann ihnen nicht gefolgt werden. Zwar trifft es zu, dass PW heute teilweise grösser sind, als massgebliche Richtlinie für die Dimensionierung von Parkfeldern gilt jedoch nach wie vor die genannte VSS-Norm. Auch mit der am 1. November 2021 in Kraft getretenen Änderung der BauV (welche im konkreten Fall jedoch nicht anwendbar ist, Erw. I/3) wurde inhaltlich nichts geändert, die in der heutigen Fassung von § 44 Abs. 1 BauV genannte VSS-Norm 40 291a "Parkieren; Anordnung und Geometrie der Parkierungsanlagen" vom 31. März 2019 ist inhaltlich identisch mit der VSS-Norm SN 640 291a vom 1. Februar 2006. Die kantonale Fachstelle hält überdies zu Recht fest, die genannte VSS-Norm bezwecke eine betriebssichere Ausgestaltung der Parkfelder, welche Schäden an Fahrzeugen und Bauteilen vermeiden und eine angemessene Benutzerfreundlichkeit gewährleisten solle. Dass heute grössere PW zugelassen seien als in der Norm zugrunde gelegt worden sei, begründe indes keinen Anspruch auf maximal verfügbare Parkierungsflächen. Es liege in der Verantwortung der Fahrzeughalter, sich beim Erwerb grösserer bzw. breiterer Fahrzeuge den Konsequenzen hinsichtlich Parkierungsvorgängen bewusst zu sein (Beschwerdeantwortbeilage des BVU, S. 2). Diesen Ausführungen ist nichts hinzuzufügen. Bereits die Vorinstanz hielt im Übrigen fest, dass es an der Bauherrschaft oder gegebenenfalls der Gemeinde liegt, für eine gesetzeskonforme Nutzung der Parkfelder zu sorgen bzw. zu verhindern, dass zu breite Fahrzeuge, welche in die X-Strasse ragen, abgestellt werden (angefochtener Entscheid, S. 16). Die Beschwerdeführer beanstanden im Weiteren, die gemäss VSS-Norm 640 291a erforderliche minimale Fahrgassenbreite von 3.30 m sei entlang des westlichsten Parkfelds nicht gewährleistet. Es trifft zu, dass die Breite der Fahrgasse nicht auf der ganzen Länge des Parkfelds 3.30 m und mehr beträgt. An der engsten Stelle (auf der Höhe der nordwestlichen Ecke des Parkfelds) beträgt sie 3.13 m gemäss Handkorrektur auf dem Umgebungsplan 1:100 vom 15.07.2019 (in: Vorakten, act. 154 [kommunale Akten]; die Strassenbreite ist im Umgebungsplan nicht korrekt dargestellt, siehe im Vergleich dazu den Lageplan 1:250 vom 15.07.2019, welcher auf der Kartasterplankopie basiert, in: Vorakten, act. 154 [kommunale Akten]) bzw. etwas mehr, zumal bei der Messung vom 20. Januar 2020 die Breite von

E. 4.2.3

Die Dimensionen bzw. die Geometrie der geplanten Parkfelder – namentlich auch diejenigen des westlichsten Parkfelds – erweisen sich somit als rechtmässig. Das Beurteilungsergebnis der Vorinstanz ist auch in diesem Punkt zu schützen. 5. Zu den Ausführungen der Beschwerdeführer unter dem Titel "Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit" (vgl. Beschwerde, S. 21 ff.; Replik, S. 14 f.) kann auf die bereits gemachten Erwägungen verwiesen werden. Zudem ist daran zu erinnern, dass das Verkehrsaufkommen in der X-Strasse gering ist, die Geschwindigkeit stark reduziert und es sich um eine Begegnungszone handelt. Der Grundbegegnungsfall ist zudem PW/Fahrrad (wobei – aufgrund der geringen Fahrzeugfrequenz – auch dieser nur wenig vorkommen dürfte) und nicht PW/PW. Sofern sich die Benutzer der privaten Parkfelder sowie die übrigen Verkehrsteilnehmer korrekt und mit der erforderlichen Vorsicht verhalten (wovon ausgegangen werden darf), ist von keiner Gefährdung der Verkehrssicherheit auszugehen.

Der Vertreter der kantonalen Fachstelle war im Übrigen mehrfach vor Ort. Er hält fest, die hypothetisch geschilderten Situationen über mögliche Fahrmanöver und dadurch resultierende Gefährdungen oder Beeinträchtigungen deckten sich

- 21 - angesichts des effektiven Verkehrsaufkommens in der X-Strasse kaum mit den realen Verhältnissen (Beschwerdeantwortbeilage des BVU, S. 3). Auch der Gemeinderat, welcher mit den Verhältnissen vor Ort bestens vertraut ist, vertritt die Meinung, dass die Verkehrssicherheit nicht in Frage gestellt sei (vgl. Beschwerdeantwort Gemeinderat, S. 5).

E. 5

Am 3. September 2021 reichten die Beschwerdeführer eine Replik ein, in welcher sie an den Beschwerdeanträgen sinngemäss festhielten. Der Gemeinderat Q. erstattete daraufhin am 17. September 2021 eine Duplik. Mit Eingabe vom 11. Oktober 2021 reichten die Beschwerdeführer eine weitere Stellungnahme ein.

E. 6

Das Verwaltungsgericht hat den Fall am 28. März 2022 beraten und entschieden. Das Verwaltungsgericht zieht in Erwägung: I. 1. Gegen letztinstanzliche Entscheide der Verwaltungsbehörden ist die Verwaltungsgerichtsbeschwerde zulässig (§ 54 Abs. 1 des Gesetzes über die Verwaltungsrechtspflege vom 4. Dezember 2007 [Verwaltungsrechtspflegegesetz, VRPG; SAR 271.200]). Das gilt auch in Bausachen (§ 61 Abs. 3 der Bauverordnung vom 25. Mai 2011 [BauV; SAR 713.121]). Der angefochtene Entscheid des BVU ist verwaltungsintern letztinstanzlich (§ 61 Abs. 1 BauV und § 9 Abs. 1 i.V.m. § 13 Abs. 1 lit. a Ziffer 1 der Verordnung über die Delegation von Kompetenzen des Regierungsrats vom 10. April 2013 [Delegationsverordnung, DelV; SAR 153.113]). Das Verwaltungsgericht ist somit zuständig. 2. Mit der Verwaltungsgerichtsbeschwerde können die unrichtige oder unvollständige Feststellung des Sachverhalts sowie Rechtsverletzungen gerügt

- 5 - werden (§ 55 Abs. 1 VRPG). Eine Ermessenskontrolle ist dagegen ausgeschlossen (Umkehrschluss aus § 55 Abs. 3 VRPG). 3. Am 1. November 2021 traten die Änderungen vom 25. August 2021 der BauV in Kraft (AGS 2021/12-25). Gemäss § 63 Abs. 1 lit. a BauV werden Baugesuche, die im Zeitpunkt des Inkrafttretens der Änderung vom 25. August 2021 hängig sind, nach bisherigem Recht beurteilt, es sei denn, für die Gesuchstellenden ist eine Beurteilung nach neuem Recht günstiger. Im vorliegenden Fall ist eine Beurteilung nach neuem Recht nicht günstiger, da die in § 41 Abs. 1 und § 44 Abs. 1 BauV (neu) genannten und für die Beurteilung des Falles interessierenden Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS-Normen) inhaltlich identisch sind mit den VSS-Normen, welche im bisherigen Recht aufgeführt waren. Für die Beurteilung massgebend ist deshalb das bisherige Recht, d.h. die bis 31. Oktober 2021 in Kraft gewesene Fassung der BauV. II. 1. 1.1. Die Beschwerdeführer bringen vor, die Vorinstanz habe die Begründungspflicht und damit das rechtliche Gehör (Art. 29 Abs. 2 der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999 [BV; SR 101]) verletzt, indem sie sich mit den Einwänden der Beschwerdeführer nicht auseinandergesetzt habe. Namentlich sei die Vorinstanz auf die Hinweise der Beschwerdeführer, wonach das Mindestmass der Fahrgassenbreite am westlichsten Parkplatz unterschritten und auch die geometrische Form dieses Parkplatzes falsch sei, nicht eingegangen. Da im angefochtenen Entscheid etliche relevante Vorbringen überhaupt nicht aufgegriffen worden seien und das Nichtaufgreifen auch nicht begründet

worden sei, sei eine sachgerechte Auseinandersetzung mit dem Entscheid grossteils nicht möglich (vgl. Beschwerde, S. 6 ff.; Replik, S. 3 f.). 1.2. Aus dem Anspruch auf rechtliches Gehör gemäss Art. 29 Abs. 2 BV folgt die grundsätzliche Pflicht der Behörden, ihre Entscheide zu begründen. Die Begründung muss kurz die wesentlichen Überlegungen nennen, von denen sich die Behörde hat leiten lassen und auf die sich ihr Entscheid stützt, damit der Betroffene ihn sachgerecht anfechten kann. Nicht erforderlich ist hingegen, dass sich der Entscheid mit allen Parteistandpunkten einlässlich auseinandersetzt und jedes einzelne Vorbringen ausdrücklich widerlegt (vgl. BGE 146 II 335, Erw. 5.1; 145 III 324, Erw. 6.1; 142 II 49, Erw. 9.2; 137 II 266, Erw. 3.2; 136 I 229, Erw. 5.2).

- 6 - 1.3. Die Vorinstanz legte im angefochtenen Entscheid eingehend dar, weshalb sie die Zu- und Wegfahrt sowie die Geometrie der geplanten Längsparkfelder als genügend beurteilte und weshalb sie die Voraussetzungen für die Erteilung einer erleichterten Ausnahmegewilligung gemäss § 67a BauG als erfüllt einstufte. Bei ihrer Beurteilung stellte sie wesentlich auf den ausführlichen Bericht der kantonalen Fachstelle (BVU, Abteilung Verkehr) vom 2. Dezember 2020 ab, den sie als schlüssig einstufte. Sie machte jedoch auch eigene Überlegungen, wobei sie sich mit den wesentlichen Anliegen der Beschwerdeführer befasste, wie sich dem angefochtenen Entscheid entnehmen lässt (siehe angefochtener Entscheid, S. 14 ff.). Dass sich die Vorinstanz mit den Vorbringen der Beschwerdeführer "mit keinem Wort" auseinandergesetzt hat (vgl. Beschwerde, S. 6), trifft nicht zu. Eine Gehörsverletzung liegt im Übrigen auch dahingehend nicht vor, dass die Vorinstanz nicht jedwelches Argument, welches die Beschwerdeführer in ihren äusserst umfangreichen, insgesamt über 85 Seiten umfassenden Rechtschriften vortrugen, im Einzelnen abhandelte. Letztendlich genügt es, wenn sich die Entscheidungsinstanz mit den wesentlichen Anliegen der Beschwerdeführer auseinandersetzt und sich aus dem angefochtenen Entscheid ergibt, von welchen Überlegungen sich die Vorinstanz leiten liess und auf die sich ihr Entscheid stützt. Diesen Anforderungen genügt der vorinstanzliche Entscheid. Die Beschwerdeführer haben den Entscheid denn auch verstanden und es war ihnen problemlos möglich, ihn sachgerecht und umfassend anzufechten, wie die 34-seitigen Ausführungen in der Beschwerde zeigen. Entgegen dem Vorhalt der Beschwerdeführer lässt sich der Vorinstanz nicht vorwerfen, den Entscheid unzureichend begründet zu haben. Eine Verletzung des rechtlichen Gehörs liegt nicht vor. 2. 2.1. Die X-Strasse liegt in der Altstadt von Q. Sie ist ca. 95 m lang mit einem 90°-Winkel. Seitlich wird sie grösstenteils von den Häusern bzw. von Mauern begrenzt (Ausnahmen bei Parzellen Nr. ccc und Nr. aaa). Auf einer Länge von ca. 35 m weist die X-Strasse eine Breite von 5.00 m oder mehr auf. An der engsten Stelle ist sie gemäss Akten 2.97 m breit (vgl. Vorakten, act. 77, 154 [kommunale Akten, Griff 5]), wobei die Beschwerdeführer von 2.88 m sprechen (Beschwerde, S. 8). Die X-Strasse liegt in einer Begegnungszone (Höchstgeschwindigkeit 20 km/h; Vortritt für Fussgänger und fahrzeugähnliche Geräte [vgl. Art. 22b der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 [SSV; SR 741.21]), der Verkehr ist überdies in beide Richtungen gestattet, d.h. die Zufahrt ist sowohl von der H-Strasse als auch von der F-Strasse her zulässig (vgl. Vorakten, act. 77; Beschwerdeantwort Gemeinderat, S. 3). An den Eingängen zur X-Strasse sind – sowohl ab der H-Strasse als auch ab der F-Strasse – keine weiteren Signalisationen mit verkehrsbeschränkendem Charakter vorhanden (Vorakten, act. 77). Auf

- 7 - die Einführung eines Einbahnregimes hat der Gemeinderat trotz Interventionen – auch und insbesondere der Beschwerdeführer – verzichtet (Beschwerdeantwort

Gemeinderat, S. 3). 2.2. Die auf der Parzelle Nr. aaa geplanten drei Längsparkfelder sollen direkt an die X-Strasse (Parzelle Nr. ddd) angrenzen und entlang dieser zu liegen kommen. Im vorgesehenen Bereich besteht zwischen der X-Strasse und dem auf der Parzelle Nr. aaa befindlichen Gebäude Nr. bbb ein Abstand von 2.20 m. Die Breite der projektierten Parkfelder beträgt 1.90 m, die Länge 5.00 m für das östliche (Rand-)Parkfeld, 5.70 m für das mittlere Parkfeld und 5.00 m für das westliche (Rand-)Parkfeld, wobei bei den Randparkfeldern für die Parkmanöver jeweils zusätzlich eine drei-eckige Aussparung mit einer Länge von 1.70 m (entlang der X-Strasse) vorgesehen ist. Zwischen den Parkfeldern und dem Gebäude Nr. bbb verbleibt ein Raum von 0.30 m (vgl. zum Ganzen Lageplan 1:250 vom 15.07.2019 und Umgebungsplan 1:100 vom 15.07.2019, in: Vorakten, act. 154 [kommunale Akten]). Gemäss Baubewilligung dürfen die drei geplanten Längsparkfelder nur aus Fahrtrichtung Westen angefahren werden (Baubewilligung, Auflage Ziffer 2.1 [in: Vorakten, act. 154 {kommunale Akten, Griff 2}]; siehe auch oben lit. A). 3.

E. 6.1.1

Da die drei geplanten Längsparkfelder unmittelbar entlang der Strasse liegen, halten sie den in Q. gegenüber Gemeindestrassen geltenden Strassenabstand von 4 m nicht ein (vgl. § 111 Abs. 1 lit. a und Abs. 2 BauG i.V.m. Bau- und Nutzungsordnung Q. vom _____ [BNO]; Vorakten, act. 34). Sie sind deshalb auf eine Ausnahmegewilligung gemäss § 67a BauG oder § 67 BauG angewiesen. Die Vorinstanz erachtete die Voraussetzungen für eine erleichterte Ausnahmegewilligung nach § 67a BauG als erfüllt. Die Parkfelder stufte sie als untergeordnete Baute i.S.v. § 67a BauG ein. Sie könnten ohne nennenswerten Aufwand und Kosten aufgehoben werden. Die drei Parkfelder führten auch nicht zu einer Gefährdung der Verkehrssicherheit. Die Verkehrssicherheit stehe einer Anwendung von § 67a BauG nicht entgegen (vgl. angefochtener Entscheid, S. 18 f.).

E. 6.1.2

Die Beschwerdeführer bringen dagegen vor, selbst wenn eine Ausnahmegewilligung zulässig wäre, wäre diese zu weitgehend gewährt worden. Die Verhältnisse seien ohnehin schon (zu) eng, weshalb zwingend ein gewisser Sicherheitsabstand zum Strassenrand hätte eingehalten werden müssen. Die Erstellung der Parkfelder bis an den Rand führe dazu, dass die Aussenspiegel zwingend in den öffentlichen Raum ragten, auch sei die Sicherheit der Fahrradfahrer gefährdet. Weiter sei zu beachten, dass es sich bei den Parkfeldern um zu Unrecht noch nicht gebaute Pflichtparkfelder handle. Die Bauherrschaft habe aufzuzeigen und die Behörden hätten abzuklären, ob es sich bei den drei Parkfeldern um Pflichtparkfelder handle oder nicht. Es sei auch nicht an den Beschwerdeführern nachzuweisen, ob jemals eine Ersatzabgabe bezahlt worden sei. Die erforderliche Sachverhaltsabklärung sei im vorliegenden Verfahren nachzuholen. Weiter bestreiten die Beschwerdeführer, dass es sich um eine untergeordnete Klein- und Anbaute i.S.v. § 67a BauG handle, da seitens der Bauherrschaft mit erheblichem Widerstand gerechnet werden müsste, wenn die Parkfelder entfernt werden müssten. Gegen eine erleichterte Ausnahmegewilligung sprächen auch die überwiegenden öffentlichen Interessen der Verkehrssicherheit sowie das Interesse an der Einführung eines Einbahnregimes (Beschwerde, S. 27 ff.; ferner: Replik, S. 25).

- 22 -

E. 6.1.3

Der Gemeinderat und die Beschwerdegegner teilen die Ansicht der Vorinstanz. Es handle sich nicht um Pflichtparkfelder; diese Frage sei bereits im Baubewilligungsentscheid vom 4. Juli 2016 rechtskräftig entschieden worden. Überwiegende Interessen der Verkehrssicherheit sowie der Einführung eines Einbahnregimes stünden nicht entgegen (vgl. Beschwerdeantwort Gemeinderat, S. 5 ff.; Beschwerdeantwort Beschwerdegegner, S. 6 ff.).

E. 6.2.1

Für untergeordnete Bauten und Anlagen wie namentlich Klein- und Anbauten kann nach § 67a BauG eine erleichterte Ausnahmegewilligung betreffend Abstände gegenüber Strassen oder Baulinien erteilt werden, sofern kein überwiegendes, aktuelles öffentliches Interesse entgegensteht (§ 67a Abs. 1 BauG). Die Bauten und Anlagen, die gestützt auf diese Bestimmung bewilligt worden sind, müssen vom Eigentümer auf erstmalige Aufforderung hin sowie auf eigene Kosten und entschädigungslos entfernt oder versetzt werden, wenn die überwiegenden Interessen eines öffentlichen Werkes es erfordern. In der Baubewilligung ist dies zur Auflage zu machen (§ 67a Abs. 2 BauG).

E. 6.2.2.1

Voraussetzung für eine erleichterte Ausnahmegewilligung im Unterabstand von Strassen oder Baulinien ist nach § 67a BauG somit zunächst das Vorliegen einer "untergeordneten" Baute oder Anlage. Als Beispiel von untergeordneten Bauten erwähnt das Gesetz Klein- und Anbauten. Der Begriff der Klein- und Anbaute taucht auch in § 18 ABauV auf. Zwar regelt diese Vorschrift den Grenz- und Gebäudeabstand von Klein- und Anbauten, es ist jedoch anzunehmen, dass der Gesetzgeber diese Definition vor Augen hatte, als er in § 67a BauG den gleichlautenden Begriff der Klein- und Anbaute übernommen hat. Aufgrund der bloss beispielhaften Erwähnung der Klein- und Anbauten steht vorab fest, dass auch andere Bauten und Anlagen "untergeordnet" sein können (vgl. AGVE 2011, S. 141, Erw. 3.1.1). Wie den Materialien zu § 67a BauG zu entnehmen ist, kommt eine erleichterte Ausnahmegewilligung nur bei Bagatellbauten in Betracht, die sich im Falle eines Strassenausbaus mit wenig Aufwand entfernen lassen, wie z.B. Reklametafeln, Schaukästen, Gerätehäuschen oder Autounterstände (Botschaft des Regierungsrats des Kantons Aargau an den Grossen Rat vom 5. Dezember 2007 zur Teilrevision des Baugesetzes, 07.314 [nachfolgend: Botschaft 07.314], S. 89). Ob sich eine Baute oder Anlage noch als "untergeordnet" im Sinne von § 67a Abs. 1 BauG bezeichnen lässt, richtet sich somit nach dem Aufwand, der bei einer späteren Beseitigung nach § 67a

- 23 - Abs. 2 BauG anfallen. Die Erfahrung lehrt, dass Beseitigungsaufforderungen, selbst wenn sie aufgrund eines Reverses erfolgen, meistens nicht widerstandslos befolgt werden. Das gilt insbesondere dann, wenn erhebliche wirtschaftliche Interessen im Spiel sind (vgl. AGVE 2006, S. 159, Erw. 2.3.4). Je aufwändiger die spätere Beseitigung ist, desto eher ist mit Widerstand des Eigentümers zu rechnen, weshalb es sachgerecht erscheint, eine erleichterte Ausnahmegewilligung nach § 67a BauG nur dann zu erteilen, wenn sich die Baute oder Anlage mit wenig Aufwand beseitigen lässt (AGVE 2011, S. 141, Erw. 3.1.1; AGVE 2010, S. 165, Erw. 3.1).

E. 6.2.2.2

Das Verwaltungsgericht hat bereits mehrfach festgehalten, dass im Rahmen von § 67a BauG Pflichtparkfelder und andere betriebswichtige Bauten nur zugelassen werden könnten, wenn im Fall eines erforderlichen Abbruchs eine Ersatzlösung garantiert sei. Sei

bei Pflichtparkfeldern oder an- deren betriebswichtigen Bauten keine Ersatzlösung garantiert, könne nicht von untergeordneten Bauten und Anlagen im Sinne von § 67a BauG ge- sprochen werden, weshalb solche Bauten und Anlagen einer erleichterten Ausnahmebewilligung nicht zugänglich seien (vgl. Entscheide des Verwal- tungsgerichts WBE.2015.502 / WBE.2015.503 vom 17. August 2016, Erw. II/3.3.4.2, WBE.2013.537 vom 19. September 2014, Erw. II/3.3.2, WBE.2010.383 vom 15. Dezember 2011, Erw. II/4.6.2, WBE.2007.390 vom 29. November 2010, Erw. II/3.1; siehe auch Botschaft 07.314, S. 89). Soweit die Beschwerdeführer vorbringen, bei den drei geplanten Parkfel- dern handle es sich um Pflichtparkfelder, kann ihnen nicht gefolgt werden. Die Pflichtparkfeldfrage wurde zu Recht im Rahmen des Baubewilligungs- verfahrens betreffend den Umbau und die Umnutzung der Liegenschaft X- Strasse rrr beurteilt. Wären zu wenig Pflichtparkfelder vorhanden gewesen, hätte die Baubewilligung nicht erteilt werden können oder es hätte von der Parkfelderstellungspflicht befreit werden müssen (siehe § 55 BauG). Ein solcher Fall lag jedoch nicht vor: Der Gemeinderat gelangte in der Baube- willigung vom 4. Juli 2016 zum Schluss, die neue Nutzung als Wohnbaute mit einer Wohnung und einem Wohnatelier führe zu keiner Mehrnutzung und es müssten somit keine zusätzlichen Pflichtparkfelder nachgewiesen werden (vgl. Beschwerdeantwortbeilage 3 der Beschwerdegegner, S. 6). Gegen die Baubewilligung führten die heutigen Beschwerdeführer zwar Be- schwerde beim BVU. Sie wehrten sich jedoch einzig gegen ein im Bauge- such vorgesehene Senkrechtparkfeld für Kleinwagen neben dem Hauszu- gang. Dabei handelte es sich nicht um ein Pflichtparkfeld. Die eigentliche Umnutzung und den (Pflicht-)Parkfeldbedarf beanstandeten die heutigen Beschwerdeführer nicht (siehe Beschwerdeantwort Gemeinderat, S. 5 f.; Beschwerdeantwort Beschwerdegegner, S 7; Zwischenentscheid des BVU BVURA.16.545 vom 15. September 2016, S. 3 "[...] Es handelt sich dabei nicht um einen Pflichtparkplatz. [...]" [Beschwerdeantwortbeilage 4 der Be-

- 24 - schwerdegegner]). Die Pflichtparkfeldfrage wurde im Rahmen des Baube- willigungsverfahrens betreffend den Umbau und die Umnutzung in ein Wohnhaus mit Wohnatelier im Erdgeschoss somit abschliessend beurteilt. Im vorliegenden Verfahren kann darauf nicht zurückgekommen werden. Bei den drei neu geplanten Längsparkfeldern, welche Gegenstand des vor- liegenden Baugesuchs bilden, handelt es sich nicht um Pflichtparkfelder. Nicht Gegenstand ist im vorliegenden Verfahren im Übrigen die Frage nach dem Standort vorhandener Pflichtparkfelder bzw. ob jemals Ersatzabgaben bezahlt wurden.

E. 6.2.2.3

Sowohl die Erstellung als auch eine allfällige Beseitigung der drei geplanten Längsparkfelder ist nicht mit nennenswertem Aufwand und Kosten verbun- den (im Wesentlichen dürfte es lediglich um eine Markierung am Boden gehen). Angesichts des geringen Aufwands, der mit einer Entfernung ver- bunden wäre, steht ausser Frage, dass es sich bei den Längsparkfeldern – welche keine Pflichtparkfelder sind – um eine untergeordnete Baute im Sinne von § 67a BauG handelt. Dies schon vor dem Hintergrund, dass ge- mäss Botschaft 07.314 u.a. sogar Gerätehäuschen und Autounterstände als Bagatellbauten, die sich mit wenig Aufwand entfernen lassen, bezeich- net werden. Für die vorliegenden Parkfelder muss dies umso mehr gelten. Die Beschwerdeführer bringen vor, die Bauherrschaft werde sich gegen eine Entfernung "mit allen ihr zur Verfügung stehenden Mitteln" wehren, weil sie andernfalls an einem anderen Ort Parkfelder dauerhaft mieten

oder kaufen müsste (vgl. Beschwerde, S. 30). Ob und inwieweit sich die Bauherrschafft gegen eine Aufhebung wehren würde, ist letztlich eine Mutmassung. Dass allenfalls mit gewissem Widerstand gerechnet werden muss, ändert im Rahmen der vorliegenden Beurteilung auf jeden Fall nichts daran, dass die drei geplanten Längsparkfelder als Bagatellbaute, die sich mit geringem Aufwand beseitigen lässt, und damit als untergeordnete Baute im Sinne von § 67a BauG zu qualifizieren sind.

E. 6.2.3.1

Nach dem Wortlaut von § 67a BauG genügt es, dass es sich um eine untergeordnete Baute oder Anlage handelt und der Strassenabstands- oder Baulinienunterschreitung "kein überwiegendes aktuelles öffentliches Interesse" entgegensteht. Gemäss Rechtsprechung ist damit gemeint, dass der Strassenabstand bzw. die Baulinie zur Zeit keinen überwiegenden, aktuellen öffentlichen Interessen dient (vgl. zum Ganzen AGVE 2011, S. 141, Erw. 3.2.1).

E. 6.2.3.2

Soweit die Beschwerdeführer der Ansicht sind, den drei geplanten Parkfeldern stünden überwiegende Interessen der Verkehrssicherheit entgegen,

- 25 - trifft dies nicht zu. Wie in den gemachten Erwägungen bereits dargelegt gefährden die drei geplanten Längsparkfelder die Verkehrssicherheit nicht. Dieser Auffassung sind auch die kantonale Fachstelle und der mit den örtlichen Verhältnissen vertraute Gemeinderat. Ebenfalls nicht stichhaltig ist das Argument, den geplanten Parkfeldern stehe das öffentliche Interesse an der Einführung des Einbahnregimes entgegen. Ein Einbahnregime besteht nicht (vgl. Beschwerdeantwort Gemeinderat, S. 7; Vorakten, act. 77). Dass ein solches in absehbarer Zeit eingeführt werden soll, ist ebenfalls nicht ersichtlich. Von einem entgegenstehenden überwiegenden, aktuellen öffentlichen Interesse kann keine Rede sein.

E. 6.2.4

Die vom Gemeinderat erteilte erleichterte Ausnahmegewilligung (§ 67a BauG) für die Unterschreitung des Strassenabstands erweist sich somit als rechtmässig. Die Vorinstanz hat die erleichterte Ausnahmegewilligung zu Recht geschützt. Die Beschwerde ist auch in diesem Punkt unbegründet.

E. 7.1

Die Beschwerdeführer beantragen die Durchführung eines Augenscheins vor Ort inkl. Nachstellung verschiedener Fahrmanöver (Ein- und Ausfahrten in die X-Strasse, Wendemanöver) sowie Begegnungssituationen mit zwei durchschnittlich grossen PKW (Mittelklassewagen) und je 1-2 Fussgängern und Velofahrenden (Beschwerde, S. 3 [Prozessantrag]). Überdies verlangen sie eine Verkehrszählung (vgl. Beschwerde, S. 9 f.) sowie Abklärungen zur Frage der Pflichtparkfelder (Beschwerde, S. 29).

E. 7.2

Auf die Abnahme beantragter Beweise kann verzichtet werden, wenn sich das Gericht aufgrund bereits abgenommener Beweise seine Überzeugung gebildet hat und ohne Willkür annehmen kann, seine Überzeugung werde durch weitere Beweiserhebungen nicht geändert (vgl. zur sog. antizipierten oder vorweggenommenen Beweiswürdigung statt vieler: BGE 141 I 60, Erw. 3.3; 136 I 229, Erw. 5.3; 134 I 140, Erw. 5.3). Mit den bei den Akten liegenden Plan- und weiteren Unterlagen, namentlich den zahlreichen Fotos, können die örtlichen Verhältnisse gut nachvollzogen werden. Einen Augenschein vor Ort bedarf es

nicht. Für die Fallbeurteilung ist auch nicht erforderlich, dass diverse Fahrmanöver und Begegnungssituationen nachgestellt werden. Dass Wendemanöver möglich sind, ist in den Akten ausgewiesen (siehe Erw. II/3.4.5 mit Hinweisen), gestützt auf die Akten ist auch eine Beurteilung der Begegnungsfälle möglich (siehe Erw. II/3.4.4 mit Hinweisen). Ebenso ist die Einschätzung der kantonalen Fachstelle, deren Vertreter mehrfach vor Ort war, nachvollziehbar und schlüssig. Nicht notwendig ist im Weiteren eine Verkehrszählung; davon

- 26 - wären keine neuen, entscheiderelevanten Ergebnisse zu erwarten. Wie bereits in Erw. II/6.2.2.2 festgehalten, sind im Übrigen auch keine Abklärungen zur Frage der Pflichtparkfelder erforderlich. Auf die Abnahme der beantragten Beweismittel kann verzichtet werden.

E. 8

Zusammenfassend ist die Beschwerde vollumfänglich abzuweisen. III. 1. 1.1. Im Beschwerdeverfahren werden die Verfahrenskosten in der Regel nach Massgabe des Unterliegens und Obsiegens der Parteien verlegt. Den Behörden werden Verfahrenskosten nur auferlegt, wenn sie schwerwiegende Verfahrensmängel begangen oder willkürlich entschieden haben (§ 31 Abs. 2 VRPG). 1.2. Da die Beschwerdeführer unterliegen und kein Grund gemäss § 31 Abs. 2 Satz 2 VRPG vorliegt, haben sie Beschwerdeführer die verwaltungsgerichtlichen Verfahrenskosten zu bezahlen. 2. 2.1. Im Beschwerdeverfahren werden die Parteikosten in der Regel nach Massgabe des Unterliegens und Obsiegens auf die Parteien verlegt (§ 32 Abs. 2 VRPG). 2.2. Da die Beschwerdeführer unterliegen haben sie den obsiegenden Beschwerdegegnern (Parteistellung gemäss § 13 Abs. 2 lit. b i.V.m. Abs. 1 lit. a VPRG) sowie dem Gemeinderat (Parteistellung gemäss § 13 Abs. 2 lit. f VRPG) die verwaltungsgerichtlichen Parteikosten zu ersetzen (§ 32 Abs. 2 i.V.m. § 29 VRPG). 2.3. Die Höhe der Parteientschädigung richtet sich nach Massgabe des Dekrets über die Entschädigung der Anwälte vom 10. November 1987 (Anwaltstarif; SAR 291.150 [nachfolgend: AnwT]) (§ 1 Abs. 1 AnwT). Die Entschädigung in Verwaltungssachen bestimmt sich nach den §§ 8a ff. AnwT. In vermögensrechtlichen Streitsachen bemisst sich die Entschädigung nach dem gemäss § 4 AnwT berechneten Streitwert. Innerhalb der vorgesehenen Rahmenbeträge richtet sich die Entschädigung nach dem mutmasslichen Aufwand des Anwaltes, nach der Bedeutung und der Schwierigkeit des Falles (§ 8a Abs. 2 AnwT). Die Entschädigung wird als Gesamtbetrag festgesetzt. Auslagen und Mehrwertsteuer sind darin enthalten (§ 8c AnwT).

- 27 - In Bausachen geht das Verwaltungsgericht praxisgemäss von einer vermögensrechtlichen Streitsache aus, wobei der Streitwert in der Regel 10 % der Bausumme beträgt (vgl. AGVE 1992, S. 397, Erw. 2a; 1989, S. 283, Erw. 2a/aa; 1983, S. 249, Erw. 4a). Der Streitwert ist vorliegend marginal, zumal die Parkfelder im Wesentlichen aus einer Markierung bestehen. Für die Festlegung der Parteikosten ist deshalb § 8a Abs. 1 lit. a Ziffer 1 AnwT massgebend, welche Bestimmung für Streitwerte bis Fr. 20'000.00 einen Rahmen für die Entschädigung von Fr. 600.00 bis Fr. 4'000.00 vorsieht. Der Streitwert liegt zwar im unteren Bereich des Rahmens (bis Fr. 20'000.00), die Bedeutung des Falles ist jedoch als mittel einzustufen. Ebenso war die Schwierigkeit des Falles mittel. Der Aufwand sowohl für den Anwalt der Beschwerdegegner als auch denjenigen des Gemeinderats ist insgesamt als überdurchschnittlich einzustufen, was v.a. auf die umfangreichen Rechtsschriften der Beschwerdeführer zurückzuführen ist, mit denen sich die Gegenseiten zu befassen hatten. Unter Berücksichtigung von Bedeutung, Schwierigkeit und Aufwand

erscheint sowohl für die Beschwer- degegner als auch den Gemeinderat eine
Parteientschädigung von Fr. 3'000.00 sachgerecht. Das Verwaltungsgericht erkennt:

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte
Originaltext. Quellen-URL siehe oben.