

# **AG\_VERWALTUNGSGERICHT WBE.2023.318 vom 4. November 2024**

AG Verwaltungsgericht, 2024-11-04, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ag\\_verwaltungsgericht\\_WBE.2023.318](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ag_verwaltungsgericht_WBE.2023.318)

FR: AG\_VERWALTUNGSGERICHT WBE.2023.318 du 4 novembre 2024

IT: AG\_VERWALTUNGSGERICHT WBE.2023.318 del 4 novembre 2024

## **Erwägungen**

### **E. 3**

Mit Beschwerdeantwort vom 30. Oktober 2023 beantragte die B.\_\_\_\_\_ AG: 1. Die Beschwerde vom 21. September 2023 sei abzuweisen. 2. Unter den gesetzlichen Kosten- und Entschädigungsfolgen zu Lasten der Beschwerdeführerin.

#### **E. 3.1**

Gemäss § 55 Abs. 1 BauG ("Pflicht zur Erstellung von Parkfeldern") sind bei Erstellung und eingreifender Umgestaltung, Erweiterung oder Zweck-änderung von Bauten und Anlagen genügend Parkfelder für die Fahrzeu-ge der Benutzer und Besucher sowie die erforderlichen Verkehrsflächen für den Zubringerdienst zu schaffen. Nach § 56 Abs. 1 BauG ("Parkfelder-anzahl und Gestaltung") müssen die Parkierungs- und Verkehrsflächen so ausgelegt sein, dass die Fahrzeuge der Benutzer und der Besucher auf-genommen und die Anlieferung bewältigt werden können. Dabei sind die Grösse der Bauten und Anlagen, die Art ihrer Benutzung, die Erschlies-sung durch öffentliche Verkehrsmittel und den Langsamverkehr sowie die Möglichkeiten, andere Parkierungsflächen zu benutzen, zu berücksichti-gen. § 56 Abs. 5 BauG bestimmt, dass der Regierungsrat die Anzahl der Parkfelder, die Bauweise und technische Gestaltung von Parkierungsan-lagen und Verkehrsflächen sowie die Ausnahmen regelt; im einzelnen Fall werden Anzahl und Gestaltung vom Gemeinderat festgelegt. Gemäss § 43 BauV ("Parkfelderzahl [§ 56 BauG]") gilt für die Berechnung der Parkfelderzahl von Personenwagen die Norm VSS 40 281 "Parkieren; Angebot an Parkfeldern für Personenwagen" vom 31. März 2019 (die Norm ist identisch mit der VSS-Norm SN 640 281 vom 1. Februar 2006). Das vereinfachte Verfahren gemäss der Norm findet Anwendung für a) Wohnnutzungen, b) übrige Nutzungen, wenn das Parkfelderangebot nicht mehr als 300 oder das motorisierte Individualverkehrsaufkommen (MIV-Aufkommen) nicht mehr als 1'500 Fahrten pro Tag (im Durchschnitt über die Betriebstage; Zu- und Wegfahrt zählen als zwei Fahrten) beträgt (Abs. 1). In allen anderen Fällen ermittelt die Bauherrschaft die Anzahl Parkfelder sowie die dadurch erzeugten Fahrten nach dem detaillierten Verfahren gemäss der Norm oder nach vergleichbaren Berechnungs- grundlagen, wie z.B. nachweislichen Erfahrungswerten (Abs. 2). Die Bau- und Nutzungsordnung (BNO) der Stadt Q.\_\_\_\_\_ äussert sich schliesslich in § 61 zur "Begrenzung, Bewirtschaftung und Anordnung von Parkfeldern". Demnach richtet sich die Berechnung der notwendigen Parkfelder nach den kantonalen Vorschriften (Abs. 1). Ist das vereinfachte Verfahren gemäss der VSS-Norm SN 640 281 (heute: VSS-Norm 40 281) anzuwenden, ist das minimal und das maximal erforderliche Parkfelder- Angebot für die Bewohner, das Personal und die Kunden/Besucher ge- mäss Anhang IV der BNO zu ermitteln. Gemäss Plan in Anhang IV BNO

- 9 - befindet sich die Parzelle Nr. aaa im Gebiet des Standort-Typs B. Hier- nach sind für die Kunden/Besucher 40 - 60 % und für das Personal 20 - 40 % des Richtwerts gemäss VSS-Norm SN 640 281 (heute: VSS- Norm 40 281) zu erstellen.

### **E. 3.2**

Für den geplanten B.\_\_\_\_-Lebensmittelmarkt mit einer Verkaufsfläche von 326.64 m<sup>2</sup> sind 17 Parkfelder (davon 15 für die Kunden/Besucher und 2 für die Mitarbeiter) vorgesehen (Erw. II/1.1). Die Beschwerdeführerin bezweifelt, dass diese Anzahl ausreicht und stellt in Abrede, dass der Parkfeldbedarf im konkreten Fall im vereinfachten Verfahren nach VSS- Norm SN 40 281 ermittelt werden darf. Ob das vereinfachte oder das detaillierte Verfahren anzuwenden ist, ist gestützt auf eine erste Abschätzung des erforderlichen Parkfelderangebots und des zu erwartenden MIV- Aufkommens zu beurteilen (vgl. auch Ziffer 7 der VSS-Norm SN 40 281). Angesichts der bescheidenen Filialgrösse kann nicht von einem Bedarf von mehr als 300 Parkfeldern ausgegangen werden. Zu prüfen ist, ob mit einem motorisierten Verkehrsaufkommen von mehr als 1'500 Fahrten pro Tag zu rechnen ist. Die Vorinstanz führte korrekt aus, dass für Vorhaben, die ein motorisiertes Verkehrsaufkommen von mehr als 1'500 Fahrten pro Tag erwarten lassen, grundsätzlich ein Kapazitätsnachweis zu erstellen ist (vgl. § 46 Abs. 1 BauV; angefochtener Entscheid, S. 6; Empfehlungen "Kapazitätsnachweis, § 46 " des BVU vom August 2011, S. 9 [Vorakten, act. 18]). Für Vorhaben von weniger als 1'500 Fahrten sind gewisse Abklärungen aber dennoch vorzunehmen (vgl. Vorakten, act. 18). Im konkreten Fall wurde das Verkehrsaufkommen im Kapazitätsnachweis vom 31. März 2021 nach der Norm VSS 640 283 "Parkieren; Verkehrsauf- kommen von Parkierungsanlagen von Nicht-Wohnnutzungen" ermittelt. Anhand der Norm kann das Verkehrsaufkommen eines Vorhabens als Grundlage für die Ermittlung der Auswirkungen auf die Umwelt oder die Beurteilung der Leistungsfähigkeit des umliegenden Strassennetzes grob abgeschätzt werden. Das Verkehrsaufkommen kann entweder anhand der Nutzungseinheit oder des Parkfelderangebots hergeleitet werden. In der Regel sollen beide Berechnungen erfolgen und die Wahl des Ver- kehrsaufkommens begründet werden (vgl. Vorakten, act. 147). Im Kapazi- tätsnachweis wurde die Anzahl Fahrten pro Tag anhand des Parkfelder- angebots eruiert. Dabei wurde der Mittelwert pro Parkfeld (14.3 PW- Fahrten pro Tag) bei 14 Parkfeldern berücksichtigt, was 200 Fahrten pro Tag bzw. 42 Fahrten in der Abendspitze ergab (Vorakten, act. 43). Da im Baugesuch indes 15 Parkfelder ausgewiesen sind, ergeben sich bei kor- rekter Betrachtung 214 Fahrten pro Tag bzw. 45 in der Abendspitze. Eine Berechnung nach der Nutzungseinheit (Verkaufsfläche von 326.64 m<sup>2</sup>) wurde – wie das BVU, Abteilung Verkehr, als kantonale Fachstelle in ihrer Stellungnahme vom 5. August 2022 ausführte (Vorakten, act. 146 f.) – nicht vorgenommen. Eine Berechnung nach Nutzungseinheit ergibt ge-

- 10 - mäss BVU, Abteilung Verkehr, ca. 280 Fahrten pro Tag, was immer noch weit unter den 1'500 Fahrten pro Tag liegt (Vorakten, act. 146 f.). Da das Bauvorhaben ein motorisiertes Verkehrsaufkommen von deutlich weniger als 1'500 Fahrzeugen pro Tag (im Durchschnitt über die Betriebstage; Zu- und Wegfahrt zählen als zwei Fahrten) erwarten lässt, wurde für die Er- mittlung der Anzahl Parkfelder zu Recht das vereinfachte Verfahren an- gewandt. Diese Ansicht teilt explizit auch das BVU, Abteilung Verkehr (Vorakten, act. 146 f.). Soweit die Beschwerdeführerin argumentiert, es sei mit 1'025 bzw. 1'440 Fahrten pro Tag oder sogar von deutlich mehr als 10'000 Fahrten pro Woche zu rechnen (vgl. Beschwerde, S. 5, 6), sind die Ausführungen mit der Vorinstanz (vgl. angefochtener

Entscheid, S. 6) nicht plausibel. Dass die Bauherrschaft im Einwendungsverfahren ausführte, sie rechne mit einer Kundenfrequenz von ca. 3'000 Kunden pro Woche (Stellungnahme vom 25. Januar 2021 zur Einwendung, S. 2), ist überholt und beruht noch nicht auf dem später angefertigten Kapazitätsnachweis vom 31. März 2021. Die angenommenen 3'000 Kunden stützte sich auch nicht auf anderweitig nachvollziehbar hergeleitete Zahlen. Im Gegensatz dazu ergibt die Ermittlung des Verkehrsaufkommens nach der VSS-Norm ein klares Ergebnis, führt doch sowohl die Berechnung anhand des Parkfelderangebots als auch diejenige anhand der Nutzungseinheit gemäss der kantonalen Fachstelle (BVU, Abteilung Verkehr) zum eindeutigen Schluss, dass mit einem motorisierten Verkehrsaufkommen von weit weniger als 1'500 Fahrten pro Tag auszugehen ist.

### **E. 3.3**

Gestützt auf die VSS-Norm 40 281 ist im Rahmen des vereinfachten Verfahrens bei der B.\_\_\_\_-Filiale von einer "übrigen Nutzung", konkret einem kundenintensiven Verkaufsgeschäft (Lebensmittelgeschäft), auszugehen. Gemäss der VSS-Norm beträgt der Richtwert für das Parkfelderangebot pro 100 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche 8.0 für Kunden/Besucher und 2.0 für Personal (Ziffer 10 und Tabelle 1 der VSS-Norm 40 281). Bei einer Verkaufsfläche von 326.64 m<sup>2</sup> ergibt dies einen Richtwert von 26.13 Parkfeldern für Kunden/Besucher und 6.53 Parkfeldern für Mitarbeiter. Für die Kunden/Besucher sind 40 - 60 % und für das Personal 20 - 40 % des Richtwerts zu erstellen (Erw. II/3.1; Standort-Typ B gemäss Plan in Anhang IV BNO). Demnach sind für die Kunden/Besucher 10.45 - 15.68 und für das Personal 1.31 - 2.61 Parkfelder zur Verfügung zu stellen. Total beträgt das Minimum somit (aufgerundet) 12 und das Maximum 19 Parkfelder (siehe auch Vorakten, act. 59 f.). Mit den vorgesehenen

### **E. 4**

Mit Beschwerdeantwort vom 22. November 2023 beantragte der Rechtsdienst des Regierungsrats namens des Regierungsrats, die Beschwerde sei kostenfällig abzuweisen.

#### **E. 4.1**

Gemäss § 46 BauV ("Baureife [§ 32 BauG]") hat die Bauherrschaft für Bauvorhaben, die ein motorisiertes Verkehrsaufkommen von mehr als 1'500 Fahrten pro Tag (im Durchschnitt über die Betriebstage; Zu- und Wegfahrt zählen als zwei Fahrten) erwarten lassen, den Nachweis zu erbringen, dass die Kapazitäten des Strassennetzes ausreichen (Abs. 1). Als Grundlage für den Nachweis dienen Erfahrungswerte, erhobene Verkehrsdaten oder die Verkehrsdaten des periodisch aktualisierten kantonalen Verkehrsmodells, das auf den Siedlungsdaten, dem Verkehrsangebot und den Gesetzmässigkeiten des Mobilitätsverhaltens beruht (Abs. 2) Massnahmen zur Begrenzung des Verkehrsaufkommens des Bauprojekts sind verbindlich zu regeln (Abs. 3).

#### **E. 4.2**

Wie bereits erörtert, liegt das bezüglich der B.\_\_\_\_-Filiale (allein) zu erwartende motorisierte Verkehrsaufkommen weit unter den 1'500 Fahrten pro Tag (im Durchschnitt über die Betriebstage; Zu- und Wegfahrt zählen als zwei Fahrten) (Erw. II/3.2; Vorakten, act. 146 f.), welche für einen Nachweis der Strassenkapazität grundsätzlich notwendig wären. Ein Kapazitätsnachweis wurde aber dennoch erstellt. Darin wurden die Leistungsberechnungen anhand der VSS-Norm SN 640 022 "Leistungsfähigkeit, Verkehrsqualität, Belastbarkeit" sowie mit dem Programm O.\_\_\_\_ vorgenommen. Es wurde erläutert, die Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs müsse mindestens auf Stufe "D"

sein. Die Berechnungen hätten ergeben, dass die Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs heute "B" betrage. Zukünftig – ohne und mit dem B. \_\_\_\_\_ – liege die Qualitätsstufe bei "C" und sei nur unwesentlich schlechter als im Istzustand. Ausfahrende Fahrzeuge hätten eine Wartezeit von etwa 15.5 Sekunden. Die Qualitätsstufe "C" bedeute eine mittlere Wartedauer von 15 – 25 Sekunden (vgl. Vorakten, act. 44 f.). Das BVU, Abteilung Verkehr, erörterte zum Kapazitätsnachweis, den Unterlagen lasse sich nicht entnehmen, wann und über welchen Zeitraum die Ermittlung der Fahrten durch den Verkehrsplaner vorgenommen worden sei. Bei der detaillierten Prüfung des Kapazitätsnachweises sei festgestellt worden, dass bei der Verkehrserzeugung (Anhang 1) nebst der Garage D. \_\_\_\_\_, die E. \_\_\_\_\_, F. \_\_\_\_\_, Betriebe und 1'300 m<sup>2</sup> Gewerbefläche aufgeführt seien. Es sei nicht klar, ob mit den Betrieben und der Gewerbefläche sämtliche in der Einwendung (richtig wohl: Beschwerde) genannten Betriebe berücksichtigt worden seien, weshalb die tatsächliche Verkehrsbelastung möglicherweise etwas abweichen könne. Auch seien nur 14 statt – wie im Baugesuch ausgewiesen – 15 Parkfelder der Beschwerdegegnerin berücksichtigt worden. Die Qualitätsstufe des Verkehrsknotens (Einmündung Kyyy) betrage gemäss Verkehrsgutachten heute "B" und solle sich künftig ohne und mit der Nutzung des B. \_\_\_\_\_ auf die Qualitätsstufe "C" verschlechtern. Die Quali-

- 12 - tatsstufe "C" bedeute eine mittlere Wartezeit von 15 - 25 Sekunden. Auch wenn die Annahmen des Verkehrsplaners bei der Berechnung des Fahrtenaufkommens nicht ganz korrekt wären, weil nicht sämtliche Betriebe berücksichtigt wurden, würde sich dies aber kaum derart auf die Qualitätsstufe des Verkehrsknotens auswirken, dass dieser als ungenügend (Qualitätsstufe "E"; mittlere Wartezeit > 45 Sekunden) einzustufen wäre (Vorakten, act. 146). Die Schlussfolgerung des BVU, Abteilung Verkehr, erscheint mit der Vorinstanz einleuchtend und schlüssig. Auch wenn im Kapazitätsnachweis möglicherweise nicht sämtliche vorhandenen Betriebe in die Berechnung einfließen (und die Verkehrsbelastung entsprechend evtl. etwas höher ist), wirkt sich dies nicht entscheidend auf die Qualitätsstufe des Verkehrsknotens aus. Entgegen der Ansicht der Beschwerdeführerin ist die Anzahl Parkfelder für die geplante B. \_\_\_\_\_-Filiale zudem – wie bereits erörtert – sehr wohl genügend (Erw. II/3.3). Die ermittelte Qualitätsstufe "C" mit einer mittleren Wartezeit von 15 - 25 Sekunden erscheint mit der Vorinstanz ausreichend. Es ist im Übrigen auch nicht so, dass die kantonale Fachstelle (BVU, Abteilung Verkehr) den Kapazitätsnachweis ungeprüft bestätigt hätte. Vielmehr hat sie diesen objektiv und sachbezogen überprüft. Die kritisierten Punkte erwiesen sich nicht als derart gravierend, dass die im Kapazitätsnachweis ermittelte Qualitätsstufe "C" nicht mehr korrekt wäre. Das Verwaltungsgericht hat keinen Anlass, von der Beurteilung des BVU, Abteilung Verkehr, abzuweichen. Triftige Gründe, wonach dieses den Kapazitätsnachweis nicht sorgfältig und umfassend geprüft hätte und ihre Schlussfolgerungen falsch wären, bestehen nicht (siehe etwa BGE 142 II 451, Erw. 4.5.1; 133 II 35, Erw. 5.5.2; 131 II 680, Erw. 2.3.2; 125 II 591, Erw. 8a). 5.

## **E. 5**

In ihrer Replik vom 31. Januar 2024 hielt die Beschwerdeführerin an den Anträgen der Beschwerde fest.

### **E. 5.1**

Voraussetzung einer Baubewilligung ist, dass die Bauten und Anlagen dem Zweck der Nutzungszone entsprechen und das Land erschlossen ist (Art. 22 Abs. 2 des Bundesgesetzes

vom 22. Juni 1979 über die Raum- planung [Raumplanungsgesetz, RPG; SR 700]). Zur Erschliessung im bundesrechtlichen Sinn zählt die Gesamtheit aller Einrichtungen, die notwendig sind, damit ein Grundstück zonen- und bauordnungsgerecht genutzt werden kann. Land ist erschlossen, wenn u.a. eine für die betreffende Nutzung hinreichende Zufahrt besteht (Art. 19 Abs. 1 RPG). Das Erfordernis der Zufahrt ist primär verkehrs-, gesundheits- und feuer- polizeilich motiviert und soll die Zugänglichkeit sowohl für die Benutzer der Bauten als auch für Fahrzeuge der öffentlichen Dienste (Feuerwehr, Krankenwagen, Kehrriemabfuhr, Elektrizitäts- und Wasserwerke etc.) gewährleisten (statt vieler: Urteile des Bundesgerichts 1C\_446/2022 vom 23. August 2023, Erw. 4, 1C\_158/2022 vom 20. Dezember 2022,

- 13 - Erw. 3.1, je mit Hinweisen; siehe auch Aargauische Gerichts- und Verwaltungsentscheide [AGVE] 2009, S. 156, Erw. 3.2). Die Zufahrt muss die Verkehrssicherheit aller Benutzer, insbesondere der Fussgänger gewährleisten. Bundesrechtlich wird damit jedoch keine Zufahrt verlangt, welche den Idealvorstellungen entspricht. Vielmehr genügt im Sinne einer Minimalanforderung eine Zufahrt, welche die Benutzer der Baute und die übrigen Nutzer öffentlicher Strassen keinen übermässigen Gefahren aussetzt (Urteile des Bundesgerichts 1C\_158/2022 vom 20. Dezember 2022, Erw. 3.1, 1C\_319/2021 vom 8. April 2022, Erw. 2.1). Was als hinreichende Zufahrt gilt, hängt namentlich von der beanspruchten Nutzung des Grundstücks sowie den massgeblichen örtlichen Umständen des Einzelfalles ab, bei deren Beurteilung den kantonalen und kommunalen Behörden ein erhebliches Ermessen zusteht (Urteile des Bundesgerichts 1C\_446/2022 vom 17. August 2023, Erw. 4, 1C\_158/2022 vom 20. Dezember 2022, Erw. 3.1, 1C\_471/2020 vom 19. Mai 2021, Erw. 3.1). Entgegen dem ersten Anschein bleibt der Begriff der "Zufahrt" nicht von vornherein auf Strassen beschränkt, denn dem Sinne nach verlangt der Gesetzgeber die Sicherstellung einer (genügenden) Zugänglichkeit des für die Nutzung beanspruchten Grundstücks durch Strassen, Wege oder andere Einrichtungen (WALDMANN/HÄNNI, Raumplanungsgesetz, 2006, N. 20 zu Art. 19; ferner auch Urteil des Bundesgerichts 1C\_425/2021 vom

### **E. 5.2.1**

§ 41 Abs. 1 lit. f BauV nennt als Richtlinie die VSS-Norm SN 640 070 "Fussgängerverkehr; Grundnorm" vom Dezember 2008. Das BVU, Abteilungsverkehr, hielt unter Bezugnahme zu dieser Norm fest, dass sich die Attraktivität von Netzen und Anlagen für den Fussgängerverkehr u.a. aus der Teilanforderung der direkten Linienführung ergebe und die direkte Verbindung zwischen Quellen und Zielen anzustreben sei. Die Verbindungen des Fusswegnetzes sollen möglichst geringe Umwegfaktoren aufweisen und die Minimalanforderung an die Sicherheit nicht unterschreiten. Dabei sind mögliche Anpassungen von bestehenden Verkehrsanlagen zu berücksichtigen. Jede erzwungene Abweichung von der direkten (Luftlinien-)Verbindung zu einem Ziel sei ein Umweg. Das Verhältnis der tatsächlichen Gehdistanz zur direkten Verbindung werde als Umwegfaktor bezeichnet. Die Akzeptanz von Umwegen sei abhängig vom Verkehrszweck, von der gesamten Gehdistanz und bei Querungen auch von der Verkehrsdichte des zu querenden Stroms. Von den meisten Benutzergruppen werde ein Umwegfaktor um die 1.2 noch akzeptiert (Vorakten, act. 146; siehe auch VSS-Norm SN 640 070, namentlich Ziffern 18, 18.3, 20, 21, 23, 27; Vorakten, act. 146).

### **E. 5.2.2**

Die Parzelle Nr. aaa befindet sich in der öV-Gütekategorie B (vgl. Aargau- isches Geographisches Informationssystem [AGIS], Karte "öV-Güte- klassen"; Vorakten, act. 146), womit sie mit dem öffentlichen Verkehr gut erreichbar ist. Die beiden öV-Haltestellen "Y.\_\_\_\_\_, V.\_\_\_\_\_" und "Y.\_\_\_\_\_, Sportanlage Z.\_\_\_\_\_" befinden sich ca. 130 m bzw. 160 m (Luftlinie) von der geplanten B.\_\_\_\_\_-Filiale entfernt. Gemäss den Bauge- suchsunterlagen erfolgt die Fussgängererschliessung von der öV-Halte- stelle "Y.\_\_\_\_\_, V.\_\_\_\_\_" via Fussgängerunterführung der Kxxx – QQ- Strasse – Fussgängerunterführung der Kyyy / öV-Haltestelle "Y.\_\_\_\_\_, Sportanlage Z.\_\_\_\_\_" – parallel entlang der Kyyy (Fussweg) bis auf Höhe des geplanten B.\_\_\_\_\_, wo die Kyyy oberirdisch gequert werden muss. Dies ergibt ab der öV-Haltestelle "Y.\_\_\_\_\_, V.\_\_\_\_\_" eine Fusswegdis- tanz von ca. 415 m (vgl. Vorakten, act. 67, 146; angefochtener Entscheid, S. 9). Wie oben dargelegt, wird von den meisten Benutzergruppen ein Umweg- faktor um die 1.2 noch akzeptiert. Die Fusswegverbindung von der öV- Haltestelle "Y.\_\_\_\_\_, V.\_\_\_\_\_" zur geplanten B.\_\_\_\_\_-Filiale weist jedoch einen Umwegfaktor von 2.6 auf, der deutlich über 1.2 liegt. Wird der Um- wegfaktor zu hoch, sinken die Akzeptanz und der Benutzungsgrad einer Anlage bzw. steigt die Anzahl der Regelmissachtungen (vgl. VSS-Norm SN 640 070, Ziffer 18.3). Grundlage für die Fusswegnetze sind die Wunschlinien. Sie zeigen auf, welche Ziele und Quellen miteinander zu verbinden sind (VSS-Norm SN 640 070, Ziffer 27.1; Vorakten, act. 146).

- 15 - Vor diesem Hintergrund wies die kantonale Fachstelle einleuchtend da- rauf hin, dass von der öV-Haltestelle "Y.\_\_\_\_\_, V.\_\_\_\_\_" die Wunschlinie zur geplanten B.\_\_\_\_\_-Filiale entlang der Kxxx und dem entsprechenden Trampelpfad (der jedoch keine bewilligte und zulässige Erschliessung darstellt) verlaufen dürfte. Ab der öV-Haltestelle "Y.\_\_\_\_\_, V.\_\_\_\_\_" müsste die Fussgängererschliessung entsprechend entlang der Kxxx zur Parzelle Nr. aaa erfolgen. Dies würde jedoch den Bau der notwendigen Verkehrsinfrastruktur (Gehweg) entlang der stark befahrenen Kxxx (Hauptverkehrsstrasse [HVS] mit einem durchschnittlichen täglichen Ver- kehr [DTV] von 12'326 Fahrzeugen [Jahr 2023], siehe AGIS-Karte "Ver- kehrszählungen") bedingen. Dass die Fussgänger den in den Bauge- suchsunterlagen vorgesehenen langen Umweg – der zudem durch zwei Unterführungen (Kxxx und Kyyy) führt und bei dem die vielbefahrene Kyyy (HVS mit einem DTV von 9'451 [Jahr 2023], vgl. AGIS-Karte "Verkehr- zählungen"; die signalisierte Höchstgeschwindigkeit beträgt zudem 60 km/h) auch oberirdisch (ohne Fussgängerstreifen und/oder Mittelinsel sowie ohne Beleuchtung) gequert werden muss – annehmen werden, er- scheint nach dem Gesagten äusserst zweifelhaft. Dies sieht auch das BVU, Abteilung Verkehr, als kantonale Fachstelle so, kam sie doch eben- falls zum Schluss, bei der Fussgängererschliessung, insbesondere ab der öV-Haltestelle "Y.\_\_\_\_\_, V.\_\_\_\_\_" bestünden gewisse Defizite. Diese entspreche nicht der Wunschlinie, weise eine langen Umweg auf, welcher kaum angenommen werde und entspreche somit nicht der entsprechen- den Norm (vgl. Vorakten, act. 146, 179 f.). Soweit die Vorinstanz auf § 41 Abs. 1 BauV und den Richtliniencharakter der VSS-Normen hinweist und ausführt, bei der Beurteilung der hinrei- chenden Fussgängererschliessung und der Verkehrssicherheit seien die konkreten Umstände bzw. die Verhältnisse im Einzelfall zu berücksichti- gen (angefochtener Entscheid, S. 9), trifft dies zwar zu. Die Vorinstanz legt jedoch nicht weiter dar, weshalb Fussgänger ab der öV-Haltestelle "Y.\_\_\_\_\_, V.\_\_\_\_\_" bzw. den dort liegenden/anschliessenden Wohnquar- tieren den langen und wenig attraktiven Umweg dennoch akzeptieren und bevorzugen werden, um zur B.\_\_\_\_\_-Filiale zu gelangen. Auch der Stadt- rat äussert sich dazu nicht. Seitens der Stadt wurde in der Stellungnahme vom 11.

November 2021 (3. Unterlagenergänzung) immerhin festgehalten, aus ihrer Sicht fehle im Vernehmlassungsplan "S-Strasse N.\_\_\_\_ - Z.\_\_\_\_" vom 18. Dezember 2017 die Fussgängerverbindung der Parzelle auf der Seite der Kantonsstrasse Kxxx, was (inkl. Querung) ins Projekt des Kreisels aufgenommen werden müsste (vgl. Vorakten, act. 81 und 86). Ob eine Fussgängerverbindung entlang der Kxxx jemals erstellt wird, um von der öV-Haltestelle "Y.\_\_\_\_, V.\_\_\_\_" bzw. den dort liegenden/anschliessenden Wohnquartieren zur Parzelle Nr. aaa zu gelangen, ist jedoch völlig unbestimmt. Aktuell ist ein solcher Ausbau nicht absehbar.

- 16 -

### **E. 5.3.1**

Hinsichtlich der bestehenden Fussgängererschliessung führte die Stadt Q.\_\_\_\_ am 11. November 2021 (3. Unterlagenergänzung) aus, diese führe entlang der Kantonsstrasse Kyyy zur Parzelle Nr. aaa. Die Kantonsstrasse werde dabei oberirdisch im Randbereich der Liegenschaftseinfahrt überquert. Diese Erschliessung sei mit einem geschotterten Durchgang ausgeführt und eine Holzlatte des Zauns sei entfernt worden. Man gehe davon aus, dass diese bestehende, durch den Kanton erstellte Erschliessung den technisch notwendigen Erfordernissen entspreche. Diese Fussgängererschliessung sei im Zuge des Neubaus der Autogarage D.\_\_\_\_ im Jahre 2010 vom Kanton erstellt worden und sei offensichtlich ausreichend. Sie sei seither nicht verändert worden. Bis zum Umbau der Kyyy (neuer Kiesel) werde vorgeschlagen, als zusätzliche Massnahme und zur Verbesserung der Erkennbarkeit der Fussgängerführung im Einmündungsbereich der Grundstückszufahrt eine Fussgänger-Bodenmarkierung anzubringen. Es sei wichtig, dass während des Umbaus der Kantonsstrasse Kyyy die Erschliessung für Fussgänger und Velos weiterhin in dieser Form gewährleistet bleibe. Im Rahmen der Erstellung des neuen Kreisels sei eine Fussgängerführung von der Bushaltestelle ("Y.\_\_\_\_, Sportanlage Z.\_\_\_\_") bis zum vorliegenden Bauvorhaben (Parzellen Nrn. fff bis aaa) geplant. Die Fussgängererschliessung sei damit zukünftig sichergestellt (Vorakten, act. 86 f.). Die Abteilung Tiefbau und die Abteilung für Baubewilligungen des BVU konnten der Ansicht der Stadt Q.\_\_\_\_ indes nicht folgen. Es bestünden weiterhin verkehrssicherheitsrelevante Defizite, welche auch mit einer einfachen Bodenmarkierung im Einmündungsbereich der Grundstückszufahrt nicht behoben werden könnten. Mit einer solchen Markierung wäre wohl eher das Gegenteil der Fall, da sich die Fussgänger so in falscher Sicherheit wähnen würden. Bei der bestehenden Fussgängererschliessung handle es sich nicht um eine offizielle und genehmigte Erschliessung, sofern überhaupt davon gesprochen werden könne. Dies zeige auch der Ausbaustandard mit einem einfachen Schotterweg, welcher zudem kaum ersichtlich wäre, würde nicht noch eine Querlatte des Holzzauns fehlen. Zudem werde dieser (angesichts der bestehenden Nutzungen auf den Parzellen Nrn. aaa und ccc) zurzeit kaum benötigt bzw. in Anspruch genommen. Er habe bislang lediglich für ein paar wenige Fussgängerüberquerungen gedient. Für die nun anzunehmende Fussgängerfrequentierung sei dies jedoch sicherlich nicht vorgesehen und aus Sicht der Verkehrssicherheit auch nicht mehr vertretbar. Auch mit den vorgeschlagenen Massnahmen könne dem Bauvorhaben in der vorliegenden Form noch keine Zustimmung in Aussicht gestellt werden. Der vorhandene, provisorische und wenig frequentierte Schotterweg könnte aufgehoben und der Holzlattenzaun wieder ergänzt werden. Hinsichtlich des von der Stadt Q.\_\_\_\_ erwähnten kantonalen Bauprojekts, mit dem entlang der Kyyy

- 17 - u.a. ein Gehweg bis zur Parzelle Nr. aaa vorgesehen sei, gelte festzuhalten, dass eine Umsetzung dessen in absehbarer Zeit nicht erfolgen werde. Unter Berücksichtigung der Gegebenheiten sowie unter Einbezug der Stellungnahme der Stadt Q.\_\_\_\_\_, welche keine Defizite bezüglich der Fussgängererschliessung im Zusammenhang mit der Nutzung sehe und das Vorhaben klar befürworte, könnte nach Rücksprache mit der Sektion Verkehrssicherheit der Abteilung Tiefbau unter gewissen Bedingungen eine Zustimmung in Aussicht gestellt werden. Für den provisorischen Gehweg wären im Rahmen einer weiteren Unterlagenergänzung entsprechende Planunterlagen (Situation, Grundriss, Schnitt) mit den notwendigen Darstellungen und Angaben zur abschliessenden Prüfung und Beurteilung einzureichen (vgl. Stellungnahmen vom 7. bzw. 21. Dezember 2021 [vgl. Vorakten, act. 89 f. und 91 f.]). Gestützt darauf reichte die Bauherrschaft Planunterlagen mit einer angepassten Fussgängererschliessung ein (vgl. Vorakten, act. 94 ff.). Das BVU, Abteilung Tiefbau und Abteilung für Baubewilligungen, stimmten daraufhin dem "provisorischen Gehweg" (mit diversen Nebenbestimmungen) am 1. März 2022 bzw. 6. April 2022 zu. Als Nebenbestimmung wurde u.a. festgehalten, die Nutzung des provisorischen Gehwegs werde bis zur Erstellung einer Fussgängererschliessung (Gehweg) im Rahmen eines kantonalen Strassenbauprojekts gestattet; anschliessend sei der Gehweg umgehend fachmännisch rückzubauen und das Terrain gemäss ursprünglichen Zustand instand zu stellen (Vorakten, act. 100, 106). Der Stadtrat erteilte am 9. Mai 2022 die Baubewilligung, unter Auflagen und Bedingungen. Die Bedingungen und Auflagen der Teilbewilligung des BVU, Abteilung für Baubewilligungen, vom 6. April 2022 wurden als integrierender Bestandteil der Baubewilligung bezeichnet (vgl. Vorakten, act. 109 ff., namentlich act. 112). Damit ist zwar klar, dass die Fussgängerquerung über die Kyyy bewilligt wurde, eine nachvollziehbare Begründung, weshalb die Querung der Verkehrssicherheit nun genügt, enthält die Baubewilligung (inkl. der Teilbewilligung des BVU, Abteilung für Baubewilligungen) allerdings nicht. Im Rahmen des vorinstanzlichen Beschwerdeverfahrens räumte das BVU, Abteilung Tiefbau, ein, mit der im Rahmen des Bauvorhabens geplanten Fussgängerquerung bei der U-Strasse (Kyyy) solle für sämtliche erwähnten Parzellen eine (provisorische) Erschliessung für Fussgänger geschaffen werden. Die Fussgängerquerung entspreche jedoch klar nicht dem Ausbaustandard der Abteilung Tiefbau für eine Fussgängerquerung, zumal sie weder über einen Fussgängerstreifen noch eine Mittelinsel verfüge und auch nicht beleuchtet sei. In Anbetracht der Gegebenheiten, dass die genannten Parzellen bzw. das Gewerbegebiet zurzeit gänzlich nicht erschlossen seien und eine Fussgängererschliessung erst im Rahmen des Strassenbauprojekts "W.\_\_\_\_\_; Kxxx, X.\_\_\_\_\_" vorgesehen sei, könne die geplante Fussgängerquerung ausnahmsweise als vertretbar ange-

- 18 - sehen werden. Angesichts der wohl eher geringen Frequentierung werde zudem davon ausgegangen, dass daraus weder für die Strasse noch den Verkehr schwerwiegende Nachteile entstünden (siehe Vorakten, act. 148).

### **E. 5.3.2**

Aus den vorinstanzlichen Ausführungen des BVU, Abteilung Tiefbau, ergibt sich somit, dass die Fussgängerquerung dem üblichen Ausbaustandard zwar klar nicht genügt, sie aber dennoch "ausnahmsweise vertretbar" sein soll. Diese Einschätzung überzeugt nicht: Ausweislich der Akten gibt es im betreffenden Gewerbegebiet (Parzellen Nrn. aaa und ccc) bisher keinen Lebensmittelmarkt. Die vorhandenen Betriebe/Nutzungen generieren gemäss BVU, Abteilung Tiefbau, bislang nur ein paar wenige Fussgängerquerungen

(Vorakten, act. 90). Mit dem geplanten Lebensmittelmarkt, in welchem Produkte des täglichen Bedarfs angeboten werden, wird sich dies ändern. Auch wenn der eher periphere Standort erwarten lässt, dass ein wesentlicher Anteil der Kunden mit dem PKW einkaufen werden (namentlich Pendler), ist – neben Fahrradfahrern – aber auch mit etlichen Kunden zu rechnen, die zu Fuss kommen. Zu denken ist dabei an Kunden aus dem nahegelegenen Wohngebiet, aber auch an Personen, welche auf der gegenüberliegenden Strassenseite die Sportanlagen im Z. \_\_\_\_\_ – zu welchen namentlich die Spiel- und Trainingsanlagen des FC Q. \_\_\_\_\_ hhh und des FC H. \_\_\_\_\_ (ein Fussballstadion und zwei Aussenplätze [siehe [https://\\_\\_\\_\\_\\_](https://_____) sowie [https://\\_\\_\\_\\_\\_](https://_____)]), des FC Y. \_\_\_\_\_ (drei eigene Plätze; siehe [https://\\_\\_\\_\\_\\_](https://_____)) und des Tennisclub Z. \_\_\_\_\_ Y. \_\_\_\_\_ (vier Allwetter-Sandplätze; siehe [https://\\_\\_\\_\\_\\_](https://_____)) gehören – nutzen bzw. besuchen. Die für die Sportstätten massgebliche öV-Haltestelle "Y. \_\_\_\_\_, Sportanlage Z. \_\_\_\_\_" liegt lediglich ca. 130 m südlich der geplanten Filiale. Während den Filial-Öffnungszeiten (Montag bis Freitag 08:00 - 20:00 Uhr, Samstag 08:00 - 18:00 Uhr; Vorakten, act. 10) bietet sich für die mit dem öffentlichen Verkehr an- oder abreisenden Nutzer bzw. Besucher der Sportstätten – zu denen auch zahlreiche Jugendliche und Kinder gehören – an, in der Filiale noch kurz etwas einzukaufen. Davon, dass mit einem nicht unerheblichen Anteil an Kunden zu rechnen ist, die zu Fuss kommen, geht im Übrigen auch die Beschwerdegegnerin aus. Sie betonte vor Vorinstanz, dass selbst bei den B. \_\_\_\_\_-Filialen, die primär mit dem PKW erreicht würden, der Anteil der Kunden, die zu Fuss oder per Velo kämen, sehr hoch sei (Vorakten, act. 144). Mit der geplanten B. \_\_\_\_\_-Filiale ist – im Vergleich zu heute – somit mit einer wesentlich höheren Anzahl an Fussgängern zu rechnen. Kunden, die den Einkauf zu Fuss erledigen, müssen die Kantonsstrasse Kyyy auf dem Hin- und auf dem Rückweg queren. Dies über eine Fussgängerquerung, welche – selbst nach Angaben des BVU, Abteilung Tiefbau, als kan-

- 19 - tonale Fachstelle – dem Ausbaustandard klar nicht genügt (fehlender Fussgängerstreifen und/oder fehlende Mittelinsel, fehlende Beleuchtung). Das Verwaltungsgericht hat keinen Anlass, dies anders zu sehen. Die mit der Baubewilligung vom 9. Mai 2022 mitbewilligte Fussgängerquerung (vgl. bewilligte Planunterlagen in den kommunalen Akten; ferner: Vorakten, act. 94 ff.) dürfte – im Vergleich zu heute – die Situation für Fussgänger, welche die Strasse queren müssen, zwar etwas verbessern (da die Fussgänger nicht mehr in der Ein-/Ausfahrt der Fahrzeuge, sondern ein paar Meter nebenan queren), von einer rechtsgenügenden Fussgängerquerung zur Erschliessung des geplanten Lebensmittelmarkts für Kunden, die zu Fuss kommen, kann jedoch keine Rede sein. Vor Augen zu halten ist dabei auch, dass bei den Kunden auch mit Kindern, Jugendlichen und Betagten zu rechnen ist und es sich bei der zu querenden Kantonsstrasse Kyyy um eine stark befahrene Hauptverkehrsstrasse (DTV von 9'451 Fahrzeugen im Jahre 2023) handelt, auf der im Bereich der Querung die signalisierte Höchstgeschwindigkeit 60 km/h beträgt. Die vorgesehene, dem Ausbaustandard klar nicht genügende Fussgängerquerung ist mit der Verkehrssicherheit nicht vereinbar. Daran ändert im Übrigen auch nichts, wenn von einem bloss "provisorischen Gehweg" oder einer "(provisorischen) Fussgängererschliessung" gesprochen wird. Die Querung wird dadurch nicht sicherer. Abgesehen davon ist die Bezeichnung fragwürdig, wies das BVU, Abteilung Tiefbau, in seiner Stellungnahme vom 7. Dezember 2021 doch ausdrücklich darauf hin, dass eine Umsetzung des seitens der Stadt Q. \_\_\_\_\_ erwähnten kantonalen Bauprojekts, mit welchem entlang der Kyyy u.a. ein Gehweg bis zur Parzelle Nr. aaa vorgesehen sei, in absehbarer Zeit nicht erfolgen werde (Vorakten, act. 89).

#### **E. 5.4**

Die Beschwerdegegnerin bringt in der Duplik schliesslich vor, entgegen dem von der Beschwerdeführerin mit der Replik eingereichten Plan (vgl. Replikbeilage) bestehe zwischen dem Fahrradstreifen der Kantonsstrasse Kyyy und den Parzellen Nrn. ddd und eee ein Fussgängerweg. Für die geplante B.\_\_\_\_-Filiale stellt dies jedoch keine genügende Fussgängererschliessung dar. Beim angeblichen "Fussgängerweg" handelt es sich um den gepflästerten Strassenrand der Kyyy vor den Parzellen Nrn. ddd und eee. Im Plan "Erreichbarkeit zu Fuss und mit dem Velo; Verkehrssituation" vom 9./11. Juni 2021 ist an der fraglichen Stelle auch keine "kommunale Fusswegverbindung" eingetragen (Vorakten, act. 67). Der Abschnitt ist ca. 45 m lang und ca. 1 m breit. Auf der einen Seite schliesst der gepflästerte Bereich direkt an die Fahrbahn (d.h. den Fahrradstreifen) an, auf der anderen Seite an zwei Privatparzellen (Nrn. ddd und eee) bzw. an die auf diesen befindlichen Hecken, Ein-/Ausfahrten sowie eine Mauer.

- 20 - Gemäss § 41 Abs. 1 lit. h BauV i.V.m. VSS-Norm 40 201 "Geometrisches Normalprofil; Grundabmessungen und Lichtraumprofil der Verkehrsteilnehmer" vom 31. März 2019 ist bei einem Fussgänger (mit Gepäck, Schirm, Rollstuhl – wovon bei einem Gehweg zu einer B.\_\_\_\_-Filiale auszugehen ist) von einer Grundabmessung von 0.80 m auszugehen (VSS-Norm 40 201, Tabelle 1). Hinzu kommt der horizontale Bewegungsspielraum von 2 x 0.10 m (VSS-Norm 40 201, Ziffer 4 und Tabelle 2) und der horizontale Sicherheitszuschlag von ebenfalls 2 x 0.10 m (VSS-Norm 40 201, Tabelle 3). Bereits dies ergibt eine Breite von mindestens 1.20 m, womit sich der (ca. 45 m lange) gepflästerte Bereich schon aus diesem Blickwinkel als zu eng erweist. Hinzu kommt, dass auf dem ca. 45 m langen Abschnitt auch zwei Fussgänger (mit Einkaufstaschen) kreuzen können müssten, ohne dass die angrenzenden Privatparzellen beansprucht werden. Die soeben errechnete Wegbreite (von mindestens 1.20 m) für einen Fussgänger reichte dazu nicht aus. Weiter ist gemäss VSS-Norm 40 201, Ziffer 6 gegenüber Mauern, Häusern etc. eine zusätzliche lichte Breite von 0.25 m, bei stark befahrenen Fahrbahnen eine solche von 0.50 m erwünscht. Der höchstens ca. 1 m breite gepflästerte Bereich genügt somit schon von den Ausmassen her klar nicht, um als genügende Fussgängerschliessung für die B.\_\_\_\_-Filiale in Betracht zu kommen. Hinzuweisen ist im Übrigen, dass eine Fussgängererschliessung über den gepflästerten Bereich anschliessend auch über die Ein/Ausfahrt bei der Parzelle Nr. ggg sowie weiter über die geteerten Flächen auf den Parzellen Nrn. iii und ccc (zwischen dem Gebäude Nr. 2396 und den Parkfeldern) führen müsste, um auf die Parzelle Nr. aaa mit der B.\_\_\_\_-Filiale gelangen zu können. Da eine Erschliessung aus dieser Richtung schon wegen des deutlich zu engen Bereichs vor den Parzellen Nrn. ddd und eee nicht in Frage kommt, kann offenbleiben, ob der weitere "Wegverlauf" (über die Parzellen Nrn. ggg, iii und ccc) für Kunden der B.\_\_\_\_-Filiale ausreichend sicher und auch rechtlich genügend gesichert wäre.

#### **E. 5.5**

Zusammenfassend ist der geplante Lebensmittelmarkt (B.\_\_\_\_-Filiale) für Fussgänger nicht genügend erschlossen. Die in den Baugesuchunterlagen vorgesehene Fusswegverbindung von der öV-Haltestelle "Y.\_\_\_\_, V.\_\_\_\_" entspricht nicht der Wunschlinie und weist einen langen und komplizierten Umweg auf, welcher von den Fussgängern kaum akzeptiert wird. Zum anderen ist die geplante oberirdische Fussgängerquerung der Kyyy mit der Verkehrssicherheit nicht vereinbar. Der in der Duplik erstmals erwähnte gepflästerte Bereich vor den Parzellen Nrn. ddd und eee kommt als

Fussgängererschliessung klarerweise ebenfalls nicht in Betracht. Da es an einer genügenden (Fussgänger-)Erschliessung fehlt, sind die Voraussetzung für die Erteilung einer Baubewilligung nicht erfüllt (vgl. Art. 22 Abs. 2 lit. b RPG).

- 21 - 6. Mangels genügender Erschliessung erweist sich der angefochtene Ent- scheid, mit welchem die vom Stadtrat erteilte Baubewilligung geschützt wurde, als rechtsfehlerhaft. Die Beschwerde ist gutzuheissen und der an- gefochtene Entscheid ist aufzuheben. III. 1. 1.1. Die Verfahrenskosten werden im Beschwerdeverfahren in der Regel nach Massgabe des Unterliegens und Obsiegens auf die Parteien verlegt. Den Behörden werden Verfahrenskosten nur auferlegt, wenn sie schwerwie- gende Verfahrensmängel begangen oder willkürlich entschieden haben (§ 31 Abs. 2 VRPG). Entsprechend dem Verfahrensausgang hat die obsiegende Beschwerde- führerin keine Verfahrenskosten zu tragen. Neben der Beschwerdeführe- rin hatten vor Verwaltungsgericht die Beschwerdegegnerin (§ 13 Abs. 2 lit. b i.V.m. Abs. 1 lit. a VRPG), die Vorinstanz (§ 13 Abs. 2 lit. e VRPG) und der Stadtrat (§ 13 Abs. 2 lit. f VRPG) Parteistellung. Da den Behörden kein Grund gemäss § 31 Abs. 2 Satz 2 VRPG vorgeworfen werden kann, hat die Beschwerdegegnerin die verwaltungsgerichtlichen Verfahrenskos- ten zu bezahlen. 1.2. 1.2.1. Die Parteikosten werden im Beschwerdeverfahren in der Regel nach Massgabe des Unterliegens und Obsiegens auf die Parteien verlegt (§ 32 Abs. 2 VRPG). Anders als bei den Verfahrenskosten werden die Behör- den bei den Parteikosten nicht privilegiert (vgl. § 32 Abs. 2 im Vergleich zu § 31 Abs. 2 Satz 2 VRPG). Nachdem die anwaltlich vertretene Beschwerdeführerin obsiegt, hat sie Anspruch auf Ersatz ihrer verwaltungsgerichtlichen Parteikosten (§ 32 Abs. 2 i.V.m. § 29 VRPG). Diese sind ihnen von der Beschwerdegegnerin, von der Vorinstanz und vom Stadtrat zu je 1/3 zu ersetzen. 1.2.2. Die Höhe der Parteientschädigung richtet sich nach Massgabe des De- krets über die Entschädigung der Anwälte vom 10. November 1987 (An- waltstarif; SAR 291.150 [nachfolgend: AnwT]). Gemäss § 8a Abs. 1 AnwT bemisst sich die Entschädigung in vermögensrechtlichen Streitsachen nach dem gemäss § 4 AnwT berechneten Streitwert. Innerhalb der vorge- sehenen Rahmenbeträge richtet sich die Entschädigung nach dem mut- masslichen Aufwand des Anwaltes, nach der Bedeutung und der Schwie- rigkeit des Falles (§ 8a Abs. 2 AnwT). Die Entschädigung wird als Ge-

- 22 - samtbetrag festgesetzt. Auslagen und Mehrwertsteuer sind darin enthal- ten (§ 8c AnwT). Unterliegt die obsiegende Partei jedoch selber der Mehr- wertsteuerpflicht, darf die Mehrwertsteuer bei der Bemessung der Partei- entschädigung nicht miteinbezogen werden (vgl. AGVE 2011, S. 465 f.; Entscheid des Verwaltungsgerichts WBE.2023.66 vom 10. August 2023, Erw. III/2). In Bausachen geht das Verwaltungsgericht praxisgemäss von einer ver- mögensrechtlichen 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). Vorliegend beträgt der Streit- wert unbestritten Fr. 30'000.00 (10 % der Bausumme von 300'000.00 [vgl. Vorakten, act. 1; kommunale Akten, Baugesuchsdeckel]; angefochtener Entscheid, S. 11). Bei einem Streitwert über Fr. 20'000.00 bis Fr. 50'000.00 beträgt in Beschwerdeverfahren der Rahmen für die Ent- schädigung Fr. 1'500.00 bis Fr. 6'000.00 (§ 8a Abs. 1 lit. a Ziffer 2 AnwT). Der Streitwert (Fr. 30'000.00) liegt in der unteren Hälfte des Rahmens (über Fr. 20'000.00 bis Fr. 50'000.00). Die Schwierigkeit des Falles und der mutmassliche Aufwand der Rechtsvertreter der Beschwerdeführerin sind je als durchschnittlich einzustufen. Ausserdem gilt zu berücksichti- gen, dass die Beschwerdeführerin selber der Mehrwertsteuerpflicht unter- steht, weshalb die

Mehrwertsteuer bei der Bemessung der Entschädigung nicht miteinbezogen werden darf. Unter Berücksichtigung sämtlicher Faktoren erscheint eine Entschädigung von Fr. 3'300.00 (ohne MWSt) sachgerecht. 2. 2.1. Aufgrund des verwaltungsgerichtlichen Verfahrensausgangs sind auch die Kosten des vorinstanzlichen Verfahrens neu zu verlegen. Die Beschwerdeführerin ist auch in jenem Verfahren als obsiegend zu betrachten. Da der Stadtrat eine schwerwiegende Gehörsverletzung beging, welche die Vorinstanz heilte, geht 1/4 der vorinstanzlichen Verfahrenskosten vorweg zu Lasten des Stadtrats (angefochtener Entscheid, S. 11; § 31 Abs. 2 Satz 2 VRPG). Die restlichen 3/4 der vorinstanzlichen Verfahrenskosten hat die Beschwerdegegnerin zu bezahlen, da sie in materieller Hinsicht unterliegt (§ 31 Abs. 2 VRPG). 2.2. 2.2.1. Da die Beschwerdeführerin bereits im vorinstanzlichen Verfahren anwaltschaftlich vertreten war und als obsiegend gilt, hat sie Anspruch auf Ersatz ihrer Parteikosten (§ 32 Abs. 2 i.V.m. § 29 VRPG). Neben der Beschwerdeführerin und der Beschwerdegegnerin hatte im vorinstanzlichen Verfahren der Stadtrat Parteistellung (§ 13 Abs. 2 lit. e VRPG). Aufgrund der vom Stadtrat begangenen Verfahrensfehler hat dieser vorweg 1/4 der Partei-

- 23 - kosten zu tragen. Die restlichen 3/4 sind je zur Hälfte von der in der Sache unterliegenden Beschwerdegegnerin und vom Stadtrat zu tragen. Der Stadtrat hat der Beschwerdeführerin somit 5/8 ( $1/4 + [3/4 \times 1/2]$ ) und die Beschwerdegegnerin 3/8 ( $3/4 \times 1/2$ ) der vorinstanzlichen Parteikosten zu ersetzen. 2.2.2. Die Höhe der Parteikosten der Beschwerdeführerin wurde von der Vorinstanz (bei einem vollständigen Obsiegen) auf Fr. 2'700.00 berechnet, wobei sie festhielt, darin seien Auslagen und Mehrwertsteuer inbegriffen (angefochtener Entscheid, S. 11). Da die obsiegende Beschwerdeführerin indes selber mehrwertsteuerpflichtig ist, ist die Mehrwertsteuer von den Fr. 2'700.00 abzuziehen. Die Parteientschädigung ist folglich auf Fr. 2'507.00 festzulegen. Das Verwaltungsgericht erkennt:

## **E. 6**

Mit Duplik vom 29. Februar 2024 beantragte die Beschwerdegegnerin erneut, die Beschwerde sei vollumfänglich abzuweisen, unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zulasten der Beschwerdeführerin.

- 4 -

## **E. 7**

Mit Eingabe vom 20. März 2024 nahm die Beschwerdeführerin zur Duplik Stellung.

## **E. 8**

Das Verwaltungsgericht hat den Fall am 4. November 2024 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]). Das Verwaltungsgericht ist somit zuständig. 2. Mit der Verwaltungsgerichtsbeschwerde können die unrichtige oder unvollständige Feststellung des Sachverhalts sowie Rechtsverletzungen gerügt werden (§ 55 Abs. 1 VRPG). Eine Ermessenskontrolle ist dagegen ausgeschlossen (Umkehrschluss aus § 55 Abs. 3 VRPG). II. 1. 1.1. Die Beschwerdegegnerin beabsichtigt, im bestehenden Gebäude auf der Parzelle Nr. aaa eine

B. \_\_\_\_\_-Filiale (Lebensmittelmarkt) einzubauen (Mieterausbau). Die Verkaufsfläche soll 326.64 m<sup>2</sup> betragen, die Fläche für das Lager wird mit 268.84 m<sup>2</sup> angegeben. Im Untergeschoss sind für die Mitarbeiter eine Teeküche sowie eine Garderobe inkl. Dusche/WC vorgesehen. Vor bzw. neben dem Gebäude sind 17 Parkfelder projektiert, 15 davon (inkl. ein Behindertenparkfeld) für die Kunden/Besucher des Verkaufsgeschäfts und 2 für die Mitarbeiter. Für Fahrräder sind 10 Abstellplätze geplant (siehe bei den kommunalen Akten liegender Plan "Baugesuch", Plan-Nr. BE02, 1:100, vom 21.01.2022). Die Parzelle Nr. aaa liegt – mit Ausnahme eines schmalen Streifens im Norden (Grünzone) – in der Gewerbezone G3 (Nutzungsplan \_\_\_\_\_ der Stadt Q. \_\_\_\_\_ vom \_\_\_\_\_) mit Lärmempfindlichkeitsstufe III (§ 6 Abs. 1 der Bau- und Nutzungsordnung der Stadt Q. \_\_\_\_\_ vom \_\_\_\_\_ [BNO]). Im Norden grenzt die Parzelle Nr. aaa an die Parzelle Nr. bbb (Grünzone), im Westen an die Kantonsstrasse Kxxx (S-Strasse-/T-Strasse), im Osten an - 5 - die Kantonsstrasse Kyyy (U-Strasse) und im Süden an die Parzelle Nr. ccc der Beschwerdeführerin. Letztere Parzelle liegt ebenfalls in der Gewerbezone G3. Strassenmässig ist die Parzelle Nr. aaa über eine Zufahrt von der Kyyy (U-Strasse) erschlossen (siehe Nutzungsplan sowie bei den kommunalen Akten befindliche Pläne). 1.2. Die Beschwerdeführerin beanstandet im Wesentlichen die Anzahl Parkfelder und den erstellten Kapazitätsnachweis. Zudem erachtet sie die Erschliessung für Fussgänger als ungenügend. 2. 2.1. Die Vorinstanz erörterte, für die Berechnung der Parkfelder von Personenwagen sei zu Recht das vereinfachte Verfahren gemäss der Norm des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) 40 281 "Parkieren; Angebot an Parkfeldern für Personenwagen" vom 31. März 2019 angewandt worden, da das Projekt weniger als 1'500 Fahrten pro Tag generiere. Insofern habe der Stadtrat bei der Berechnung der Anzahl Parkfelder die in der BNO festgehaltenen Reduktionsfaktoren berücksichtigen dürfen. Für die geplante Nutzung werde eine Fläche von 326.64 m<sup>2</sup> (Bruttogeschossfläche) ausgewiesen. Gemäss den Parkplatzberechnungen würden 8.17 Abstellplätze für Fahrräder und

## **E. 12**

19 Parkfelder für Personenwagen benötigt. Projektiert seien 14 Parkfelder für Personenwagen der Kunden/Besucher und zwei Parkfelder für Personenwagen der Angestellten sowie 8.17 Abstellplätze für Fahrräder. Aufgrund des zu erstellenden provisorischen Gehwegs werde ein Besucher-Parkfeld aufgehoben; dies wirke sich aber nicht nachteilig aus, da die Anforderungen an die Pflichtparkfelder nach wie vor eingehalten würden (vgl. angefochtener Entscheid, S. 4 f.). Weiter sei zu klären, ob die Leistungsfähigkeit des Verkehrsknotens trotz der Verursachung von mehr Publikumsverkehr noch ausreichend sei. Vorliegend sei die Berechnung des Verkehrsaufkommens des geplanten Lebensmittelmarkts im Kapazitätsnachweis anhand des Parkfeldangebots berechnet worden (nach der Norm VSS 40 283 "Parkieren; Verkehrsaufkommen von Parkieranlagen von Nicht-Wohnnutzungen"). Die Berechnung ergebe (bei einem Mittelwert pro Parkfeld von 14.3 Personenwagen-Fahrten pro Tag und bei 14 Parkfeldern) 200 Fahrten pro Tag bzw. 42 Fahrten in der Abendspitze. Eine Berechnung nach Nutzungseinheit würde gemäss BVU, Abteilung Verkehr, ca. 280 Fahrten pro Tag ergeben und liege damit immer noch deutlich unter den 1'500 Fahrten pro Tag, welche für einen Nachweis der Strassenkapazität überhaupt notwendig wäre. Die Annahmen der Beschwerdeführerin, wonach mit 1'028 bzw. 1'440 Fahrten pro Tag zu rechnen sei, seien nicht plausibel. Soweit die Bauherrschaft im Einwendungsverfahren von

ca. 3'000 Kunden pro Tag

- 6 - gesprochen habe, sei diese eigene Schätzung zudem näher nicht belegt. Die Berechnung anhand des Parkfeldangebots und anhand der Nutzungseinheit ergäben, dass immer noch deutlich weniger als 1'500 Fahrten pro Tag generiert würden (vgl. angefochtener Entscheid, S. 6). Selbst wenn man davon ausginge, dass die Berechnung des Verkehrsplaners bezüglich des Fahrtenaufkommens etwas abweichen könnte, weil nicht alle Betriebe berücksichtigt worden seien, wäre keine Auswirkung auf die Qualitätsstufe des Verkehrsknotens auszumachen, so dass diese als ungenügend, mithin Qualitätsstufe "E", zu taxieren wäre. Insofern sei die Qualitätsstufe "C" noch als ausreichend zu werten. Das BVU, Abteilung Verkehr, habe im Rahmen mehrerer Unterlagenergänzungen die Belange der Kantonsstrasse, worunter insbesondere auch der Kapazitätsnachweis falle, geprüft und als ausreichend befunden. Eine mangelhafte Sachverhaltsermittlung liege nicht vor (angefochtener Entscheid, S. 6 f.; siehe auch Beschwerdeantwort Vorinstanz). Hinsichtlich der bereits vor Vorinstanz umstrittenen Fussgängererschliessung hielt die Vorinstanz fest, die projektierte Fusswegverbindung ab der öV-Haltestelle "Y.\_\_\_\_\_, V.\_\_\_\_\_" weise einen Umwegfaktor von ca. 2.6 auf und liege somit über 1.2, wie in der VSS-Norm SN 640 070 als Zielwert vorgesehen. Zu beachten sei allerdings, dass es sich bei den Richtwerten der VSS-Norm einzig um Orientierungshilfen handle. Aus den kantonalen Bestimmungen (§ 41 Abs. 1 BauV) lasse sich keine zwingende Anwendbarkeit der VSS-Normen ableiten. Nichts anderes ergebe sich aus der kantonalen Strategie "mobilitätAargau"; die strategischen Beschlüsse des Grossen Rats wirkten einzig als Richtlinien, von denen in begründeten Fällen abgewichen werden dürfe. Allerdings bedürften diese insbesondere in raumplanerischer Hinsicht noch der Konkretisierung durch die zuständigen Instanzen. Zu berücksichtigen sei überdies, dass den Gemeinden bei der Wahl der Erschliessungsmöglichkeiten, d.h. wie vorliegend bei mehreren Erschliessungsvarianten, ein Ermessensspielraum zukomme. Insgesamt werde mit den Auflagen in der kantonalen Zustimmungsverfügung den Anforderungen an eine genügende (Fussgänger-)Erschliessung hinreichend Rechnung getragen. Unter Verhältnismässigkeitsabwägungen und in Anbetracht der gegebenen Umstände, dass kein grosses Einkaufszentrum, sondern lediglich eine kleine Filiale geplant sei und der provisorische Gehweg bis zur Erstellung einer Fussgängererschliessung im Rahmen des Strassenbauprojekts "W.\_\_\_\_\_; Kxxx X.\_\_\_\_\_" bestehen solle, erweise sich die Erteilung der Baubewilligung als rechtmässig (vgl. zum Ganzen: angefochtener Entscheid, S. 7 ff.; ferner: Beschwerdeantwort Vorinstanz). 2.2. Die Beschwerdeführerin ist der Ansicht, die im Bauprojekt vorgesehene Anzahl Parkfelder reichten für das Bauvorhaben nicht aus. Für die Ermittlung des Parkfeldbedarfs sei zu Unrecht das vereinfachte Verfahren an-

- 7 - gewandt worden. Die Beschwerdeführerin sei der Meinung, dass aufgrund des effektiv generierten Verkehrs rechtlich mehr Parkfelder nötig wären. Dies zeige sich allein schon daran, dass die Bauherrschaft selber von mehr Fahrten ausgehe (nämlich 3'000 pro Woche) und derzeit 17 Parkfelder beständen. Der tatsächliche Zustand werde deutlich höher sein als die von der Vorinstanz für die Baubewilligung als massgeblich erachteten 200 bzw. 280 Fahrten. Die Annahmen im Kapazitätsnachweis sowie der Vorinstanz seien realitätsfremd. Ebenso seien die Annahmen der Bauherrschaft falsch. Bei einer derart schwachen Frequenz wäre das Verkaufsgeschäft wirtschaftlich nicht tragbar. Die Beschwerdeführer gingen davon aus, dass durch das Verkaufsgeschäft deutlich mehr als 10'000 Fahrten pro Woche ausgelöst würden. Die getätigten Kapazitätsabklärungen seien in mehrfacher

Hinsicht falsch. Es sei zu befürchten, dass auf den Parkfeldern der Beschwerdeführerin oder ihrer Mieter par- kiert werde und es in den Spitzenstunden zu Kapazitätsengpässen bei der Ein- und Ausfahrt, zu Verkehrsstaus und zu chaotischen Zuständen auf dem Areal komme (vgl. zum Ganzen: Beschwerde, S. 3 ff.; ferner: Replik, S. 3 ff.). Im Weiteren sei die geplante B.\_\_\_\_-Filiale für den Langsamverkehr, na- mentlich für Fussgänger, nicht genügend erschlossen. Die massgeben- den VSS-Normen beschrieben einen Umwegfaktor von 1.2 als Zielwert. Von der öV-Haltestelle Y.\_\_\_\_ V.\_\_\_\_ betrage der Umwegfaktor aller- dings mehr als das Doppelte des Zielwerts. Die geplante Fuss- gängererschliessung sei umständlich und führe bereits heute dazu, dass die Fussgänger andere Wege suchten, welche gefährlich seien. Gefähr- lich sei aber auch die geplante Fussgängererschliessung, weil der Stand- ort der geplanten B.\_\_\_\_-Filiale auf einer Art "Insel" liege. Die Fussgän- ger müssten die vielbefahrene U-Strasse, auf welcher eine Geschwindig- keit von 60 km/h gelte, ohne Fussgängerstreifen, ohne Mittelinsel und oh- ne Beleuchtung queren, ebenso müssten sie die vielbefahrene Zufahrt zum Gelände passieren. Zu beachten sei dabei auch, dass das gesamte Wohngebiet von Y.\_\_\_\_ über die S-Strasse-/T-Strasse an die B.\_\_\_\_ - Filiale angebunden sein werde. Deshalb greife es viel zu kurz, wenn be- hauptet werde, dem Umwegfaktor bzw. der Langsamver- kehrerschliessung über die Bushaltestelle V.\_\_\_\_ komme keine Bedeu- tung zu. Aufgrund der speziellen Lage der B.\_\_\_\_-Filiale, welche eigent- lich ausserhalb von Y.\_\_\_\_ liege, sei diese Erschliessungssituation um- so gewichtiger. Die ungenügende Erschliessung für den Langsamverkehr führe dazu, dass übermässig viel motorisierter Individualverkehr entstehe (welcher eigentlich vermieden werden müsste), was im Ka- pazitätsnachweis ebenfalls nicht berücksichtigt worden sei (zum Ganzen: Beschwerde, S. 10 ff., Replik, S. 3 ff.).

- 8 - 2.3. Die Beschwerdegegnerin erachtet die Vorbringen der Beschwerdeführerin als unbegründet. Die Beschwerde sei abzuweisen. In der Duplik weist sie überdies darauf hin, dass zwischen dem Fahrradstreifen der U-Strasse und den Parzellen Nrn. ddd, eee ein Fussgängerweg bestehe. 3.

#### **E. 17**

Parkfeldern (davon 15 für Kunden/Besucher und 2 für das Personal) werden die Vorgaben betreffend Pflichtparkfelder eingehalten. Im Ver- gleich zum Minimalerfordernis besteht sogar eine Reserve von 5 Parkfeldern.

- 11 - 4.

#### **E. 19**

Mai 2022, Erw. 3.5.1). Der unbestimmte Rechtsbegriff der "hinreichen- den Zufahrt" kann vom kantonalen Recht und der kantonalen Gerichts- und Verwaltungspraxis präzisiert werden (Urteil des Bundesgerichts 1C\_158/2022 vom 20. Dezember 2022, Erw. 3.1). Im Kanton Aargau be- stimmt § 32 Abs. 1 lit. b BauG, dass eine "Zufahrt oder ein Zugang, die dem Zweck der Nutzung genügen", vorhanden sein oder mit der Baute oder Anlage erstellt werden muss. Gemäss § 41 Abs. 1 BauV gelten für die Beurteilung der Beschaffenheit öffentlicher Strassen als Richtlinien die in lit. a – j aufgeführten Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS). Die VSS-Normen sind nicht völlig schematisch und stur zu über- nehmen; die Anwendung muss im Einzelfall den allgemeinen Rechts- grundsätzen, 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; AGVE 2005, S. 203, Erw. 3.5.2; 1999, S. 201, Erw. 2b/cc/aaa; Entscheide des Verwaltungs- gerichts WBE.2021.179 vom 28. März 2022, Erw. II/3.3, WBE.2016.394 vom 11. Januar 2017, Erw. II/3.2.1).

- 14 -

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